

HOTĂRÂRE nr. 635 din 16 iunie 2011 privind modificarea anexei la Hotărârea Guvernului nr. 1.105/2007 pentru aprobarea 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)

În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată,
Guvernul României adoptă prezenta hotărâre.

Art. I

- Anexa la Hotărârea Guvernului nr. 1.105/2007 pentru aprobarea 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), publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 696 din 15 octombrie 2007, se modifică și se înlocuiește cu anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. II

În cazul în care liniile directoare prevăzute în regulile 4, 13, 15 și 17 din anexa VI revizuită la MARPOL și care urmează a fi adoptate de Organizația Maritimă Internațională vor necesita o transpunere în legislația națională, aceasta se va face prin grija Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

Art. III

Prezenta hotărâre intră în vigoare la 60 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I.

PRIM-MINISTRU

EMIL BOC

Contrasemnează:

Ministrul transporturilor și infrastructurii,

Anca Daniela Boagiu

Ministrul mediului și pădurilor,

Laszlo Borbely

p. Ministrul afacerilor externe,

Costea Romulus Doru,

secretar de stat

Ministrul economiei, comerțului și mediului de afaceri,

Ion Ariton

ANEXA nr. 1:

Norme 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)

(- Anexa la Hotărârea Guvernului nr. 1.105/2007)

CAPITOLUL I: GENERALITĂȚI

Art. 1

(1) Normele metodologice elaborate potrivit prevederilor art. 2 din Legea nr. 269/2006 pentru aderarea României 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, adoptat prin Actul final al Conferinței părților la MARPOL 73/78, la Londra la 26 septembrie 1997, aprobate de Guvernul României prin Hotărârea Guvernului nr. 1105/2007, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 696 din 15 octombrie 2007, își încetează aplicabilitatea odată cu intrarea în vigoare a prezentelor norme metodologice, elaborate ca urmare a adoptării Anexei VI revizuite la MARPOL - Reguli privind

prevenirea poluării atmosferei de către nave - de către Comitetul pentru Protecția Mediului Marin la 10 octombrie 2008, prin Rezoluția MEPC. 176(58).

(2) Prezentele norme metodologice sunt elaborate potrivit prevederilor 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 înlocuiesc normele metodologice aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. [1105/2007](#).

(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).

(4) Prezentele norme metodologice fac trimitere la prevederile Codului tehnic privind controlul emisiilor de oxizi de azot de la motoarele diesel navale (Codului tehnic NO_x) în forma sa revizuită, respectiv, Codul tehnic NO_x 2008, așa cum a fost amendat prin Rezoluția MEPC. 177(58) adoptată la data de 10 octombrie 2008 de Comitetul pentru Protecția Mediului Marin al Organizației Maritime Internaționale. Codul tehnic NO_x 2008 a intrat în vigoare la 1 iulie 2010 și a devenit aplicabil în România prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. [633/2010](#). Toate referirile la Codul tehnic NO_x din cadrul prezentelor norme metodologice trebuie înțelese ca referiri la Codul tehnic NO_x 2008, forma revizuită a codului ca urmare a revizuirii Anexei VI la [MARPOL](#).

▣ **Art. 2**

Scopul prezentelor norme metodologice este acela de a crea instrumentul legal prin care implementarea prevederilor Anexei VI revizuite la [MARPOL](#) 73/78, adoptată prin Rezoluția MEPC. 176(58), să poată fi făcută în mod uniform și unitar de către toate părțile interesate, printre care, proprietarii și operatorii de nave maritime care arborează pavilionul român, șantierelor navale, proiectanții de nave, administrațiile portuare, inspectorii Autorității Navale Române, inspectorii care efectuează controlul statului portului și inspectorii societăților de clasificare care acționează ca organizații recunoscute în baza unor contracte de mandat special încheiate cu Autoritatea Navală Română, precum și celelalte instituții cu rol de autoritate de stat care au atribuții în domeniul reglementat.

▣ **CAPITOLUL II: DEFINIȚII ȘI ABREVIERI (Regula 2 din Anexa VI la [MARPOL](#))**

▣ **Art. 3**

(1) Termenii folosiți în prezentele norme metodologice au înțelesul din regula 2 din Anexa VI la [MARPOL](#).

▣ (2) Termenii utilizați în plus, față de cei prevăzuți la alin. (1), au următorul înțeles:

a) Autoritatea Navală Română - autoritatea centrală de specialitate din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii care, în temeiul prevederilor Ordonanța Guvernului nr. [42/1997](#) privind transportul naval, republicată, cu modificările și completările ulterioare, are în îndeplinirea funcției de autoritate de stat în domeniul siguranței navigației atribuția de a aduce la îndeplinire obligațiile ce revin statului din acordurile și convențiile internaționale din domeniul transporturilor navale la care România este parte, denumită în continuare ANR;

b) Organizație recunoscută - o societate de clasificare căreia i s-au delegat de către ANR potrivit reglementărilor în vigoare, parțial sau total, competențele privind inspecțiile și certificarea navelor maritime care arborează pavilionul român, prevăzute în Anexa VI la [MARPOL](#).

▣ **Art. 4**

Abrevierile utilizate în prezentele norme metodologice au următorul înțeles:

a) IMO - Organizația Maritimă Internațională;

b) MEPC - Comitetul pentru Protecția Mediului Marin din cadrul IMO;

c) PSC - Controlul statului portului;

d) OG nr. [42/1997](#) - Ordonanța Guvernului nr. [42/1997](#) privind transportul maritim și pe căi navigabile interioare, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

e) 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);

f) Convenția MARPOL 1973 - [Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave](#);

g) 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);

h) 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);

i) 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);

j) 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;

k) Anexa VI la MARPOL - Anexa VI revizuită la [MARPOL](#) - Reguli privind prevenirea poluării atmosferei de către nave - astfel cum a fost adoptată prin Rezoluția MEPC. 176(58) din 10 octombrie 2008;

l) Codul tehnic NO_x - 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 NO_x 2008);

m) 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);

n) 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 secundare destinate vehiculelor pentru transportul rutier de persoane sau de marfa și stabilirea măsurilor de limitare a emisiilor de gaze și de particule poluante provenite de la acestea, în scopul protecției atmosferei, cu modificările ulterioare;

o) 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;

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. [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;

r) Directiva [97/68/EC](#) - Directiva [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;

s) Directiva nr. [96/98/CE](#) - Directiva Consiliului nr. [96/98/CE](#) din 20 decembrie 1996 privind echipamentul maritim, cu modificările și completările ulterioare;

t) 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);

u) % m/m - procente de masă;

v) Rezoluția MEPC.82(43) - Rezoluția MEPC.82(43) din 1 iulie 1999 - Linii directoare pentru monitorizarea conținutului de sulf mediu mondial al combustibililor lichizi reziduali livrați pentru a fi utilizați la bordul navelor;

w) Circulara MSC-MEPC.I/Circ.2 - Circulara MSC-MEPC.I/Circ.2 din 27 mai 2008 - Instrucțiuni privind organizarea lucrărilor și metodele de lucru ale Comitetului pentru Siguranța Maritimă și Comitetului pentru Protecția Mediului Marin și ale organelor lor subsidiare;

x) Circulara MSC/Circ.585 - Circulara MSC/Circ.585 din 16 aprilie 1992 - Standarde pentru sistemele de control al emisiilor de vapori;

y) Circulara MEPC.I/Circ.680 - Circulara MEPC.I/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;

z) Circulara MEPC.I/Circ.719 - Circulara MEPC.I/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;

a¹) aa) Rezoluția MEPC. 185(59) - Rezoluția MEPC. 185(59) din 17 iulie 2009 - Linii directoare pentru elaborarea unui plan de management al compușilor organici volatili;

b¹) bb) Rezoluția MEPC.59(33) - Rezoluția MEPC.59(33) din 30 octombrie 1992 - Instrucțiuni revizuite pentru implementarea Anexei V la [MARPOL 73/78](#);

c¹) 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;

d¹) dd) Rezoluția MEPC.96(47) - Rezoluția MEPC.96(47) din 8 martie 2002 - Instrucțiuni pentru prelevarea eșantioanelor de combustibil lichid pentru determinarea conformității cu Anexa VI la [MARPOL 73/78](#);

e¹) ee) Rezoluția MEPC. 128(53) - Rezoluția MEPC. 128(53) din 22 iulie 2005 - Amendamente la Instrucțiunile de inspecție în concordanță cu sistemul armonizat de inspecție și certificare (Rezoluția A.948(23)) revizuite ca urmare a adoptării Anexei VI la [MARPOL](#);

f¹) ff) Rezoluția MEPC. 129(53) - Rezoluția MEPC. 129(53) din 22 iulie 2005 - Instrucțiuni pentru controlul statului portului ca urmare a adoptării Anexei VI la [MARPOL](#);

CAPITOLUL III: DOMENIU DE APLICARE (Regulile 1, 3 și 4 din Anexa VI la [MARPOL](#))

Art. 5

(1) Dispozițiile cuprinse în prezentele norme metodologice se aplică tuturor navelor maritime, cu excepția cazurilor prevăzute în regula 1 din Anexa VI la [MARPOL](#).

(2) Prin nave maritime se înțelege orice tip de nave exploatate în mediul marin, incluzând ambarcațiunile cu aripi portante, vehiculele cu pernă de aer, submersibilele, mijloacele plutitoare și platformele fixe sau plutitoare, așa cum se prevede în art. 2 alin. (4) din [Convenția MARPOL 1973](#).

(3) Dispozițiile cuprinse în prezentele norme metodologice se aplică navelor maritime care arborează pavilionul român, atât celor care efectuează voiajuri internaționale, cât și celor care navighează numai în apele aflate în jurisdicția României; pentru acestea din urmă, normele metodologice conțin prevederi speciale pentru situațiile în care nu este necesar ca această categorie de nave să respecte prevederile aplicabile navelor destinate pentru voiajuri internaționale.

(4) Pentru navele maritime care fac obiectul Anexei VI la [MARPOL](#) și care arborează alt pavilion decât cel român, prezentele norme metodologice cuprind dispoziții speciale pentru situațiile în care acestea se află în porturile din România sau în apele naționale, atât sub aspectul cerințelor cuprinse în această anexă, cât și sub aspectul PSC.

Art. 6

În conformitate cu prevederile din regula 3 din Anexa VI la [MARPOL](#), regulile din această anexă nu se aplică:

a) niciunei emisii necesare în scopul asigurării siguranței unei nave sau pentru salvarea de vieți omenești pe mare; sau

b) niciunei emisii care rezultă în urma unei avarii survenite la o navă sau la echipamentul său: (i) cu condiția ca după avarie sau descoperirea emisiei să fi fost luate toate măsurile rezonabile pentru împiedicarea sau reducerea la minim a emisiei; și

(ii) exceptând cazul când proprietarul sau comandantul a acționat fie cu intenția de a provoca o daună, fie din neglijență și conștient că ar putea rezulta o daună.

Art. 7

(1) ANR poate emite o derogare de la prevederile specifice ale Anexei VI la [MARPOL](#) pentru o navă care arborează pavilionul român, pentru a permite acesteia să efectueze încercări destinate elaborării unor tehnologii de reducere a emisiilor, care fac obiectul Anexei VI la [MARPOL](#), și de control a acestora, precum și unor programe de proiectare a motoarelor. ANR va putea acorda o astfel de derogare numai în cazul în care proprietarul navei sau operatorul acesteia demonstrează că aplicarea prevederilor specifice ale Anexei VI la [MARPOL](#) sau ale Codului Tehnic NO_x ar putea împiedica cercetarea necesară pentru elaborarea unor astfel de tehnologii sau programe. În cazul în care programele de cercetare și proiectare precizate anterior se derulează în cooperare cu alt stat parte la Anexa VI la [MARPOL](#), atunci ANR va acorda derogarea în cooperare cu autoritatea competentă din respectivul stat. În cazul cercetărilor pentru reducerea emisiilor de sulf se vor avea în vedere și prevederile cuprinse în HG nr. [470/2007](#).

(2) ANR va putea acorda derogarea prevăzută la alin. (1) doar unui număr limitat de nave, demonstrat fiind ca minim necesar, de către proprietarii sau operatorii respectivelor nave. Acordarea derogării se supune următoarelor condiții:

a) pentru motoarele diesel navale cu o capacitate cilindrică unitară de până la 30 litri, durata încercării pe mare trebuie să nu depășească 18 luni. În cazul în care este necesară prelungirea duratei de încercare, ANR poate permite o singură reînnoire pentru o perioadă suplimentară de maxim 18 luni. Dacă derogarea inițială a fost acordată în cooperare cu autoritatea competentă din alt stat parte la Anexa VI la [MARPOL](#), atunci și prelungirea derogării pentru perioada suplimentară se va acorda în aceleași condiții; sau

b) pentru motoarele diesel navale cu o capacitate cilindrică unitară de 30 litri sau mai mare, durata încercării pe mare trebuie să nu depășească cinci ani. Durata încercării trebuie să fie revizuită periodic, la fiecare inspecție intermediară efectuată de către ANR. Dacă derogarea inițială a fost acordată în cooperare cu autoritatea competentă din alt stat parte la Anexa VI la [MARPOL](#), atunci și revizuirea periodică a duratei încercării se va efectua în aceleași condiții. Ca urmare a revizuirii periodice, o derogare va putea fi retrasă, dacă:

(i) punerea la încercare nu a respectat condițiile avute în vedere la acordarea derogării; sau
(ii) se stabilește că tehnologia sau programul este susceptibilă/susceptibil să nu producă rezultate eficiente pentru reducerea sau controlul emisiilor provenind de la nave.

În cazul în care ANR sau ANR împreună cu autoritatea competentă cu care a cooperat decide/decid în urma analizei că este necesară o durată de timp suplimentară pentru a supune încercării o anumită tehnologie sau un anumit program, derogarea se poate reînnoi pentru o durată suplimentară, care nu va depăși cinci ani.

(3) Sunt scutite de la aplicarea prevederilor Anexei VI la [MARPOL](#) emisiile care rezultă direct din explorarea, exploatarea și procesarea conexă efectuată în larg a resurselor minerale ale fundului mării, ca urmare a prevederilor art. 2(3)(b)(ii) din [Convenția MARPOL 1973](#). Astfel de emisii includ:

a) emisiile care provin din incinerarea substanțelor care rezultă exclusiv și direct din explorarea, exploatarea și procesarea conexă efectuată în larg a resurselor minerale ale fundului mării și includ, fără a se limita la acestea, arderea în faclă a hidrocarburilor și incinerarea deșeurilor de foraj, noroaielor și/sau fluidelor de stimulare în timpul operațiunilor de forare și de încercare ale puțurilor și arderea în faclă a materialului rezultat în condiții de refulare;

b) degajările de gaze și de compuși volatili antrenate de fluidele de foraj și deșeurile de foraj;

c) emisiile în legătură exclusivă și directă cu procesarea, manipularea sau stocarea mineralelor fundului mării; și

d) emisiile care provin de la motoarele diesel navale care servesc exclusiv la explorarea, exploatarea și procesarea conexă efectuată în larg a resurselor minerale ale fundului mării.

☐ **(4)** Proprietarul sau operatorul unei nave sau a unei platforme specializate utilizate la operațiuni de explorare, exploatare și procesare conexă efectuată în larg a resurselor minerale ale fundului mării, care arborează pavilionul român sau care acționează în apele teritoriale ale României sau în zona economică exclusivă a României, poate solicita ANR aprobarea utilizării hidrocarburilor produse la fața locului drept combustibil, fără ca respectivul combustibil să respecte cerințele regulii 18 din Anexa VI la [MARPOL](#). ANR va putea aproba solicitarea pe baza prezentării următoarelor documente:

a) buletinul de analiză al unui eșantion din respectivul combustibil, din care să rezulte conținutul de sulf, precum și ceilalți parametri prevăzuți în regula 18(3.2) din Anexa VI la [MARPOL](#); și

b) o evaluare asupra emisiilor totale anuale produse de cantitatea totală de hidrocarburi utilizată drept combustibil.

☐ **(5)** Aprobarea utilizării hidrocarburilor produse la fața locului drept combustibil va putea fi acordată cu respectarea următoarelor condiții:

a) dacă parametrii hidrocarburii utilizată drept combustibil au abateri nesemnificative față de cerințele prevăzute în regula 18(3.2) din Anexa VI la [MARPOL](#) și respectivul combustibil nu periclitează siguranța navei, atunci ANR acordă aprobarea necondiționat;

b) dacă parametrii hidrocarburii utilizată drept combustibil au abateri semnificative față de cerințele prevăzute în regula 18(3.2) din Anexa VI la [MARPOL](#), fiind inferiori celor din această regulă și respectivul combustibil nu periclitează siguranța navei, atunci ANR acordă aprobarea pentru folosirea respectivei hidrocarburi drept combustibil, dacă masa totală a acestuia, estimată a se consuma într-un an, reprezintă cel mult 15% din masa totală posibil de consumat într-un an de funcționare continuă de către motorul sau echipamentul la care este utilizat. Aprobarea este valabilă un an de la data acordării și se poate reînnoi în fiecare an, cu condiția prezentării buletinului de analiză pentru eșantion și a evaluării asupra emisiilor.

(6) ANR poate permite montarea pe o navă care arborează pavilionul român a oricăror instalații, materiale, dispozitive sau aparate sau folosirea combustibililor lichizi alternativi sau a altor proceduri sau metode de conformare, utilizați/utilizate ca înlocuitori/înlocuitoare ale aceloră prevăzute în Anexa VI la [MARPOL](#), cu condiția ca instalațiile, materialele, dispozitivele sau aparatele montate sau combustibilii lichizi alternativi folosiți, procedurile sau metodele de conformare folosite să fie cel puțin la fel de eficace, din punct de vedere al reducerii emisiilor, ca aceia/acelea prevăzuți/prevăzute în Anexa VI la [MARPOL](#), inclusiv oricare dintre standardele stabilite în regulile 13 și 14 din Anexa VI la [MARPOL](#).

(7) În cazul în care ANR a permis montarea pe o navă care arborează pavilionul român a unei instalații, unui material, dispozitiv sau aparat sau folosirea combustibililor lichizi alternativi sau a altor proceduri sau metode de conformare, utilizați/utilizate ca înlocuitori/înlocuitoare ale aceloră prevăzuți/prevăzute în Anexa VI la [MARPOL](#), trebuie să comunice detalii despre aceștia/acestea la IMO pentru a fi difuzate părților la Anexa VI la [MARPOL](#) spre informare și luare de măsuri corespunzătoare, dacă este cazul.

(8) În cazul în care IMO ar elabora linii directoare referitoare la echivalențele prevăzute în regula 4 din Anexa VI la [MARPOL](#), ANR va trebui să ia în considerare astfel de linii directoare pertinente.

(9) În cazul în care ANR a permis folosirea unei alternative echivalente indicate în paragraful (1) al regulii 4 din Anexa VI la [MARPOL](#), proprietarul sau operatorul navei trebuie să facă eforturi pentru a nu afecta sau deteriora mediul, sănătatea oamenilor, proprietățile sau resursele din România sau pe cele ale altor state.

☐ **CAPITOLUL IV: CERINȚE PRIVIND CONTROLUL EMISIILOR PROVENITE DE LA NAVE**

☐ **SECȚIUNEA I: SUBSTANȚE CARE EPUIZEAZĂ STRATUL DE OZON (Regula 12 din Anexa VI la [MARPOL](#))**

☐ **Art. 8**

☐(1)Regula 12 din Anexa VI la [MARPOL](#) nu se aplică echipamentelor care conțin substanțe care epuizează stratul de ozon în următoarele situații care trebuie îndeplinite cumulativ:

a)sunt sigilate permanent;

b)nu au bransamente pentru reîncărcarea cu lichide refrigerante;

c)nu au componente potențial demontabile.

(2)Emisiile deliberate de substanțe care epuizează stratul de ozon sunt interzise navelor maritime care arborează pavilionul român oriunde s-ar afla acestea, precum și navelor maritime care arborează alt pavilion decât cel român, dacă acestea se află în apele naționale navigabile sau în șantierele navale din România. Sunt exceptate emisiile prevăzute în regula 3.1 din Anexa VI la [MARPOL](#).

(3)Sunt considerate ca deliberate emisiile produse în cursul întreținerii, reviziei, reparării sau înlăturării instalațiilor sau echipamentului, cu excepția emisiilor unor cantități minime care apar la recuperarea sau reciclarea unei substanțe care epuizează stratul de ozon.

(4)În cazul în care unele state, Părți la Anexa VI la [MARPOL](#), reglementează emisiile datorate scurgerilor unei substanțe care epuizează stratul de ozon, fie că scurgerile sunt deliberate sau nu, atunci vor fi respectate acele reglementări de către navele maritime care arborează pavilionul român, dacă acestea se află în porturile sau apele navigabile aflate sub jurisdicția respectivelor state. Navele maritime care arborează pavilionul român, precum și cele care arborează alt pavilion decât cel român, dacă acestea din urmă se află în apele naționale navigabile sau în șantierele navale din România, trebuie să respecte legislația de mediu aflată în vigoare pe teritoriul României referitoare la scurgerile unei substanțe care epuizează stratul de ozon, fie că scurgerile sunt deliberate sau nu.

☐Art. 9

☐(1)Instalațiile care conțin substanțe care epuizează stratul de ozon, altele decât hidroclorfluorcarburi (HCFC), sunt interzise la bordul tuturor navelor maritime care arborează pavilionul român astfel:

a)la bordul navelor construite la 19 mai 2005 sau după această dată; sau

b)în cazul navelor construite înainte de 19 mai 2005, instalațiile care au data contractuală de livrare a echipamentelor către navă la 19 mai 2005 sau după această dată sau, în absența unei date contractuale de livrare, ale căror echipamente sunt livrate efectiv către navă la 19 mai 2005 sau după această dată.

☐(2)Instalațiile care conțin hidroclorfluorcarburi (HCFC), sunt interzise:

a)la bordul tuturor navelor maritime care arborează pavilionul român construite la 1 ianuarie 2020 sau după această dată; sau

b)în cazul navelor maritime care arborează pavilionul român construite înainte de 1 ianuarie 2020, instalațiile care au data contractuală de livrare a echipamentelor către navă la 1 ianuarie 2020 sau după această dată sau, în absența unei date contractuale de livrare, ale căror echipamente sunt livrate efectiv către navă la 1 ianuarie 2020 sau după această dată.

☐(3)Se interzice accesul navelor maritime care arborează alt pavilion decât cel român în porturile sau șantierele navale din România, cu excepția cazului în care aceste nave intră în România pentru înlocuirea instalațiilor care conțin substanțe ce epuizează stratul de ozon, astfel:

a)dacă au la bord instalații noi care conțin substanțe care epuizează stratul de ozon, cu excepția instalațiilor noi care conțin hidroclorfluorcarburi (HCFC), montate la data de 19 mai 2005 sau ulterior acestei date;

b)dacă au la bord instalații noi care conțin hidroclorfluorcarburi (HCFC), montate la data de 1 ianuarie 2020 sau ulterior acestei date;

(4)Instalațiile noi care conțin hidroclorfluorcarburi (HCFC) care sunt utilizate la bordul navelor maritime care arborează pavilionul român, în perioada în care acestea sunt permise, precum și cele ale navelor care arborează alt pavilion decât cel român care intră în porturile și terminalele din larg ale României, trebuie să respecte prevederile cuprinse în Regulamentul (CE) nr. [1005/2009](#).

☐Art. 10

(1)Navele maritime care arborează pavilionul român au obligația de a preda la facilitățile de primire specializate substanțele care epuizează stratul de ozon și echipamentul care conține

această categorie de substanțe în cazul în care acesta este înlocuit, dacă se află într-un port din România sau într-un port al altui stat parte la Anexa VI la [MARPOL](#).

(2) Navele maritime care arborează alt pavilion decât cel român au obligația, atunci când se află într-un port din România, de a preda la facilitățile de primire specializate substanțele care epuizează stratul de ozon și echipamentul care conține această categorie de substanțe în cazul în care acesta este înlocuit.

Art. 11

(1) Navele maritime care arborează pavilionul român și care sunt supuse regulii 6(1) din Anexa VI la [MARPOL](#) au următoarele obligații:

a) de a menține la bord o listă a echipamentelor care conțin substanțe care epuizează stratul de ozon;

b) de a menține la bord un Jurnal al substanțelor care epuizează stratul de ozon, dacă sistemele care utilizează substanțe care epuizează stratul de ozon sunt reîncărcabile. Acest jurnal poate face parte din Jurnalul de bord al navei sau poate face parte dintr-un sistem electronic de înregistrare a datelor, aprobat de ANR;

c) de a înregistra, fără întârziere, în Jurnalul substanțelor care epuizează stratul de ozon, masa de substanță utilizată, exprimată în kg, după fiecare:

(i) reîncărcare, completă sau parțială, a echipamentelor care conțin substanțe care epuizează stratul de ozon;

(ii) reparație sau întreținere a echipamentelor care conțin substanțe care epuizează stratul de ozon;

(iii) emisie în atmosferă a substanțelor care epuizează stratul de ozon:

.1 emisie deliberată; și

.2 emisie involuntară;

(iv) descărcare a substanțelor care epuizează stratul de ozon în instalații de primire la uscat;

(v) furnizare către navă de substanțe care epuizează stratul de ozon.

(2) Navele maritime care arborează alt pavilion decât cel român au obligația, atunci când se află într-un port din România, să facă dovada, la solicitarea inspectorilor care efectuează activități specifice de PSC, că respectă prevederile regulii 12(4) - 12(7) din Anexa VI la [MARPOL](#).

SECȚIUNEA II: OXIZI DE AZOT (NO_x) (Regula 13 din Anexa VI la [MARPOL](#))

SUBSECȚIUNEA 0: Aplicare

Art. 12

(1) În cazul navelor maritime care arborează pavilionul român, regula 13 din Anexa VI la [MARPOL](#) se aplică:

a) tuturor motoarelor diesel cu o putere de ieșire mai mare de 130 kW, instalate la bordul acestora; și

b) tuturor motoarelor diesel cu o putere de ieșire mai mare de 130 kW, care sunt supuse unei transformări importante, la 1 ianuarie 2000 sau după această dată, și care sunt instalate la bordul acestora, cu excepția cazului în care se demonstrează spre convingerea ANR că un astfel de motor este identic cu cel pe care îl înlocuiește și nu se supune prevederilor subparagrafului (1.1.1) din regula 13 din Anexa VI la [MARPOL](#).

(2) În cazul navelor maritime care arborează pavilionul român, regula 13 din Anexa VI la [MARPOL](#) nu se aplică:

a) motoarelor diesel navale destinate a fi utilizate numai pentru cazuri de urgență sau numai pentru antrenarea oricărui dispozitiv sau echipament destinat să fie utilizat numai pentru cazuri de urgență pe nava pe care este instalat sau motoarelor diesel navale instalate la bordul bărcilor de salvare destinate a fi utilizate numai pentru cazuri de urgență; și

b) motoarelor diesel navale instalate pe nave care efectuează voiajuri exclusiv în apele naționale ale României, cu condiția ca astfel de motoare să fie supuse unei măsuri alternative de control al NO_x, respectiv:

(i) fie să corespundă cerințelor Codului tehnic NO_x în măsura în care aceste cerințe le sunt aplicabile, dovada respectării fiind rapoartele de încercare emise de producător și care însoțesc fiecare motor,

(ii) fie să facă dovada că îndeplinesc cerințele cuprinse în HG nr. [332/2007](#) prin Certificatul de aprobare de tip emis de către autoritatea competentă din România în conformitate cu prevederile acestei hotărâri, așa cum este ea modificată și completată la data instalării respectivelor motoare,

(iii) fie să facă dovada că îndeplinesc cerințele Directivei [97/68/EC](#) prin Certificatul de aprobare de tip emis de către autoritatea competentă dintr-un alt stat membru al Uniunii Europene în conformitate cu prevederile acestei directive așa cum este ea modificată și completată la data instalării respectivelor motoare.

c) motoarelor diesel instalate la bordul navelor maritime care arborează pavilionul român, angajate exclusiv în voiajuri între porturile sau terminalele din larg ale României, dacă nava a fost construită înainte de 19 mai 2005 sau dacă motorul a suferit o transformare importantă anterior acestei date. O astfel de exceptare se acordă de către ANR la solicitarea proprietarului navei, care trebuie să prezinte dovezi în acest sens.

Art. 13

(1) Se consideră a fi transformare importantă, în accepțiunea regulii 13 din Anexa VI la [MARPOL](#), o modificare efectuată la 1 ianuarie 2000 sau după această dată asupra unui motor diesel naval, care nu fusese încă certificat conform standardelor prevăzute în paragrafele (3), (4) sau subparagraful (5.1.1) ale regulii 13 din Anexa VI la [MARPOL](#), prin care:

a) motorul este înlocuit cu un motor diesel naval sau este instalat un motor diesel naval suplimentar, sau

b) se efectuează la motor orice modificare substanțială, așa cum este definită în Codul tehnic NO_x, sau

c) puterea maximă continuă a motorului este crescută cu mai mult de 10% în raport cu puterea maximă continuă înscrisă în certificatul de origine al motorului.

(2) În cazul unei transformări importante care implică înlocuirea unui motor diesel naval cu un alt motor diesel naval, dar care nu este identic cu acesta sau care implică instalarea unui motor diesel naval suplimentar, trebuie să se aplice standardele din regula 13 din Anexa VI la [MARPOL](#) care sunt în vigoare la momentul înlocuirii motorului sau adăugării motorului. La 1 ianuarie 2016 sau după această dată, exclusiv în cazul înlocuirii unui motor, dacă nu este posibil ca motorul înlocuitor să îndeplinească standardele prevăzute la subparagraful (5.1.1) al regulii 13 din Anexa VI la [MARPOL](#) (nivelul III), atunci acel motor înlocuitor trebuie să îndeplinească standardele prevăzute în paragraful (4) al aceleiași reguli (nivelul II). Pentru stabilirea criteriilor după care se vor aprecia circumstanțele în care un motor înlocuitor poate să nu îndeplinească standardele prevăzute în subparagraful (5.1.1) din regula 13 din Anexa VI la [MARPOL](#), IMO va elabora linii directoare. În temeiul acestor linii directoare, prezentele norme metodologice vor fi completate în mod corespunzător în timp util.

(3) Un motor diesel naval, la care s-a făcut referire în subparagraful (2.1.2) sau (2.1.3) al regulii 13 din Anexa VI la [MARPOL](#), trebuie să îndeplinească următoarele standarde:

a) pentru nave construite înainte de 1 ianuarie 2000, trebuie să se aplice standardele stabilite în paragraful (3) al regulii 13 din Anexa VI la [MARPOL](#);

și

b) pentru nave construite la 1 ianuarie 2000 sau după această dată, trebuie să se aplice standardele în vigoare la momentul în care nava a fost construită.

SUBSECȚIUNEA 1: Nivelul I

Art. 14

Sub rezerva prevederilor din regula 3 din Anexa VI la [MARPOL](#), este interzisă punerea în funcțiune a unui motor diesel naval care este instalat la bordul unei nave, care arborează pavilionul român, construite la 1 ianuarie 2000 sau după această dată, dar înainte de 1 ianuarie 2011, cu excepția cazului în care emisia de oxizi de azot de la motor (calculată ca fiind emisia totală ponderată de NO₂) se află în următoarele limite:

- a) 17,0 g/kWh dacă n este mai mic de 130 rpm;
 - b) $45 \times n^{(-0,2)}$ g/kWh dacă n este mai mare sau egal cu 130 rpm, dar mai mic de 2000 rpm; și
 - c) 9,8 g/kWh dacă n este mai mare sau egal cu 2000 rpm,
- unde n = turația nominală a motorului (rotațiile arborelui cotit pe minut).

▣SUBSECȚIUNEA 2: Nivelul II

▣Art. 15

Sub rezerva prevederilor din regula 3 din Anexa VI la [MARPOL](#), este interzisă punerea în funcțiune a unui motor diesel naval care este instalat la bordul unei nave, care arborează pavilionul român, construite la 1 ianuarie 2011 sau după această dată, cu excepția cazului în care emisia de oxizi de azot de la motor (calculată ca fiind emisia totală ponderată de NO₂) se află în următoarele limite:

- a) 14,4 g/kWh dacă n este mai mic de 130 rpm;
- b) $44 \times n^{(-0,23)}$ g/kWh dacă n este mai mare sau egal cu 130 rpm, dar mai mic de 2000 rpm; și
- c) 7,7 g/kWh dacă n este mai mare sau egal cu 2000 rpm,

unde n = turația nominală a motorului (rotațiile arborelui cotit pe minut).

▣SUBSECȚIUNEA 3: Nivelul III

▣Art. 16

▣(1) Sub rezerva prevederilor din regula 3 din Anexa VI la [MARPOL](#), punerea în funcțiune a unui motor diesel naval care este instalat la bordul unei nave, care arborează pavilionul român, construite la 1 ianuarie 2016 sau după această dată:

▣a) este interzisă, cu excepția cazului în care emisia de oxizi de azot de la motor (calculată ca fiind emisia totală ponderată de NO₂) se află în următoarele limite:

- (i) 3,4 g/kWh dacă n este mai mic de 130 rpm;
- (ii) $9 \times n^{(-0,2)}$ g/kWh dacă n este mai mare sau egal cu 130 rpm, dar mai mic de 2000 rpm; și
- (iii) 2,0 g/kWh dacă n este mai mare sau egal cu 2000 rpm,

unde n = turația nominală a motorului (rotațiile arborelui cotit pe minut).

b) este supusă standardelor stabilite în subparagraful (5.1.1) al regulii 13 din Anexa VI la [MARPOL](#), în cazul în care nava este operată într-o Zonă de control al emisiilor desemnată în conformitate cu paragraful (6) al regulii 13 din Anexa VI la [MARPOL](#); și

c) este supusă standardelor stabilite în paragraful (4) al regulii 13 din Anexa VI la [MARPOL](#), în cazul în care nava este operată în afara unei Zone de control al emisiilor desemnată în conformitate cu paragraful (6) al regulii 13 din Anexa VI la [MARPOL](#).

▣(2) Sub rezerva revizuirii prevăzute la paragraful (10) al regulii 13 din Anexa VI la [MARPOL](#), standardele prevăzute în subparagraful (5.1.1) din aceeași regulă nu trebuie să se aplice la:

a) motoarele diesel navale instalate pe o navă cu lungimea (L), astfel cum este definită în regula 1.19 din Anexa I la [MARPOL](#), mai mică decât 24 m, care a fost concepută în mod expres pentru a fi utilizată în scopuri recreative și este utilizată exclusiv în aceste scopuri; sau

b) motoarele diesel navale instalate pe o navă a cărei putere nominală de propulsie combinată a motoarelor diesel este mai mică decât 750 kW, dacă se demonstrează spre convingerea ANR că nava nu poate să fie conformă cu standardele stabilite în subparagraful (5.1.1) din regula 13 din Anexa VI la [MARPOL](#) datorită limitărilor provenite din concepția navei sau din construcția sa.

▣SUBSECȚIUNEA 4: Zona de control al emisiilor

▣Art. 17

Zona de control al emisiilor este o zonă maritimă, care cuprinde o zonă portuară. Desemnarea unei zone de control al emisiilor se face numai de către IMO în conformitate cu Apendicele III - Criterii și proceduri pentru desemnarea zonelor de control al emisiilor - la Anexa VI la [MARPOL](#). Procedura de solicitare în vederea desemnării unei zone de control al emisiilor în apele naționale navigabile maritime ale României este prezentată la art. 23.

▣SUBSECȚIUNEA 5: Motoare diesel navale instalate la bordul navelor construite înainte de 1 ianuarie 2000

▣Art. 18

▣(1) Fără a aduce atingere subparagrafului (1.1.1) al regulii 13 din Anexa VI la [MARPOL](#), un motor diesel naval cu puterea de ieșire mai mare de 5000 kW și cu o capacitate cilindrică egală cu 90 litri sau mai mare, instalat la bordul unei nave, care arborează pavilionul român, construite la 1 ianuarie 1990 sau după această dată, dar înainte de 1 ianuarie 2000, trebuie să respecte limitele de emisie prevăzute la subparagraful (7.4) al regulii 13 din Anexa VI la

MARPOL, cu condiția ca ANR să fi acceptat o metodă aprobată pentru acel motor și ca ANR să fi notificat respectiva acceptare la IMO. Conformitatea cu subparagraful (7.1) al regulii 13 din Anexa VI la **MARPOL** trebuie să fie demonstrată prin una dintre următoarele metode:

a) aplicarea metodei aprobate acceptate de ANR, confirmată printr-o inspecție efectuată de ANR conform cu procedura de verificare specificată în dosarul metodei aprobate, inclusiv menționarea pe Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei al navei, emis de ANR, a prezenței acestei metode aprobate; sau

b) certificarea motorului, pentru a confirma că acesta funcționează în limitele specificate în paragrafele (3), (4) sau subparagraful (5.1.1) ale regulii 13 din Anexa VI la **MARPOL**, precum și menționarea corespunzătoare a acestei certificări a motorului pe Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei al navei, emis de ANR.

(2) Subparagraful (7.1) al regulii 13 din Anexa VI la **MARPOL** trebuie să se aplice nu mai târziu de prima inspecție de reînnoire efectuată la 12 luni sau mai mult după depunerea notificării menționate în acel subparagraf (7.1). Dacă proprietarul unei nave care arborează pavilionul român și la bordul căreia trebuie să fie instalată o metodă aprobată, poate demonstra, spre convingerea ANR, că această metodă aprobată nu a fost disponibilă în comerț, în ciuda eforturilor făcute pentru a o obține, atunci această metodă aprobată trebuie să fie instalată nu mai târziu de efectuarea următoarei inspecții anuale a acelei nave, care va fi efectuată după data la care metoda aprobată este disponibilă comercial.

(3) În ceea ce privește o navă, care arborează pavilionul român, care are 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 construite 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 subparagrafului (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 comercial, astfel cum este descris în subparagraful (7.2) al regulii 13 din Anexa VI la **MARPOL**.

(4) Sub rezerva prevederilor cuprinse în regula 3 din Anexa VI la **MARPOL**, este interzisă punerea în funcțiune a unui motor diesel naval descris la subparagraful (7.1) al regulii 13 din Anexa VI la **MARPOL**, cu excepția cazului în care emisia de oxizi de azot (calculată ca fiind emisia totală ponderată de NO₂) de la motor se află în următoarele limite:

- a) 17,0 g/kWh dacă n este mai mic de 130 rpm;
- b) $45 \times n^{(-0,2)}$ g/kWh dacă n este mai mare sau egal cu 130 rpm, dar mai mic de 2000 rpm; și
- c) 9,8 g/kWh dacă n este mai mare sau egal cu 2000 rpm,

unde n = turația nominală a motorului (rotațiile arborelui cotit pe minut).

(5) Acceptarea de către ANR a unei metode aprobate, trebuie să se facă în conformitate cu prevederile capitolului 7 al Codului tehnic NO_x și trebuie să includă verificarea:

a) de către proiectantul motorului diesel naval de referință la care se aplică metoda aprobată, dacă efectul calculat al metodei aprobate nu va produce diminuarea puterii nominale a motorului cu mai mult de 1,0 %, o creștere a consumului de carburant cu mai mult de 2,0 % decât cel care a fost măsurat în conformitate cu ciclul de încercări corespunzător descris în Codul tehnic NO_x sau nu va compromite durabilitatea și fiabilitatea motorului; și

b) dacă costul metodei aprobate nu este excesiv, acest fapt fiind stabilit prin compararea cantității de NO_x redusă prin metoda aprobată pentru a obține standardul prevăzut în subparagraful (7.4) al regulii 13 din Anexa VI la **MARPOL** cu costul de achiziție și de instalare a unei astfel de metode aprobate.

(6) Costul unei metode aprobate nu trebuie să fie mai mare de 375 DST (Drepturi Speciale de Tragere)/tona de NO_x, calculat cu ajutorul următoarei formule de calcul a raportului cost - eficacitate:

$$Ce = \text{Costul metodei aprobate} \times 10^6 / [P(\text{kW}) \times 0,768 \times 6000(\text{ore/an}) \times 5(\text{ani}) \times \Delta \text{NO}_x(\text{g/kWh})]$$

SUBSECȚIUNEA 6: Certificare

Art. 19

(1) Certificarea, supunerea la încercări și măsurile care trebuie urmate pentru îndeplinirea standardelor stabilite în regula 13 din Anexa VI la [MARPOL](#) trebuie să se facă în conformitate cu Codul tehnic NO_x.

(2) Procedurile pentru determinarea emisiilor de NO_x, prevăzute în Codul tehnic NO_x, sunt considerate a fi reprezentative pentru condițiile normale de operare a motorului. Dispozitivele de invalidare și strategiile iraționale de control al emisiilor subminează această intenție și nu sunt permise. Regula 13 din Anexa VI la [MARPOL](#) nu împiedică utilizarea dispozitivelor auxiliare de control, care permit protejarea motorului și/sau a instalațiilor sale auxiliare împotriva condițiilor de operare, care ar putea avea ca efect o avariere sau o defectare, sau care sunt utilizate pentru facilitarea pornirii motorului.

☐ **SUBSECȚIUNEA 7: Revizuire**

☐ **Art. 20**

ANR va urmări lucrările IMO referitoare la trecerea în revistă a inovațiilor tehnologice disponibile în vederea aplicării standardelor prevăzute în subparagraful (5.1.1) al regulii 13 din Anexa VI la [MARPOL](#) pentru a propune modificarea prezentelor norme metodologice, în cazul în care IMO va considera necesar să modifice în consecință perioadele de timp prevăzute în subparagraful (5.1.1) al regulii 13 din Anexa VI la [MARPOL](#).

☐ **SECȚIUNEA III: OXIZI DE SULF (SO_x) și PARTICULE MATERIALE (Regula 14 din Anexa VI la [MARPOL](#))**

☐ **SUBSECȚIUNEA 1: Cerințe generale**

☐ **Art. 21**

☐ (1) La bordul navelor maritime care arborează pavilionul român este permisă utilizarea numai de combustibili lichizi al căror conținut de sulf nu trebuie să depășească următoarele limite:

a) 4,50% m/m înainte de 1 ianuarie 2012;

b) 3,50% m/m la 1 ianuarie 2012 sau după această dată; și

c) 0,50% m/m la 1 ianuarie 2020 sau după această dată.

(2) Navele maritime care arborează pavilionul român au obligația să coopereze cu furnizorii de servicii de prelevare de mostre și încercare a combustibilului lichid rezidual, acreditați de MEPC, în exercitarea atribuțiilor lor de monitorizare a conținutului de sulf mediu pe plan mondial, în conformitate cu Rezoluția MEPC.82(43).

☐ **SUBSECȚIUNEA 2: Cerințe aplicabile în zonele de control al emisiilor**

☐ **Art. 22**

☐ (1) Pe perioada în care navele care arborează pavilionul român sunt operate într-o zonă de control al emisiilor, precum zona Mării Baltice, așa cum este definită în regula 1.11.2 din Anexa I la [MARPOL](#), zona Mării Nordului, așa cum este definită în regula 5(1)(f) din Anexa V la [MARPOL](#), sau orice altă zonă maritimă, inclusiv în interiorul unor porturi, desemnată de IMO în conformitate cu criteriile și procedurile cuprinse în Apendicele III la Anexa VI la [MARPOL](#), 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.

(2) Navele care arborează pavilionul român trebuie să facă dovada privind conținutul de sulf al combustibilului lichid utilizat la bord, specificat în paragrafele (1) și (4) ale regulii 14 din Anexa VI la [MARPOL](#). Acest combustibil lichid trebuie să fie atestat de către furnizorul acestuia, astfel cum este cerut prin regula 18 din Anexa VI la [MARPOL](#).

(3) Navele care arborează pavilionul român și care utilizează combustibili lichizi distincți pentru a se conforma cu prevederile paragrafului (4) al regulii 14 din Anexa VI la [MARPOL](#) și care intră într-una dintre zonele de control al emisiilor indicate în paragraful (3) al regulii 14 din Anexa VI la [MARPOL](#) sau care ies din aceasta, trebuie să aibă la bord o procedură scrisă prin care se indică modul în care trebuie să se facă schimbarea combustibilului lichid, prevăzând suficient timp pentru ca circuitul de distribuție a combustibilului lichid să se golească complet de tot combustibilul al cărui conținut de sulf depășește limita aplicabilă specificată în paragraful (4) al regulii 14 din Anexa VI la [MARPOL](#), înainte de intrarea într-o zonă de control al emisiilor. Aceste nave au obligația să consemneze într-un jurnal de bord stabilit de ANR volumul

combustibilului lichid cu conținut scăzut de sulf din fiecare tanc, precum și data, ora și poziția navei la momentul în care s-a încheiat operațiunea de schimbare a combustibilului lichid înainte de intrarea într-o zonă de control al emisiilor sau la momentul în care a fost începută operațiunea, după ieșirea dintr-o astfel de zonă.

(4) În timpul primelor douăsprezece luni care urmează imediat după intrarea în vigoare a unui amendament la Anexa VI la [MARPOL](#), prin care se desemnează o anumită zonă de control al emisiilor în conformitate cu subparagraful (3.2) 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 la îndeplinirea cerințelor prevăzute în paragrafele (4) și (6) ale regulii 14 din Anexa VI la [MARPOL](#), precum și de la 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](#).

(5) ANR va face publice prin avize către navele maritime care arborează pavilionul român și care fac voiajuri internaționale, zonele de control al emisiilor și data de la care acestea au fost adoptate și/sau de la care intră în vigoare.

Art. 23

(1) În cazul în care se va considera necesar ca în apele naționale navigabile maritime, care cuprind orice zonă portuară, sau în Zona economică exclusivă a României să se desemneze o zonă de control al emisiilor, Ministerul Mediului și Pădurilor împreună cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și cu Ministerul Afacerilor Externe vor pregăti, în conformitate cu regulile și procedurile stabilite de către IMO prin Circulara MSC-MEPC. I/Circ 2, propunerea pe care Guvernul o va prezenta acestei organizații.

(2) Propunerea de desemnare a unei zone de control al emisiilor va avea la bază criteriile cuprinse în Apendicele III - Criterii și proceduri pentru desemnarea zonelor de control al emisiilor la Anexa VI la [MARPOL](#) și va fi întocmită cu respectarea prevederilor cuprinse în prezentele norme metodologice.

(3) Propunerea de desemnare a unei zone de control al emisiilor se va putea întocmi atunci când se va putea demonstra că emisiile de NO_x, SO_x și de particule materiale provenite de la navele maritime contribuie la poluarea locală a atmosferei în orașele și zonele costiere din România, iar efectele negative ale poluării atmosferei pentru sănătatea oamenilor și pentru mediu sunt semnificative asupra: mortalității precoce, bolilor cardio-vasculare, cancerului de plămâni, afecțiunilor respiratorii cronice, acidificării atmosferei și eutrofizării apei mării.

(4) Decizia de a solicita desemnarea unei zone de control al emisiilor se va putea adopta de către Guvern dacă, printr-un studiu aprofundat, se face dovada că emisiile de NO_x, SO_x și de particule materiale, separat sau laolaltă, provenite de la nave, sunt cauza preponderentă a efectelor negative menționate la alin. (3) și, ca urmare, devine necesară prevenirea, reducerea și controlul acestor emisii.

(5) În cazul în care zona de control al emisiilor care se intenționează a se propune pentru desemnare este limitrofă unui stat vecin, care este și el parte la Anexa VI la [MARPOL](#), sau dacă zona propusă este în interesul mai multor state riverane la Marea Neagră, atunci Ministerul Afacerilor Externe împreună cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, vor iniția discuțiile necesare cu autoritățile competente din respectivul stat/respectivele state pentru formularea propunerii coordonate, conform cerinței prevăzute în Apendicele III la Anexa VI la [MARPOL](#).

(6) Propunerea pentru desemnarea de către IMO a unei zone de control al emisiilor trebuie să conțină:

a) o delimitare precisă a zonei propusă pentru a fi desemnată, împreună cu o hartă de referință pe care să fie indicată zona; limitele geografice ale zonei de control al emisiilor propuse trebuie să țină cont de criteriile pe care IMO le are în vedere la stabilire, printre care: emisiile și depunerile provenind de la navele care navighează în zona propusă, caracteristicile și densitatea traficului, precum și caracteristicile vânturilor dominante;

b) tipul sau tipurile de emisie/emisii care este/sunt propusă/propuse pentru control (de exemplu: NO_x sau SO_x și particule materiale sau toate cele trei tipuri de emisii laolaltă);

c) o descriere a populațiilor și zonelor din mediu care sunt susceptibile de a fi afectate de emisiile provenite de la nave;

d) o evaluare care arată că emisiile provenite de la navele exploatare în zona propusă contribuie la poluarea locală a atmosferei sau la efectele nefavorabile asupra mediului. O astfel de evaluare trebuie să cuprindă o descriere a consecințelor pe care emisiile respective le au asupra sănătății oamenilor și asupra mediului, cum ar fi efectele nefavorabile asupra ecosistemelor terestre și acvatice, zonelor de productivitate naturală, habitatelor critice, calității apei, sănătății oamenilor și zonelor importante pe plan cultural și științific, după caz. Trebuie menționate sursele datelor relevante, inclusiv metodologia utilizată;

e) informații relevante în legătură cu condițiile meteorologice în zona propusă care sunt importante pentru populații și zonele din mediu amenințate, în special caracteristicile vânturilor dominante sau cu condițiile topografice, geologice, oceanografice, morfologice sau altele care contribuie la poluarea locală a atmosferei sau la efectele nefavorabile pentru mediu;

f) natura traficului maritim în zona în care se propune controlul emisiilor, incluzând caracteristicile și densitatea acestui trafic;

g) o descriere a măsurilor de control luate de România și, după caz, de către celelalte părți care prezintă propunerea, referitoare la sursele terestre ale emisiilor de NO_x, SO_x și particule materiale ce afectează populațiile și zonele din mediu amenințate, care sunt puse în aplicare și funcționează, concomitent cu examinarea măsurilor ce urmează a fi adoptate în aplicarea regulilor 13 și 14 din Anexa VI la [MARPOL](#); și

h) costurile aferente măsurilor care vizează reducerea emisiilor care provin de la nave în raport cu cele aferente măsurilor de control la uscat și consecințele pe care aceste măsuri le vor avea pe plan economic pentru navele care efectuează voiajuri internaționale.

(7) În cazul în care propunerea României de desemnare a unei zone de control al emisiilor este adoptată printr-un amendament la Anexa VI la [MARPOL](#) în conformitate cu articolul 16 al [Convenției MARPOL 1973](#) și amendamentul intră în vigoare, Guvernul va desemna administratorul zonei, care va avea printre atribuții supravegherea funcționării acesteia, respectiv monitorizarea modului în care sunt respectate restricțiile stabilite prin Anexa VI la [MARPOL](#) referitoare la emisiile provenite de la nave. ANR împreună cu administratorul zonei de control al emisiilor vor întocmi rapoarte anuale privind modul de funcționare a zonei care vor fi supuse analizei Ministerului Mediului și Pădurilor și Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, iar problemele care vor apărea în timpul funcționării vor fi aduse de către ANR la cunoștința IMO.

☐ **SUBSECȚIUNEA 3: Prevederi referitoare la revizuire**

☐ **Art. 24**

(1) ANR va urmări lucrările IMO, iar în cazul în care se adoptă până în anul 2018 o revizuire a standardului stabilit în subparagraful (1.3) al regulii 14 din Anexa VI la [MARPOL](#), atunci trebuie să propună modificarea corespunzătoare a prezentelor norme metodologice în timp util.

(2) ANR va urmări lucrările grupului de experți constituit de IMO pentru revizuirea standardului de combustibil lichid și va colabora cu acest grup pentru colectarea informațiilor necesare privind activitatea acestuia în conformitate cu paragraful (8) al regulii 14 din Anexa VI la [MARPOL](#).

(3) ANR, pe baza informațiilor colectate de grupul de experți, va putea participa, ca reprezentant al României, la luarea deciziei privind posibilitatea ca navele să respecte data indicată în subparagraful (1.3) al regulii 14 din Anexa VI la [MARPOL](#). În cazul în care se ia decizia că nu este posibil pentru nave să respecte acea dată, atunci standardul din acel subparagraf trebuie să producă efecte la 1 ianuarie 2025.

☐ **SECȚIUNEA IV: COMPUȘI ORGANICI VOLATILI (Regula 15 din Anexa VI la [MARPOL](#))**

☐ **Art. 25**

(1) În cazul în care va fi necesar ca în porturile și terminalele din România în care sunt operate nave cisternă să fie reglementate emisiile de compuși organici volatili, atunci reglementarea trebuie să se facă în conformitate cu prevederile prezentelor Norme metodologice.

(2) Instituirea și aprobarea de sisteme de control al emisiilor de vapori în porturile și terminalele din România se va putea face numai cu respectarea prevederilor cuprinse în Circulara MSC/Circ.585. ANR va aproba fiecare sistem de control al emisiilor de vapori instituit în porturile și terminalele din România, după verificarea îndeplinirii standardelor.

▣(3)ANR va transmite la IMO o notificare referitoare la fiecare sistem de control al emisiilor de vapori aprobat. Notificarea trebuie să includă informații cu privire la:

- a)mărirea navelor cisternă care urmează a fi supuse controlului;
- b)încărcăturile care necesită sisteme de control al emisiilor de vapori;
- ▣c)data efectivă de la care se va pune în aplicare sistemul.

Notificarea se va transmite cu cel puțin șase luni înainte de data efectivă de la care se va pune în aplicare sistemul de control al emisiilor de vapori.

(4)Sistemele de control al emisiilor de vapori care vor fi instituite în porturile și terminalele din România trebuie să fie exploatate în condiții de siguranță și într-un astfel de mod, încât să se evite întârzierea pe nedrept a navei.

▣Art. 26

(1)ANR va face cunoscută prin avize către companiile de navigație care dețin nave cisternă care arborează pavilionul român, precum și prin site-ul său extern de internet, lista porturilor și terminalelor stabilite de alte părți la Anexa VI la [MARPOL](#) în care sunt instituite sisteme de control al emisiilor de vapori, astfel cum a fost primită de la IMO, pentru luare la cunoștință și pentru ca aceste nave să respecte cerințele proprii fiecărui sistem instituit.

(2)Navele cisternă care arborează pavilionul român și care urmează să fie operate în porturi sau terminale ale unor state părți la Anexa VI la [MARPOL](#) în care au fost instituite sisteme de control al emisiilor de vapori, trebuie să fie prevăzute cu sisteme de colectare a emisiilor de vapori, care se supun aprobării de către ANR prin verificarea îndeplinirii standardelor de siguranță pentru astfel de sisteme, elaborate de către IMO, cuprinse în Circulara MSC/drc. 585. Sistemele de colectare a emisiilor de vapori trebuie utilizate în timpul încărcării navelor cisternă cu unele mărfuri relevante. Totuși, în conformitate cu prevederile paragrafului (5) al regulii 15 din Anexa VI la [MARPOL](#), navele cisternă care arborează pavilionul român, care nu sunt prevăzute cu sisteme de colectare a emisiilor de vapori, vor putea solicita acceptul de a opera în terminalele în care sau instituit sisteme de control al emisiilor de vapori, dacă intrarea în respectivul port sau terminal se petrece în decurs de trei ani de la data efectivă de la care a început aplicarea sistemului.

▣Art. 27

Porturile și terminalele din România în care s-au instituit sisteme de control al emisiilor de vapori vor primi la operare numai nave care sunt prevăzute cu un sistem de colectare a emisiilor de vapori, aprobat de administrația statului parte la Anexa VI la [MARPOL](#) al cărui pavilion îl arborează respectiva navă. În primii trei ani de la data efectivă la care s-a pus în aplicare sistemul de control al emisiilor de vapori, portul sau terminalul poate accepta la operare și nave cisternă care nu sunt prevăzute cu sisteme de colectare a emisiilor de vapori.

▣Art. 28

▣(1)O navă cisternă care arborează pavilionul român și care transportă petrol brut trebuie să aibă la bord și să pună în aplicare un plan de management al compușilor organici volatili (VOCs) aprobat de ANR. Acest plan trebuie să fie întocmit luând în considerație liniile directoare elaborate de către IMO și adoptate prin Rezoluția MEPC. 185(59). Planul de management al VOCs trebuie să fie propriu fiecărei nave și trebuie să conțină, cel puțin, următoarele:

- a)să prevadă proceduri scrise pentru reducerea la minim a emisiilor de VOCs în timpul încărcării, al voiajului pe mare și al descărcării încărcăturii;
- b)să ia în considerație VOCs suplimentare produse prin spălarea cu petrol brut;
- c)să indice o persoană responsabilă pentru punerea în aplicare a planului; și
- d)pentru navele care efectuează voiajuri internaționale, să fie scris în limba de lucru a comandantului și ofițerilor, respectiv în limba română, și trebuie să cuprindă și o traducere într-una dintre limbile: engleză, franceză sau spaniolă.

(2)La întocmirea planului de management al compușilor organici volatili (VOCs), cât și la aprobarea acestuia de către ANR, se vor lua în considerație informațiile tehnice cuprinse în Circularele: MEPC.I/Circ.680 și MEPC.I/Circ.719.

▣Art. 29

Regula 15 din Anexa VI la [MARPOL](#) se aplică de asemenea, navelor pentru transportul gazelor, doar dacă tipul instalațiilor de încărcare și reținere permite păstrarea la bord în

siguranță a VOCs, care nu conțin metan, sau retrimiteră acestora în siguranță la țărm. Aceste nave trebuie să fie construite și echipate în conformitate cu Codul IGC.

☐**SECȚIUNEA V: INCINERAREA LA BORD (Regula 16 din Anexa VI la [MARPOL](#))**

☐**Art. 30**

La bordul navelor maritime care arborează pavilionul român incinerarea este permisă numai într-un incinerator de bord. Sunt exceptate incinerările prevăzute în paragraful (4) al regulii 16 din Anexa VI la [MARPOL](#).

☐**Art. 31**

Se interzice incinerarea la bordul navelor maritime care arborează pavilionul român, precum și la bordul navelor maritime care arborează alt pavilion decât cel român aflate în apele naționale navigabile și în Zona economică exclusivă a României, a următoarelor substanțe:

a) reziduurile de marfă prevăzute în Anexele I, II sau III la [MARPOL](#) sau materialele contaminate utilizate la ambalarea acestora;

b) bifenilii policlorurați (PCB);

c) gunoiul, așa cum este definit în Anexa V la [MARPOL](#), conținând mai mult decât urme de metale grele;

d) produsele petroliere rafinate conținând compuși halogenați;

e) nămolurile din apele uzate și nămolurile de hidrocarburi, dacă acestea nu au fost produse la bordul navei; și

f) reziduurile instalației de epurare a gazelor arse evacuate.

☐**Art. 32**

Incinerarea la bordul navelor maritime care arborează pavilionul român a clorurilor de polivinil (PVC) este interzisă, cu excepția cazului când aceasta are loc în incineratoarele de bord pentru care au fost eliberate certificate IMO de aprobare de tip, care respectă fie specificațiile din Rezoluția MEPC. 59(33), fie specificațiile din Rezoluția MEPC.76(40).

☐**Art. 33**

Incinerarea la bordul navelor maritime care arborează pavilionul român a nămolului din apele uzate și a reziduurilor de hidrocarburi produse în timpul exploatării normale a unei nave se poate face, de asemenea, în mașinile principale sau auxiliare sau în căldări, dar, în aceste cazuri, incinerarea nu va avea loc în interiorul porturilor amenajate, porturilor naturale și estuarelor.

☐**Art. 34**

Nicio prevedere din regula 16 din Anexa VI la [MARPOL](#) nu afectează interdicțiile sau alte cerințe care trebuie respectate de navele maritime care arborează pavilionul român atunci când acestea se află în apele de sub jurisdicția statelor parte la Convenția din 1972 privind prevenirea poluării mărilor ca urmare a deversării deșeurilor și a altor materii, așa cum a fost modificată, și la Protocolul din 1996 referitor la aceasta.

☐**Art. 35**

De asemenea, nicio prevedere din regula 16 din Anexa VI la [MARPOL](#) nu împiedică navele maritime care arborează pavilionul român să pună la punct, să instaleze și să opereze dispozitive alternative de tratare termică a deșeurilor care îndeplinesc cerințele din regula 16 din Anexa VI la [MARPOL](#) sau altele mai severe.

☐**Art. 36**

(1) Cu excepția cazului prevăzut la subparagraful (6.2) al regulii 16 din Anexa VI la [MARPOL](#), fiecare incinerator aflat la bordul unei nave care arborează pavilionul român, construite la 1 ianuarie 2000, sau după această dată, sau fiecare incinerator care este instalat la 1 ianuarie 2000, sau după această dată, la bordul unei nave care arborează pavilionul român, trebuie să îndeplinească cerințele cuprinse în Apendicele IV la Anexa VI la [MARPOL](#). Fiecare incinerator prevăzut în subparagraful (6.1) al regulii 16 din Anexa VI la [MARPOL](#), utilizat la bordul unei nave care arborează pavilionul român, trebuie să fie aprobat de către ANR, luând în considerație specificațiile standard aplicabile incineratoarelor de bord, elaborate de către IMO și adoptate prin Rezoluția MEPC. 76(40).

(2) ANR acceptă instalarea la bordul navelor maritime care arborează pavilionul român a incineratoarelor prevăzute în subparagraful (6.1) al regulii 16 din Anexa VI la [MARPOL](#), dacă aprobarea de tip s-a obținut în conformitate cu prevederile HG nr. [494/2006](#). Aprobarea de tip

acordată de un organism notificat în temeiul HG nr. [494/2006](#) trebuie să aibă la bază standardele cuprinse în Rezoluția MEPC. 76(40). ANR acceptă instalarea la bordul navelor maritime care arborează pavilionul român și a incineratoarelor care au obținut aprobarea de tip în conformitate cu Directiva nr. [96/98/CE](#), ca urmare a îndeplinirii standardelor cuprinse în Rezoluția MEPC. 76(40). Inspectorii ANR pot verifica la bordul navei "Declarația de conformitate" cu Directiva nr. [96/98/CE](#), care însoțește în mod obligatoriu incineratorul, precum și "marcajul timonă" fixat pe acesta.

(3) ANR poate scuti de la aplicarea prevederilor subparagrafului (6.1) al regulii 16 din Anexa VI la [MARPOL](#) orice incinerator care este instalat înainte de 19 mai 2005 la bordul unei nave care arborează pavilionul român, cu condiția ca această navă să efectueze numai voiajuri în apele naționale navigabile și/sau în Zona economică exclusivă a României.

Art. 37

Navele maritime care arborează pavilionul român și care sunt prevăzute cu incineratoare în conformitate cu paragraful (1) al regulii 16 din Anexa VI la [MARPOL](#), trebuie să aibă la bord un manual de exploatare, emis de producătorul incineratorului, care trebuie, printre altele, să specifice cum se exploatează incineratorul în limitele descrise la paragraful (2) din Apendicele IV al Anexei VI la [MARPOL](#).

Art. 38

Personalul navigant de la bordul navelor maritime care arborează pavilionul român, responsabil cu exploatarea oricărui incinerator specificat în paragraful (1) al regulii 16 din Anexa VI la [MARPOL](#), trebuie să fie instruit să aplice instrucțiunile prevăzute în manualul de exploatare emis de producător. Instruirea se va asigura de către producător sau de către o agenție de-a sa sau de către proprietarul sau operatorul navei, iar atestarea capacității personalului navigant responsabil cu exploatarea incineratorului se va putea face după trecerea unui test teoretic și practic. Consemnarea capacității se face în scris de către entitatea care a asigurat instruirea și testarea.

Art. 39

(1) Temperatura gazului la ieșirea din camera de combustie a incineratoarelor instalate la bordul navelor maritime care arborează pavilionul român trebuie supravegheată permanent de către personalul navigant responsabil cu exploatarea incineratorului, cât timp acesta este în funcțiune.

(2) Se interzice încărcarea deșeurilor în incineratoarele de bord cu încărcare continuă, dacă temperatura gazului la ieșirea din camera de combustie se află sub temperatura minimă admisibilă de 850°C.

(3) În cazul incineratoarelor de bord cu încărcare discontinuă, acesta trebuie proiectat astfel încât temperatura gazului la ieșirea din camera de combustie să atingă 600°C în decurs de 5 minute după aprindere și apoi să se stabilizeze la o temperatură nu mai mică de 850°C.

SECȚIUNEA VI: INSTALAȚII DE PRIMIRE (Regula 17 din Anexa VI la [MARPOL](#))

Art. 40

(1) În porturile, șantierele navale și capacitățile de dezmembrare a navelor amplasate pe teritoriul României, administratorii acestor porturi, respectiv societățile care administrează șantierele navale și capacitățile de dezmembrare a navelor, au obligația să asigure facilități de primire care să satisfacă:

a) necesitățile navelor care efectuează lucrări de reparații pentru primirea substanțelor care epuizează stratul de ozon, precum și a echipamentelor care conțin astfel de substanțe, atunci când acestea sunt scoase de pe nave;

b) necesitățile navelor care folosesc porturile, terminalele din larg sau șantierele navale de reparații pentru primirea reziduurilor de la instalațiile de epurare a gazelor arse de evacuare;

c) necesitățile capacităților de dezmembrare a navelor pentru primirea substanțelor care epuizează stratul de ozon, precum și a echipamentelor care conțin astfel de substanțe, atunci când acestea sunt scoase de pe navele dezmembrate.

(2) Facilitățile de primire prevăzute la alin. (1) literele a) și b) trebuie astfel construite și exploatate, încât primirea substanțelor și, respectiv, a reziduurilor sau echipamentelor să se facă fără ca aceasta să determine întârzierea pe nedrept a navelor care apelează la aceste servicii.

Art. 41

(1) După ce IMO va elabora și adopta liniile directoare prevăzute în paragraful (2) al regulii 17 din Anexa VI la [MARPOL](#) administratorii porturilor sau terminalelor prevăzute în art. 40 vor putea să solicite ANR să ia în considerare faptul că un port sau un terminal aflat în administrarea sa este amplasat la distanță față de, infrastructura industrială necesară pentru a gestiona și procesa acele substanțe la care se face referire în paragraful (1) al regulii 17 din Anexa VI la [MARPOL](#) sau este complet lipsit de această infrastructură și, prin urmare, nu poate accepta astfel de substanțe.

(2) ANR va verifica dacă solicitarea administratorului este întocmită în conformitate cu liniile directoare adoptate de IMO și, dacă acest fapt se confirmă, va informa IMO asupra respectivului port sau terminal care nu poate accepta astfel de substanțe. Totodată, ANR va notifica IMO despre porturile și terminalele din România în care sunt disponibile instalații de primire capabile să gestioneze și să proceseze astfel de substanțe

(3) Comandanții navelor maritime care arborează pavilionul român și care fac obiectul Anexei VI la [MARPOL](#) au obligația să informeze ANR despre toate cazurile în care s-au aflat în porturile unor state parte la Anexa VI la [MARPOL](#) și li s-au pus la dispoziție instalații de primire a substanțelor care epuizează stratul de ozon și/sau a reziduurilor de la instalațiile de epurare a gazelor arse de evacuare pe care le-au considerat ca fiind necorespunzătoare sau respectivele instalații erau indisponibile, cu indicarea datelor de identificare a acestora.

(4) ANR va analiza sesizările primite în conformitate cu prevederile alin. (3) și, dacă va considera că instalațiile au fost necorespunzătoare, va întocmi un raport în acest sens, pe care îl va transmite la IMO, informând în mod corespunzător Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

(5) În cazul în care la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii sau la ANR se primesc din partea IMO sesizări prin care se semnalează instalații de primire a substanțelor care epuizează stratul de ozon și/sau a reziduurilor de la instalațiile de epurare a gazelor arse de evacuare în porturile românești ca fiind necorespunzătoare, ANR va analiza cazul și va solicita, administrației portuare și/sau societății comerciale care administrează șantierul naval sau capacitatea de dezmembrare a navelor, responsabile de asigurarea facilității de primire, adoptarea măsurilor adecvate pentru conformarea cu prevederile paragrafului (3) al regulii 17 din Anexa VI la [MARPOL](#).

SECȚIUNEA VII: DISPONIBILITATEA ȘI CALITATEA COMBUSTIBILULUI LICHID (Regula 18 din Anexa VI la [MARPOL](#))

Art. 42

(1) Prin combustibil lichid în accepțiunea regulii 18 din Anexa VI la [MARPOL](#) se înțelege orice combustibil lichid utilizat la bordul navelor maritime care fac obiectul acestei anexe, care este utilizat fie pentru propulsia navei, fie pentru alte operațiuni în legătură cu exploatarea navei.

(2) După data de 1 iulie 2010, în porturile și terminalele amplasate pe teritoriul României se pot comercializa pentru uzul navelor care fac obiectul Anexei VI la [MARPOL](#) numai combustibili lichizi care respectă cerințele privind calitatea, cuprinse în paragraful (3) al regulii 18 din Anexa VI la [MARPOL](#).

(3) ANR trebuie să țină evidența furnizorilor de combustibili lichizi pentru navele maritime în baza autorizațiilor de desfășurare a activității de buncheraj al navelor și să condiționeze emiterea și, respectiv, menținerea acestor autorizații, de disponibilitatea furnizorilor de a asigura astfel de combustibili lichizi în permanență. ANR va informa IMO asupra disponibilității în porturile și terminalele amplasate pe teritoriul României a combustibililor lichizi care respectă cerințele cuprinse în Anexa VI la [MARPOL](#).

Art. 43

(1) Navele maritime care arborează pavilionul român au obligația să folosească numai combustibili lichizi care îndeplinesc standardele cuprinse în Anexa VI la [MARPOL](#). Totuși, dacă în portul sau terminalul în care ar trebui să cumpere combustibil lichid conform, acesta nu este disponibil, atunci navele au dreptul să nu se abată de la planul lor de voiaj și nici să întârzie în mod nejustificat voiajul pentru a se conforma cerințelor. În acest caz se vor consemna în jurnalul de hidrocarburi eforturile făcute în scopul respectării cerințelor referitoare

la combustibilul lichid. De asemenea, se vor păstra la bordul navei documentele din care rezultă că în respectivul port nu se putea cumpăra combustibil conform.

▣(2)Navele maritime care arborează pavilionul român, care sunt supuse controalelor în porturile și terminalele altor părți la Anexa VI la [MARPOL](#), în cazul în care utilizează la bord combustibili lichizi care nu corespund standardelor cuprinse în Anexa VI la [MARPOL](#) au obligația să:

a) prezinte autorității competente a respectivei părți înregistrările făcute privind acțiunile întreprinse în scopul respectării cerințelor; și să

b) furnizeze dovezi privind încercarea de a cumpăra combustibil lichid conform, luând în considerare planul său de voiaj și că, deoarece acest combustibil lichid nu a fost disponibil în locul planificat, a încercat să găsească alte surse de combustibil lichid conform și că, în ciuda tuturor eforturilor făcute pentru procurarea combustibilului lichid conform, nu a avut de unde să îl cumpere; și să

c) notifice ANR, precum și autoritatea competentă a statului portului relevant al destinației sale atunci când nu poate cumpăra combustibilul lichid conform.

▣Art. 44

▣(1)ANR are obligația, prin personalul abilitat din cadrul căpităniilor portuare sau prin personalul de specialitate al serviciului PSC, să controleze dacă navele care arborează pavilioanele altor state utilizează la bord combustibili lichizi care respectă cerințele cuprinse în Anexa VI la [MARPOL](#). În cazul în care ANR constată că nava nu utilizează combustibili lichizi conformi, atunci este abilitată să ceară respectivei nave să:

▣a) prezinte o înregistrare a acțiunilor întreprinse în scopul de a respecta cerințele; și să

b) furnizeze dovezi că a încercat să cumpere combustibil lichid conform, luând în considerare planul său de voiaj și că, dacă acest combustibil lichid nu era disponibil în locul planificat, a încercat să găsească alte surse de combustibil lichid conform și că, în ciuda tuturor eforturilor făcute pentru procurarea combustibilului lichid conform, nu a avut de unde să îl cumpere.

(2)ANR nu trebuie să ceară navei controlate să se abată de la voiajul planificat sau să întârzie în mod nejustificat voiajul în scopul de a se conforma cerințelor referitoare la combustibilul lichid cuprinse în Anexa VI la [MARPOL](#).

(3)În cazul în care nava controlată a prezentat înregistrarea acțiunilor întreprinse în scopul de a respecta cerințele și a furnizat dovezile că a încercat să cumpere combustibil lichid conform, dar nu a avut de unde, ANR trebuie să ia în considerare toate circumstanțele relevante și dovezile prezentate pentru a determina acțiunile potrivite care trebuie luate, inclusiv aceea de a nu lua nicio măsură împotriva respectivei nave. În acest caz, ANR are obligația să notifice IMO asupra faptului că respectiva navă nu a putut cumpăra combustibil lichid conform, acesta nefiind disponibil în portul de buncherare.

(4)În cazul în care nava nu poate furniza dovezile că a încercat să cumpere combustibil lichid conform, ANR va aplica sancțiunea corespunzătoare prevăzută în HG nr. [876/2007](#) pentru nerespectarea prevederilor convențiilor internaționale și va informa operativ autoritatea pentru protecția mediului pentru a se constata dacă respectiva navă a comis vreo infracțiune prevăzută de legislația referitoare la mediu.

▣Art. 45

(1)Cerințele paragrafului (3) al regulii 18 din Anexa VI la [MARPOL](#) nu sunt aplicabile cărbunelui în forma sa solidă și nici combustibilului nuclear, dacă acești combustibili sunt utilizați la propulsia navelor.

(2)De asemenea, paragrafele (5), (6) și subparagrafele (7.1), (7.2), (8.1), (8.2), (9.2), (9.3) și (9.4) ale regulii 18 din Anexa VI la [MARPOL](#) nu se aplică combustibililor gazoși, precum: gaz natural lichefiat, gaz natural comprimat sau gaz petrolier lichefiat, dar conținutul de sulf al acestor combustibili gazoși, livrați unei nave cu scopul exclusiv de combustie la bordul acelei nave, trebuie să fie atestat de către furnizor, iar documentul care menționează acest fapt trebuie să fi păstrat la bordul navei. ANR are obligația să controleze existența documentului la bordul navelor care arborează pavilionul român, precum și la bordul navelor care nu arborează pavilionul român, dar care se află în porturile românești.

▣Art. 46

(1) Navele care arborează pavilionul român și care se supun inspecțiilor și certificării potrivit prevederilor regulilor 5 și 6 din Anexa VI la [MARPOL](#) trebuie să aibă la bord Nota de livrare a buncherului, indiferent de locul în care a fost achiziționat combustibilul lichid. Nota de livrare a buncherului trebuie să conțină cel puțin datele prevăzute în Apendicele V al Anexei VI la [MARPOL](#).

(2) În cazul în care buncherarea are loc într-un stat care nu este parte la Anexa VI la [MARPOL](#), navele maritime care arborează pavilionul român au obligația să solicite Nota de livrare a buncherului și eșantionul reprezentativ de combustibil corespunzător în conformitate cu paragrafele (3) și (5) ale regulii 18 din Anexa VI la [MARPOL](#).

(3) Nota de livrare a buncherului trebuie păstrată la bord, într-un loc imediat accesibil, pe o perioadă de 3 ani de la data livrării combustibilului lichid. Aceasta poate fi solicitată la control de autoritățile competente ale statului portului în care se află nava.

(4) Atunci când se află în porturi ale unui stat parte la Anexa VI la [MARPOL](#), navele maritime care arborează pavilionul român au obligația să permită autorităților competente ale statului portului să efectueze inspecția Notelor de livrare a buncherului și, dacă se solicită, să permită acestora să facă o copie a fiecărei note de livrare. Comandantul navei sau persoana responsabilă de la bordul navei are obligația să certifice conformitatea copiei/copiilor efectuate, dacă acest fapt este solicitat de către inspectorii autorității competente. Comandantul navei poate solicita ca inspecția Notelor de livrare a buncherului și luarea copiilor certificate să se desfășoare fără a determina întârzierea pe nedrept a navei.

Art. 47

(1) Nota de livrare a buncherului trebuie să fie însoțită de un eșantion reprezentativ de combustibil lichid livrat, cu respectarea instrucțiunilor adoptate de IMO prin Rezoluția MEPC.96(47).

(2) Eșantionul trebuie să fie sigilat și semnat, la terminarea acestor operațiuni, de către reprezentantul furnizorului și de către comandantul navei sau ofițerul responsabil cu operațiunea de buncherare. Eșantionul se păstrează la bordul navei până ce combustibilul lichid buncherat este în mare parte consumat, dar nu mai puțin de 12 luni de la data livrării.

Art. 48

(1) ANR, prin inspectorii PSC, poate inspecta orice navă, care arborează alt pavilion decât cel român și care este supusă inspecțiilor și certificării potrivit prevederilor regulilor 5 și 6 din Anexa VI la [MARPOL](#), atunci când aceasta se află în unul dintre porturile și terminalele din România, pentru a determina dacă respectiva navă posedă la bord nota de livrare a buncherului, dacă aceasta corespunde prevederilor din Apendicele V al Anexei VI la [MARPOL](#) și dacă combustibilul lichid corespunde caracteristicilor prevăzute în paragraful (3) al regulii 18, precum și cerințelor cuprinse în regula 14 din Anexa VI la [MARPOL](#).

(2) Inspectorii PSC pot face o copie după fiecare notă de livrare a buncherului și au dreptul să solicite certificarea de conformitate a copiilor de către comandantul navei sau de către persoana responsabilă.

(3) Inspectorii PSC trebuie să efectueze inspecția notelor de livrare a buncherului și luarea copiilor certificate ale acestora, astfel încât să nu determine întârzierea pe nedrept a navei.

(4) Inspectorii PSC pot verifica conținutul fiecărei note de livrare a buncherului și prin consultarea furnizorului din portul de buncherare.

(5) ANR nu va acorda un tratament mai favorabil navelor care arborează pavilionul unui stat care nu este parte la Anexa VI la [MARPOL](#) atunci când aceste nave intenționează să intre în porturile și terminalele din larg din România. ANR poate refuza intrarea în porturile și terminalele din larg din România unei astfel de nave, dacă aceasta nu prezintă nota de livrare a buncherului emisă în conformitate cu prevederile din Apendicele V al Anexei VI la [MARPOL](#).

(6) ANR poate efectua inspecțiile și celelalte activități prevăzute la alin. (1) - (4) și asupra navelor care arborează pavilionul român prin inspectorii săi care au astfel de atribuții de serviciu.

(7) În cazul în care ANR va considera necesar să solicite ca eșantionul reprezentativ, aflat la bordul unei nave inspectate, să fie analizat, această analiză trebuie efectuată în conformitate cu procedura de verificare stabilită în Apendicele VI la Anexa VI la [MARPOL](#). În cazul în care se determină că combustibilul lichid nu îndeplinește cerințele stabilite în Anexa VI la [MARPOL](#),

ANR va aplica sancțiunea prevăzută în HG nr. [876/2007](#) pentru nerespectarea convenției internaționale și va informa autoritatea competentă pentru protecția mediului pentru constatarea, după caz, a unei eventuale infracțiuni.

Art. 49

(1) ANR trebuie să țină evidența furnizorilor de combustibili lichizi pentru navele maritime în baza autorizațiilor de desfășurare a activității de buncheraj al navelor.

(2) Printre criteriile de autorizare și condițiile de funcționare a furnizorilor de combustibili lichizi pentru navele maritime ANR trebuie să includă următoarele:

a) furnizorul să întocmească nota de livrare a buncherului pe care să o predea însoțită de eșantionul corespunzător navei aprovizionate cu combustibil lichid, prin care să certifice că respectivul combustibil respectă cerințele din regulile 14 și 18 din Anexa VI la [MARPOL](#);

b) furnizorul să rețină câte o copie a fiecărei note de livrare a buncherului pe o perioadă de cel puțin trei ani, pe care să o prezinte, dacă i se solicită, pentru inspecție și verificare inspectorilor PSC din România sau din statele parte la Anexa VI la [MARPOL](#) în care sunt inspectate navele maritime care au aprovizionat combustibil de la respectivul furnizor;

c) suspendarea autorizației de funcționare dacă se dovedește că respectivul furnizor a livrat combustibil lichid care nu corespunde cu datele din nota de livrare a buncherului sau dacă nu păstrează sau nu prezintă nota de livrare a buncherului așa cum se prevede la lit. b) și retragerea autorizației în cazuri de repetare a acestor neconcordanțe.

(3) ANR trebuie să informeze Administrația statului al cărei pavilion îl arborează nava la bordul căreia se constată că este utilizat un combustibil lichid care nu respectă cerințele cuprinse în regulile 14 și 18 din Anexa VI la [MARPOL](#).

(4) ANR trebuie să informeze IMO asupra tuturor cazurilor descoperite în care furnizorii de combustibil lichid nu au reușit să respecte cerințele specificate în regulile 14 și 18 din Anexa VI la [MARPOL](#).

Art. 50

(1) În cadrul activităților de control al statului portului inspectorii PSC din cadrul ANR trebuie să constate dacă la bordul navei controlate există nota de livrare a buncherului și eșantionul de combustibil lichid aferent. În cazul în care se constată că la bordul navei controlate combustibilul lichid este necorespunzător, ANR are obligația să informeze autoritatea competentă din statul sub a cărui jurisdicție a fost eliberată nota de livrare a buncherului, fie că acesta este sau nu este parte la Anexa VI la [MARPOL](#).

Informarea trebuie să cuprindă toate informațiile pertinente referitoare la combustibilul lichid constatat ca fiind necorespunzător.

(2) În cazul în care ANR primește din partea autorităților competente pentru activitățile de control al statului portului din statele parte la Anexa VI la [MARPOL](#) informații referitoare la combustibili lichizi livrați din România considerați ca fiind necorespunzători, atunci ANR va atenționa furnizorul și va solicita în scris acestuia să ia măsurile de remediere necesare pentru aducerea respectivului combustibil în parametri corespunzători. ANR poate solicita furnizorului respectiv să facă dovada aplicării măsurii de remediere. ANR poate suspenda sau retrage autorizația furnizorului de combustibil lichid în cazul în care acesta nu aplică măsuri de remediere, repetă furnizarea de combustibil lichid necorespunzător sau nu poate face dovada aplicării măsurilor de remediere.

Art. 51

Pentru fiecare navă cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 400, aflată în serviciu regulat cu escale frecvente și regulate în porturile românești, ANR poate decide, după ce s-a consultat cu autoritățile competente ale statelor implicate, că respectarea cerințelor din paragraful (6) al regulii 18 din Anexa VI la [MARPOL](#) poate fi demonstrată de o altă manieră, care oferă același nivel de încredere în privința respectării regulilor 14 și 18 din Anexa VI la [MARPOL](#).

SECȚIUNEA VIII: INSPECȚII (Regula 5 din Anexa VI la [MARPOL](#))

Art. 52

(1) Fiecare navă cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 400 și fiecare instalație de foraj sau altă platformă fixă sau plutitoare, care arborează pavilionul român sau care solicită dreptul de arborare a pavilionului român, trebuie să fie supuse inspecțiilor menționate mai jos:

a) o inspecție inițială înaintea punerii navei în funcțiune sau înainte ca Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei, 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 ale Anexei VI la [MARPOL](#);

b) o inspecție de reînnoire efectuată la intervale de cinci ani, cu excepția cazului 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 ale 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, care va lua locul uneia dintre inspecțiile anuale specificate în 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 ale Anexei VI la [MARPOL](#) și sunt în stare bună de funcționare. Astfel de inspecții intermediare trebuie să fie confirmate ca efectuate în certificatul 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, care include o inspecție generală a echipamentului, sistemelor, instalațiilor, amenajărilor și materialelor prevăzute la subparagraful (1.1) al regulii 5 din Anexa VI la [MARPOL](#) pentru a se asigura că acestea au fost menținute în conformitate cu paragraful (4) al regulii 5 din Anexa VI la [MARPOL](#) și că acestea rămân într-o stare corespunzătoare pentru serviciul pentru care nava este destinată. Astfel de inspecții anuale trebuie să fie confirmate în Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei 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 renovări importante astfel cum sunt prevăzute în paragraful (4) al regulii 5 din Anexa VI la [MARPOL](#) sau după o reparație care rezultă din investigațiile prevăzute în paragraful (5) al regulii 5 din Anexa VI la [MARPOL](#). Inspecția se va efectua astfel încât să se asigure că reparațiile sau renovările au fost realizate efectiv, că materialele utilizate pentru aceste reparații sau renovări și execuția lucrărilor sunt corespunzătoare sub toate aspectele și că nava se conformează în toate privințele cu cerințele din Anexa 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 Anexei VI la [MARPOL](#).

(3) 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, al cărui model prevăzut în Anexa care face parte integrantă din prezentele norme metodologice, 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.

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

(1) Inspecțiile prevăzute la art. 52 trebuie să fie efectuate de către inspectorii ANR. Aceste inspecții pot fi efectuate și de către inspectorii oricărei Organizații recunoscute care a încheiat, cu respectarea reglementărilor în vigoare, un contract de mandat special cu ANR.

(2) Inspecția motoarelor diesel navale și a echipamentelor, efectuată în vederea asigurării conformității cu prevederile regulii 13 din Anexa VI la [MARPOL](#), trebuie să fie efectuată în conformitate cu Codul tehnic NO_x.

(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, 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 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](#).

(4) În fiecare dintre cazurile prevăzute la alin. (3), ANR trebuie să garanteze pe deplin efectuarea completă și eficientă a inspecției și trebuie să ia măsurile necesare pentru îndeplinirea acestei obligații.

(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-unui dintre porturile din România, nu corespunde în mod substanțial cu caracteristicile din Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei, 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](#).

(6) Dispozițiile din prezenta secțiune se completează cu prevederile cuprinse în Rezoluția MEPC. 128(53).

Art. 54

(1) Proprietarii navelor care arborează pavilionul român și care fac obiectul reglementărilor cuprinse în Anexa VI la [MARPOL](#) sau operatorii acestor nave, după caz, au obligația să mențină echipamentul într-o stare corespunzătoare, potrivit prevederilor din Anexa VI la [MARPOL](#) și nu trebuie să facă nici o modificare la echipamentul, sistemele, instalațiile, amenajările sau materialele care au făcut obiectul inspecției, fără aprobarea expresă a ANR. Se permite doar înlocuirea directă a acestui echipament și a instalațiilor sale cu un echipament și instalații care sunt conforme cu prevederile Anexei VI la [MARPOL](#).

(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 Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei pentru acea navă.

SECȚIUNEA IX: EMITEREA SAU CONFIRMAREA CERTIFICATULUI INTERNAȚIONAL DE PREVENIRE A POLUĂRII ATMOSFEREI (Regulile 6 și 7 din Anexa VI la [MARPOL](#))

Art. 55

(1) După o inspecție inițială sau o inspecție de reînnoire efectuată în conformitate cu prevederile regulii 5 din Anexa VI la [MARPOL](#) și cu prevederile prezentelor norme metodologice, trebuie să fie emis un Certificat internațional de prevenire a poluării atmosferei:

a) oricărei nave care arborează pavilionul român și care are tonajul brut mai mare sau egal cu 400 angajată în voiajuri spre porturi sau terminale din larg aflate sub jurisdicția altor state parte la Anexa VI la [MARPOL](#); și

b) instalațiilor de foraj și platformelor care arborează pavilionul român, angajate în voiajuri în ape aflate sub suveranitatea sau jurisdicția altor state parte la Anexa VI la [MARPOL](#).

(2) Navelor care arborează pavilionul român și care sunt construite înainte de data intrării în vigoare a Anexei VI la [MARPOL](#), respectiv 1 iulie 2010, trebuie să li se emită un Certificat internațional de prevenire a poluării atmosferei în conformitate cu paragraful (1) al regulii 6 din Anexa VI la [MARPOL](#) nu mai târziu de prima andocare planificată după data de 1 iulie 2010, dar în nici un caz mai târziu de 3 ani după această dată.

(3) Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei trebuie emis fie de către ANR, fie de către o Organizație recunoscută. În toate cazurile, ANR își asumă întreaga responsabilitate pentru certificat.

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 sau să autorizeze emiterea unui astfel de certificat de către o Organizație recunoscută și, după caz, să confirme sau să autorizeze confirmarea acestui certificat al navei conform prevederilor Anexei VI la [MARPOL](#).

(2) ANR trebuie să transmită o copie a Certificatului internațional de prevenire a poluării atmosferei emis/confirmat în conformitate cu alin. (1), precum și o copie a raportului de inspecție, cât de curând posibil, Administrației solicitante.

(3) Un astfel de Certificat internațional de prevenire a poluării atmosferei, 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 navelor care arborează pavilionul unui stat care nu este parte la Anexa VI la [MARPOL](#).

Art. 57

(1) În cazul în care ANR sau oricare dintre Organizațiile recunoscute de aceasta nu are posibilitatea de a face inspecția și a emite sau confirma Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei 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 sau, după caz, să autorizeze emiterea sau confirmarea acestuia de către o organizație recunoscută de către respectivul Guvern.

(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 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 emis sau confirmat în condițiile alin. (1) și (2) va avea aceeași valoare cu cele eliberate de ANR sau Organizațiile recunoscute în condițiile prezentelor norme metodologice, fiind recunoscut de celelalte state părți la Anexa VI la [MARPOL](#).

SECȚIUNEA X: FORMA, DURATA ȘI VALABILITATEA CERTIFICATULUI INTERNAȚIONAL DE PREVENIRE A POLUĂRII ATMOSFEREI (Regulile 8 și 9 din Anexa VI la [MARPOL](#))

Art. 58

(1) Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei care se emite de către ANR are forma corespunzătoare modelului cuprins în Anexa care face 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, 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 încheie contracte de mandat special cu 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, cu condiția ca acesta să respecte modelul prevăzut de regula 8 din Anexa VI la [MARPOL](#).

Art. 59

(1) Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei emis de către ANR sau Organizațiile recunoscute trebuie să aibă o valabilitate de cinci ani. În cazul în care proprietarul navei consideră că o navă urmează a fi scoasă din funcțiune și dezmembrată într-un termen mai mic de cinci ani, acesta poate solicita ANR emiterea unui Certificat internațional de prevenire a poluării atmosferei cu o durată de valabilitate mai mică; un astfel de certificat va putea fi prelungit numai cu condiția efectuării inspecțiilor prevăzute în subparagrafele (1.3) și (1.4) ale regulii 5 din Anexa VI la [MARPOL](#).

(2) În cazul în care inspecția de reînnoire se efectuează în decurs de trei luni înainte de data de expirare a certificatului existent, noul certificat trebuie să fie valabil începând cu data efectuării inspecției de reînnoire până la data la care se împlinesc cinci ani de la data expirării certificatului existent.

(3) În cazul în care inspecția de reînnoire este finalizată după data de expirare a certificatului existent, noul certificat va fi valabil de la data efectuării inspecției de reînnoire până la data la care se împlinesc cinci ani de la data expirării certificatului existent.

(4) În cazul în care inspecția de reînnoire este finalizată la mai mult de trei luni înainte de data de expirare a certificatului existent, noul certificat va fi valabil de la data efectuării inspecției de reînnoire până la data la care se împlinesc cinci ani de la data efectuării inspecției de reînnoire.

(5) În cazul în care s-a efectuat o inspecție de reînnoire și un certificat nou nu poate fi emis sau dat navei înainte de data de expirare a certificatului existent, inspectorul ANR sau inspectorul Organizației recunoscute poate confirma certificatul existent și acest certificat va fi acceptat ca valabil, în conformitate cu regula 9 din Anexa VI la [MARPOL](#), pe o perioadă ulterioară care însă nu va depăși cinci luni de la data de expirare.

(6) În cazul în care un certificat expiră în momentul în care o navă nu se află într-un port în care să poată fi inspectată, ANR sau, după caz, Organizația recunoscută poate prelungi perioada de valabilitate a certificatului, însă această prelungire trebuie să fie acordată numai în scopul permiterii navei să-și continue voiajul spre portul în care va fi inspectată și numai în cazurile în care această măsură pare oportună și rezonabilă. Niciun certificat nu va fi prelungit pe o perioadă mai mare de trei luni, iar o navă, căreia i se acordă o prelungire, nu trebuie ca, în baza acestei prelungiri, să fie îndreptățită în momentul în care sosește în portul în care va fi inspectată să părăsească acel port fără a avea un nou certificat. Dacă inspecția de reînnoire se efectuează, noul certificat trebuie să fie valabil până la data la care se împlinesc cinci ani de la data expirării certificatului existent înainte ca prelungirea să fi fost acordată.

(7) Un certificat emis unei nave angajată în voiajuri scurte, care nu a fost prelungit conform prevederilor din paragrafele (3) - (5) ale regulii 9 din Anexa VI la [MARPOL](#), poate fi prelungit de către ANR sau Organizațiile recunoscute pe o perioadă de grație de până la o lună de la data expirării indicată în certificat. Dacă inspecția de reînnoire este finalizată, noul certificat trebuie să fie valabil până la o dată care însă nu va depăși cinci ani de la data expirării certificatului existent, înainte ca prelungirea să fi fost acordată.

(8) În cazul în care la data expirării unui certificat o navă nu se mai află în exploatare, valabilitatea certificatului nou, obținut în baza unei inspecții de reînnoire, nu va mai fi cea prevăzută în subparagraful (2.1) al regulii 9 din Anexa VI la [MARPOL](#), ci de cinci ani de la data inspecției de reînnoire.

(9) În cazul în care unei nave i s-a prelungit perioada de valabilitate a certificatului în temeiul paragrafului (5) sau (6) al regulii 9 din Anexa VI la [MARPOL](#), iar inspecția de reînnoire s-a

finalizat după expirarea perioadelor de grație prevăzute în această regulă, perioada de valabilitate a noului certificat va fi de cinci ani de la data finalizării inspecției de reînnoire.

☐**(10)** Dacă o inspecție anuală sau intermediară este finalizată înainte de perioada specificată în regula 5 din Anexa VI la [MARPOL](#) atunci:

a) data aniversară indicată în certificat trebuie să fie înlocuită, prin confirmare, cu o dată care nu trebuie să fie ulterioară cu mai mult de trei luni de la data la care inspecția a fost finalizată;

b) următoarea inspecție anuală sau intermediară prevăzută conform regulii 5 din Anexa VI la [MARPOL](#) trebuie să fie finalizată la intervalele prevăzute de acea regulă, utilizând noua dată aniversară;

c) data de expirare poate rămâne neschimbată cu condiția ca una sau mai multe inspecții anuale sau intermediare, după caz, să fie efectuate astfel încât intervalele maxime dintre inspecțiile prevăzute de regula 5 din Anexa VI la [MARPOL](#) să nu fie depășite.

☐**(11)** Un certificat emis în conformitate cu regula 6 sau cu regula 7 din Anexa VI la [MARPOL](#) încetează să mai fie valabil în oricare dintre următoarele cazuri:

a) dacă inspecțiile relevante nu sunt efectuate în perioadele specificate în paragraful (1) al regulii 5 din Anexa VI la [MARPOL](#);

b) dacă certificatul nu este confirmat în conformitate cu subparagrafele (1.3) sau (1.4) ale regulii 5 din Anexa VI la [MARPOL](#);

c) la transferul navei sub pavilionul altui stat.

(12) În cazurile în care inspectorii ANR sau ai Organizațiilor recunoscute constată în cadrul inspecțiilor inițiale sau de reînnoire că cel puțin una dintre instalațiile inspectate care fac obiectul prevederilor Anexei VI la [MARPOL](#) nu are caracteristici prin care se poate face dovada că poate funcționa un ciclu complet de cinci ani în condițiile prevăzute în Anexa VI la [MARPOL](#) și în Codul tehnic NO_x, atunci Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei va putea fi emis pentru o perioadă de valabilitate mai redusă, stabilită în concordanță cu caracteristicile instalațiilor și echipamentelor inspectate.

☐**Art. 60**

(1) În cazul în care o navă care arborează pavilionul român se transferă sub pavilionul altui stat parte la Anexa VI revizuită 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 existent la navă înainte de efectuarea 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 emis 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 va emite noul certificat numai după ce este pe deplin edificată asupra faptului că nava corespunde cerințelor din paragraful (4) 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 certificatului existent la navă înainte de efectuarea transferului și copii ale rapoartelor de inspecție pertinente.

☐**SECȚIUNEA XI: ACTIVITATEA DE CONTROL (Regula 10 din Anexa VI la [MARPOL](#))**

☐**Subsecțiunea 1: XI.1 Controlul statului pavilionului**

☐**Art. 61**

(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, dacă nu se iau măsuri de remediere.

(2) În cazul în care inspecția se face la solicitarea autorităților statului portului în care se află nava care arborează pavilionul român, ANR va informa corespunzător respectiva autoritate asupra constatărilor făcute și măsurile întreprinse.

(3) Prevederile cuprinse la alin. (1) și (2) se completează cu dispozițiile aplicabile prevăzute în instrucțiunile generale emise de ministrul transporturilor și infrastructurii, privind controlul statului pavilionului la navele care arborează pavilionul român.

▣ **Subsecțiunea 2: Subsecțiunea XI.2 Controlul statului portului**

▣ **Art. 62**

(1) Orice navă care trebuie să corespundă prevederilor Anexei VI la [MARPOL](#) și care nu arborează pavilionul român, dar care se află într-un port sau terminal din larg aflat sub jurisdicția României, poate fi supusă unei inspecții de control efectuată de inspectorii PSC din cadrul ANR, autorizați pentru a efectua controlul statului portului, în vederea verificării aplicării cerințelor de operare prevăzute de această Anexă, dacă există motive evidente de a crede că comandantul sau membrii echipajului nu sunt familiarizați cu procedurile esențiale aplicate la bord în legătură cu prevenirea poluării atmosferei de către nave.

(2) În cazul în care inspectorii PSC din cadrul ANR constată abateri de la prevederile regulilor din Anexa VI la [MARPOL](#), aceștia trebuie să se asigure că respectiva navă nu va pleca în voiaj până când situația nu s-a remediat, realizându-se din nou conformitatea cu prevederile acestei anexe.

(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, 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 valabil sau starea ei sau a echipamentelor sale diferă în mod semnificativ de datele înscrise în respectivul certificat, 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.

(5) În cazurile prevăzute la alin. (4) ANR va informa Administrația statului parte la Anexa VI la [MARPOL](#) care a acordat dreptul de arborare a pavilionului respectivei nave și se va consulta cu aceasta asupra măsurilor ce urmează să le întreprindă.

(6) În cazul în care nava controlată arborează pavilionul unui stat care nu este parte la Anexa VI la [MARPOL](#), inspectorii PSC din cadrul ANR se vor asigura că nava controlată respectă prevederile Anexei VI la [MARPOL](#) într-o măsură suficient de mare, pentru ca această navă să nu fie considerată că beneficiază de condiții mai favorabile decât navele care arborează pavilionul unui stat parte.

(7) Prevederile cuprinse la alin. (1) și (6) se completează cu dispozițiile aplicabile prevăzute în instrucțiunile generale, adoptate de Guvern, privind controlul statului portului la navele care arborează alt pavilion decât pavilionul român, precum și cu instrucțiunile adoptate de IMO prin Rezoluția MEPC. 129(53).

▣ **Art. 63**

(1) Navele care arborează pavilionul român, cărora li se aplică prevederile Anexei VI la [MARPOL](#) și care se află în porturile sau terminalele din larg aflate sub jurisdicția unui stat parte la Anexa VI la [MARPOL](#) au obligația să permită efectuarea de inspecții de către inspectorii PSC din respectivul stat.

(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.

(3) Nava, care arborează pavilionul român 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, 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.

Art. 64

(1) Fiecare navă careia i se aplică prevederile Anexei VI la [MARPOL](#), care nu arborează pavilionul român și care solicită intrarea într-unui dintre porturile românești sau terminalele din larg aflate sub jurisdicția României, va fi controlată de inspectorii care au responsabilități pe linie de prevenire a poluării din cadrul Căpitaniei portului respectiv.

(2) În cazul în care se constată că nava prevăzută la alin. (1) nu deține Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei valabil 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, Căpitanul șef al portului respectiv poate dispune refuzarea intrării.

(3) În cazul în care se dispune refuzarea intrării navei, Căpitanul șef al portului respectiv va transmite imediat un raport explicativ la ANR. În baza acestui raport se va dispune declanșarea procedurii de control al statului portului de către inspectorii PSC.

SECȚIUNEA XII: NERESPECTAREA CERINȚELOR ȘI MĂSURI DE REMEDIERE (Regula 11 din Anexa VI la [MARPOL](#))

Art. 65

(1) ANR trebuie să coopereze cu Administrațiile celorlalte state parte la Anexa VI la [MARPOL](#) în ceea ce privește descoperirea nerespectării cerințelor și punerea în aplicare a prevederilor Anexei VI la [MARPOL](#) folosind toate măsurile corespunzătoare și posibile pentru descoperirea nerespectării și pentru supravegherea mediului, precum și procedee adecvate pentru transmiterea de informații și adunarea de dovezi.

(2) O navă, careia i se aplică Anexa VI la [MARPOL](#), poate fi supusă în orice port sau terminal din larg aparținând României, inspecției de control efectuate de către inspectorii ANR în scopul verificării dacă nava a emis vreuna dintre substanțele prevăzute de Anexa VI la [MARPOL](#), încălcând prevederile acesteia. Dacă o inspecție de control indică o încălcare a prevederilor Anexei VI la [MARPOL](#), atunci ANR trebuie să transmită Administrației statului al cărui pavilion îl arborează respectiva navă un raport pentru luarea măsurilor corespunzătoare.

(3) În cazul în care ANR constată că o navă a emis vreuna dintre substanțele prevăzute de Anexa VI la [MARPOL](#), încălcând astfel prevederile acesteia, atunci ANR trebuie să constituie dovezi în acest sens pe care să le transmită Administrației statului al cărui pavilion îl arborează respectiva navă. În măsura în care este posibil, ANR va aduce la cunoștința comandantului navei această prezumtivă nerespectare. Dacă i se solicită de către Administrația statului al cărui pavilion îl arborează respectiva navă, ANR are obligația să furnizeze acesteia dovezi suplimentare sau dovezi mai concludente asupra prezumtivei nerespectări, urmând a primi din partea acestei Administrații o informare asupra măsurilor luate pentru remediere.

(4) În cazul în care ANR primește o solicitare din partea Administrației unui stat parte la Anexa VI la [MARPOL](#) pentru a investiga o navă careia i se aplică prevederile Anexei VI la [MARPOL](#) și care intră în porturile sau terminalele din larg aflate sub jurisdicția României, atunci ANR trebuie să realizeze această investigație, dacă solicitarea este însoțită de dovezi suficiente că nava a emis în vreun loc vreuna dintre substanțele prevăzute de această anexă, încălcând astfel prevederile acesteia, și să transmită solicitantei, precum și Administrației statului al cărei pavilion îl arborează respectiva navă, raportul investigației.

Art. 66

(1) O navă careia i se aplică prevederile Anexei VI la [MARPOL](#) și care arborează pavilionul român poate fi supusă, în orice port sau terminal din larg aparținând unui stat parte la Anexa VI la [MARPOL](#), inspecției de control efectuate de către inspectorii autorizați în acest scop de Administrația respectivului stat, în scopul verificării dacă nava a emis vreuna dintre substanțele prevăzute de Anexa VI la [MARPOL](#), încălcând prevederile acesteia.

(2) Dacă o inspecție de control indică o încălcare a prevederilor Anexei VI la [MARPOL](#) și ANR a primit un raport al Administrației respectivului stat parte la Anexa VI la [MARPOL](#), atunci ANR

va analiza cazul și va lua măsurile corespunzătoare pe baza dovezilor primite și a propriei anchete.

(3) Dacă ANR va considera dovezile primite ca insuficiente sau neconcludente, atunci va solicita Administrației statului parte la Anexa VI la [MARPOL](#) să-i furnizeze dovezi suplimentare sau dovezi mai concludente asupra prezumtivei nerespectări. După ce va considera că dovezile existente sunt suficiente pentru a intenta o acțiune privind prezumtiva nerespectare, ANR va proceda în conformitate cu legislația în vigoare cât mai curând posibil.

(4) ANR va comunica imediat statului parte la Anexa VI la [MARPOL](#) care i-a transmis raportul, precum și IMO măsurile luate.

Art. 67

(1) ANR poate transmite Administrației unui alt stat parte la Anexa VI la [MARPOL](#) o cerere de investigare împreună cu dovezi suficiente că nava a emis în vreun loc vreuna dintre substanțele prevăzute în Anexa VI la [MARPOL](#), încălcând astfel prevederile acestei anexe.

(2) Raportul acestei investigații elaborat de Administrația respectivului stat parte la Anexa VI la [MARPOL](#) primit la ANR va sta la baza deciziei privind luarea măsurilor corespunzătoare în conformitate cu Anexa VI la [MARPOL](#).

Art. 68

În cazul în care ANR va hotărî, în urma investigației, că respectiva navă a încălcat prevederile Anexei VI la [MARPOL](#), atunci ANR va lua măsurile necesare prevăzute în prezentele norme metodologice și/sau în legislația de mediu.

Anexa nr. 1¹:

(- anexa la normele metodologice)

Model de:

CERTIFICAT INTERNAȚIONAL DE PREVENIRE A POLUĂRII ATMOSFEREI

INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Emis în conformitate cu prevederile Protocolului din 1997, astfel cum a fost modificat prin rezoluția MEPC. 176(58) în 2008, 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. 176(58) in 2008, 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

de către Autoritatea Navală Română

by the Romanian Naval Authority

Caracteristicile navei:

Particulars of ship

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 Number

²În conformitate cu Schema cu numerele IMO de identificare IMO al navelor, adoptată de către Organizație prin rezoluția A.600(15).

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

SE CERTIFICA PRIN PREZENTUL:

THIS IS TO CERTIFY:

1.că nava a fost inspectată în conformitate cu regula 5 din Anexa VI la Convenție; și

1.that the ship has been surveyed in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention; and

2.că în urma acestei inspecții, s-a constatat că echipamentul, sistemele, instalațiile, amenajările și materialele îndeplinesc în totalitate prevederile aplicabile din Anexa VI la Convenție.

2.that the survey shows that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of Annex VI of the Convention.

Data finalizării inspecției în baza căreia se emite prezentul certificat: zz/ll/aaaa

Completion date of the survey on which this certificate is based: dd/mm/yyyy

Prezentul Certificat este valabil până la sub rezerva inspecțiilor prevăzute la regula 5 din Anexa VI la Convenție.

This certificate is valid until subject to surveys in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention.

Emis la

Issued at

(Locul eliberării Certificatului)

(Place of issue of certificate)

zz/ll/aaaa

(Data emiterii)

(Date of issue)

.....
(Semnătura persoanei oficiale autorizate să emită certificatul)

(Signature of authorized official issuing the certificate)

(Sigiliul sau ștampila, după caz, a autorității.)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Confirmarea inspecțiilor anuale și intermediare

Endorsement for annual and intermediate surveys

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTUL că, în urma inspecției prevăzute de regula 5 din Anexa VI la Convenție, s-a constatat că nava îndeplinește prevederile pertinente ale acestei Anexe:

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by regulation 5 of Annex VI of the Convention the ship was found to comply with the relevant provisions of that Annex:

Inspecția anuală: Semnat:/ Signed

Annual survey: (Semnătura persoanei oficiale autorizate)

(Signature of authorized official)

Locul./Place

Data: (zz/ll/aaaa)

Date:(dd/mm/yyyy)

(Sigiliul sau ștampila, după caz, a autorității)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Inspecția anuală/intermediară*: Semnat/Signed.....

Annual/Intermediate * survey: (Semnătura persoanei oficiale autorizate)

(Signature of authorized official)

Locul./Place.....

Data: (zz/ll/aaaa).....

Date: (dd/mm/yyyy)

(Sigiliul sau ștampila, după caz, a autorității)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Inspecția anuală/intermediară*: Semnat./Signed

Annual/Intermediate * survey: (Semnătura persoanei oficiale autorizate)

(Signature of authorized official)

Locul: / Place

Data: (zz/ll/aaaa)

Date: (dd/mm/yyyy)

Inspecția anuală:
Annual survey:

(Sigiliul sau ștampila, după caz, a autorității)
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)
Semnat :/Signed
(Semnătura persoanei oficiale autorizate)
(Signature of authorized official)
Locul: /Place
Data: (zz/ll/aaaa)
Date: (dd/mm/yyyy)
(Sigiliul sau ștampila, după caz, a autorității)
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Se elimină, după caz.

* Delete as appropriate

Inspecția anuală/intermediară în conformitate cu regula 9.8.3

Annual Antermediate survey in accordance with regulation 9.8.3

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTUL că, în urma inspecției anuale/intermediare* efectuate în conformitate cu regula 9.8.3 din Anexa VI la Convenție, s-a constatat că nava îndeplinește prevederile pertinente ale acestei Anexe:

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate* survey in accordance with regulation 9.8.3 of Annex VI of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of that Annex:

* Se elimină după caz.

* Delete as appropriate

Semnat: /Signed

(Semnătura persoanei oficiale autorizate)

(Signature of authorized official)

Locul: /Place

Data: (zz/ll/aaaa)

Date:(dd/mm/yyyy)

(Sigiliul sau ștampila, după caz, a autorității)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Confirmarea pentru prelungirea valabilității certificatului dacă acesta este valabil pentru mai puțin de 5 ani, în cazul aplicării regulii 9.3

Endorsement to extend the certificate if valid for less than 5 years where regulation 9.3 applies

Nava îndeplinește prevederile pertinente ale Anexei și prezentul certificat trebuie, în conformitate cu regula 9.3 din Anexa VI la Convenție, să fie acceptat ca valabil până la

.....
The ship complies with the relevant provisions of the Annex, and this certificate shall, in accordance with regulation 9.3 of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until

Semnat./Signed

(Semnătura persoanei oficiale autorizată)

(Signature of authorized official)

Locul: /Place

Data: (zz/ll/aaaa)

Date:(dd/mm/yyyy)

(Sigiliul sau ștampila, după caz, a autorității)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Confirmarea în cazul în care a fost finalizată inspecția de reînnoire și se aplică regula 9.4

Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation 9(4) applies

Nava îndeplinește prevederile pertinente ale Anexei și prezentul certificat trebuie, în conformitate cu regula 9.4 din Anexa VI la Convenție, să fie acceptat ca valabil până la:

(zz/ll/aaaa).....

The ship complies with the relevant provisions of the Annex, and this certificate shall, in accordance with regulation 9.4 of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until:(dd/mm/yyyy)

Semnat/Signed

(Semnătura persoanei oficiale autorizate)

(Signature of authorized official)

Locul/Place

Data: (zz/ll/aaaa)

Date:(dd/mm/yyyy)

(Sigiliul sau ștampila, după caz, a autorității)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Confirmarea pentru prelungirea valabilității certificatului până când nava ajunge în portul de inspecție sau pentru o perioadă de grație în cazul în care se aplică regula 9.5 sau regula 9.6

Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation 9.5 or 9.6 applies

Prezentul certificat trebuie, în conformitate cu regula 9.5 sau 9.6* din Anexa VI la Convenție, să fie acceptat ca valabil până la (zz/ll/aaaa)

This certificate shall, in accordance with regulation 9.5 or 9.6* of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until: (dd/mm/yyyy)

Semnat/Signed

* Se elimină după caz.

* Delete as appropriate

(Semnătura persoanei oficiale autorizate)

(Signature of authorized official)

Locul/Place

Data: (zz/ll/aaaa)

Date:(dd/mm/yyyy)

(Sigiliul sau ștampila, după caz, a autorității)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Confirmarea pentru devansarea datei aniversare în cazul aplicării regulii 9.8

Endorsement for advancement of anniversary date where regulation 9.8 applies

În conformitate cu regula 9.8 din Anexa VI la Convenție, noua dată aniversară este: (zz/ll/aaaa)

In accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is: (dd/mm/yyyy)

Semnat/Signed

(Semnătura persoanei oficiale autorizate)

(Signature of authorized official)

Locul/Place

Data: (zz/ll/aaaa)

Date: (dd/mm/yyyy)

(Sigiliul sau ștampila, după caz, a autorității)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

În conformitate cu regula 9.8 din Anexa VI la Convenție, noua dată aniversară este: (zz/ll/aaaa)

In accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is: (dd/mm/yyyy)

Semnat/Signed

(Semnătura persoanei oficiale autorizate)

(Signature of authorized official)

Locul/Place

Data: (zz/ll/aaaa)

Date: (dd/mm/yyyy)

(Sigiliul sau ștampila, după caz, a autorității)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Model de:

Supliment la Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei (Certificat IAPP)

Supplement to International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP Certificate)

Fișa construcției și a echipamentului

Record of construction and equipment

Note

Notes

1 Această fișă trebuie să fie permanent anexată Certificatului IAPP. Certificatul IAPP trebuie să fie disponibil în permanență la bordul navei.

This record shall be permanently attached to the IAPP Certificate. The IAPP Certificate shall be available on board the ship at all times.

2 Fișa trebuie să fie întocmită cel puțin în limbile engleză, franceză sau spaniolă. Dacă se utilizează și o limbă oficială a țării care o emite, aceasta trebuie să prevaleze în cazul unui litigiu sau a unei divergențe.

The Record shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country 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 answer "yes" and "applicable" or a (-) for the 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 a [Convenției](#), iar rezoluțiile sau circularele se referă la acelea adoptate de Organizația Maritimă Internațională.

Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations of 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 la care a fost pusă chila sau la care nava s-a aflat într-un stadiu similar de construcție:

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction

1.4. Lungimea (L) # metri

Length (L) # metres

Se indică numai pentru navele construite la 1 ianuarie 2016 sau după această dată, care sunt proiectate în mod special și sunt utilizate numai pentru scopuri recreative și la care, în conformitate cu regula 13.5.2.1, limita emisiei de NO_x, astfel cum este specificată la regula 13.5.1.1, nu se va aplica.

Completed only in respect of ships constructed on or after 1 January 2016, which are specially designed, and used solely, for recreational purposes and to which, in accordance with regulation 13.5.2.1, the NO_x emission limit as given by regulation 13.5.1.1 will not apply.

2. Controlul emisiilor produse de către nave

Control of emissions from ships

2.1. Substanțe care epuizează stratul de ozon (regula 12)

Ozone depleting substances (regulation 12)

2.1.1. Următoarele instalații de stingere a incendiilor, alte instalații și echipamente care conțin substanțe care epuizează stratul de ozon, altele decât hidro-clorofluorocarburile, instalate înainte de 19 mai 2005, pot fi exploatate în continuare:..

The following fire extinguishing systems, other systems and equipment containing ozone depleting substances, other than hydro-chlorofluorocarbons, installed before 19 May 2005 may continue in service:

Instalație sau echipament System or equipment	Amplasare la bordul navei Location on board	Substanța Substance

2.1.2.Următoarele instalații, care conțin hidro-clorofluorocarburi (HCFC-uri), instalate înainte de 1 ianuarie 2020 pot fi exploatate în continuare:

The following systems containing hydro-chlorofluorocarbons (HCFCs) installed before 1 January 2020 may continue in service

Instalație sau echipament System or equipment	Amplasare la bordul navei Location on board	Substanța Substance

2.2.Oxizi de azot (NO_x) (regula 13)

Nitrogen oxides (NO_x) (regulation 13)

2.2.1.Următoarele motoare diesel navale, instalate la bordul acestei nave, respectă limita de emisie aplicabilă de la regula 13 în conformitate cu Codul tehnic NO_x revizuit 2008:

The following marine diesel engines installed on this ship comply with the applicable emission limit of regulation 13 in accordance with the revised NO_x Technical Code 2008:

		Motor Nr. 1 Engine #1	Motor Nr. 2 Engine #2	Motor Nr. 3 Engine #3	Motor Nr. 4 Engine # 4	Motor Nr. 5 Engine #5	Motor Nr. 6 Engine #6
Producător și model Manufacturer and model							
Numărul de serie Serial number							
Utilizare Use							
Puterea de ieșire (kW) Power output							
Turația nominală (rpm) Rated speed							
Data instalării Date of installation (zz/ll/aaaa) (dd/m m/yyyy)							
Data transformării importante Date of major convention (zz/ll/aaaa) (dd/mm/yyyy)	Conform regulii According to reg. 13.2.2						
	Conform regulii According to reg. 13.2.3						
Scutiri în baza regulii 13.1.1.2 Exempted by regulation 13.1.1.2							
Nivelul I Regula 13.3 Tier I Reg. 13.3							
Nivelul II Regula 13.4 Tier II Reg. 13.4							
Nivelul II Regula 13.2.2 sau 13.5.2 Tier II Reg. 13.2.2 or 13.5.2							
Nivelul III Regula 13.5.1.1 Tier III Reg. 13.5.1.1							

Există o metodă aprobată Approved Method exists						
Metoda aprobată nu este disponibilă comercial Approved Method not commercially available						
Metoda aprobată instalată Approved Method installed						

2.3.Oxizi de sulf (SO_x) și particule materiale (regula 14)

Sulphur oxides (SO_x) and particulate matter (regulation 14)

2.3.1.În cazul în care nava este exploatată în cadrul unei zone de control al emisiilor specificate în regula 14.3, aceasta utilizează:

When the ship operates within an Emission Control Area specified in regulation 14.3, the ship uses:

.1 combustibil lichid al cărui conținut de sulf nu depășește valoarea limită aplicabilă, așa cum a fost atestat în notele de livrare a buncherului; sau

fuel oil with a sulphur content that does not exceed the applicable limit value as documented by bunker ndelivery notes; or

.2 un aranjament echivalent aprobat în conformitate cu regula 4.1, așa cum se indică la subparagraful (2.6)

an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in 2.6

2.4.Compuși organici volatili (VOCs) (regula 15)

Volatile organic compounds (VOCs) (regulation 15)

2.4.1.Nava cisternă dispune de un colector de vapori instalat și aprobat în conformitate cu circulara MSC/Circ.585

The tanker has a vapour collection system installed and approved in accordance with MSC/Circ. 585

2.4.2.1.Nava cisternă care transportă petrol brut are un plan de management al VOCs aprobat

For a tanker carrying crude oil, there is an approved VOC Management Plan

2.4.2.2.Referința pentru aprobarea planului de management al VOCs

VOC Management Plan approval reference

2.5.Incinerarea la bordul navei (regula 16)

Shipboard incineration (regulation 16)

Nava are un incinerator:

The ship has an incinerator

.1 instalat la 1 ianuarie 2000 sau după această dată, care îndeplinește prevederile rezoluției MEPC.76(40), așa cum a fost modificată

Installed on or after 1 January 2000 which complies with resolution MEPC. 76(40) as amended

.2 instalat înainte de 1 ianuarie 2000 care îndeplinește prevederile:

installed before 1 January 2000 which complies with

.2.1.rezoluției MEPC.59(33)
resolution MEPC. 59(33)

.2.2.rezoluției MEPC.76(40)
resolution MEPC. 76(40)

2.6.Echivalențe (regula 4)

Equivalents (regulation 4)

Nava a fost autorizată să utilizeze la bord instalațiile, materialele, dispozitivele sau aparatele sau alte proceduri, combustibilii lichizi alternativi sau metodele de conformare indicate mai jos, folosite ca înlocuitoare ale aceloră prevăzute de prezenta Anexă:

The ship has been allowed to use the followinf fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative tot hat required b this Annex:

Sistemul sau echipamentul	Echivalentul utilizat	Referința pentru aprobare
---------------------------	-----------------------	---------------------------

System or equipment	Equivalent used	Approval reference

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTA că fișa este corectă din toate punctele de vedere.
THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Emisă la (Locul emiterii Fișei)

Issued at(Place of issue of the Record)

(zz/ll/aaaa)(Data emiterii) (Semnătura persoanei
oficiale autorizată să emită Fișa)

(Date of Issue): (dd/mm/yyyy) (Signature of duly authorized official issuing the
Record)

(Sigiliul sau ștampila, după caz, al/a autorității)

(Seal or Stamp of the authority, as appropriate)

Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 525 bis din data de 26 iulie 2011