



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 174 (XVIII) — Nr. 607

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRÂRI ȘI ALTE ACTE

Joi, 13 iulie 2006

SUMAR

<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>	<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>
LEGI ȘI DECRETE			
269.	— Lege 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	1-2	
	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
		891.	— Decret privind promulgarea Legii 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
			2-16
			16

LEGI ȘI DECRETE

PARLAMENTUL ROMÂNIEI

CAMERA DEPUTAȚILOR

SENATUL

LEGE

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

Parlamentul României adoptă prezenta lege.

Art. 1. — România aderă 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.

Art. 2. — În termen de 90 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei legi, Ministerul Transporturilor,

Construcțiilor și Turismului va elabora și va supune spre aprobare Guvernului normele metodologice de punere în aplicare a prevederilor anexei VI „Reguli privind prevenirea poluării atmosferei de către nave la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către

nave, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta (MARPOL 73/78)“.

Art. 3. — Prezenta lege intră în vigoare la 90 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I.

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

PREȘEDINTELE CAMEREI DEPUTAȚILOR
BOGDAN OLTEANU

PREȘEDINTELE SENATULUI
NICOLAE VĂCĂROIU

București, 29 iunie 2006.
Nr. 269.

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*)

Fiind părți la Protocolul din 1978 referitor la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, recunoscând necesitatea de a preveni și a controla poluarea atmosferei de către nave, amintind principiul 15 din Declarația de la Rio cu privire la mediu și dezvoltare, care preconizează aplicarea unui concept de precauție,

considerând că acest obiectiv poate fi cel mai bine realizat prin încheierea 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,

părțile la prezentul protocol au convenit asupra celor ce urmează:

ARTICOLUL 1

Instrumentul care urmează să fie amendat

Instrumentul pe care îl amendează prezentul protocol este Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta (denumită în continuare *Convenție*).

ARTICOLUL 2

Adăugarea anexei VI la Convenție

Se adaugă anexa VI, intitulată „Reguli privind prevenirea poluării atmosferei de către nave“, al cărei text este redat în anexa la prezentul protocol.

ARTICOLUL 3

Obligații generale

1. Părțile la prezentul protocol trebuie să ia în considerare și să interpreteze Convenția și prezentul protocol ca formând un singur instrument.

2. Orice referire la prezentul protocol constituie în același timp o referire la anexa sa.

ARTICOLUL 4

Procedura de amendare

În scopul aplicării art. 16 din Convenție la un amendament la anexa VI și la apendicele sale, expresia *o parte la Convenție* desemnează o parte obligată prin acea anexă.

CLAUZE FINALE

ARTICOLUL 5

Semnarea, ratificarea, acceptarea, aprobarea și aderarea

1. Prezentul protocol va rămâne deschis pentru semnare, la sediul Organizației Maritime Internaționale (denumită în continuare *Organizație*), de la 1 ianuarie 1998 până la 31 decembrie 1998, dată după care va rămâne deschis pentru aderare. Numai statele contractante la Protocolul din 1978 privind Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave (denumit în continuare *Protocolul din 1978*) pot deveni părți la prezentul protocol prin:

- a) semnarea fără rezervă în ceea ce privește ratificarea, acceptarea ori aprobarea; sau
- b) semnarea sub rezerva ratificării, acceptării ori aprobării, urmată de ratificare, acceptare sau aprobare; ori
- c) aderare.

2. Ratificarea, acceptarea, aprobarea sau aderarea se efectuează prin depunerea unui instrument în acest scop la secretarul general al Organizației (denumit în continuare *secretar general*).

ARTICOLUL 6

Intrarea în vigoare

1. Prezentul protocol va intra în vigoare la 12 luni după data la care cel puțin 15 state ale căror flote comerciale reprezintă în total cel puțin 50% din tonajul brut al flotei comerciale mondiale au devenit părți la prezentul protocol, în conformitate cu prevederile art. 5 din acesta.

2. Orice instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare depus după data intrării în vigoare a prezentului protocol va produce efect la 3 luni după data depunerii.

3. După data la care un amendament la prezentul protocol se consideră a fi fost acceptat conform art. 16 din

*) Traducere.

Convenție, orice instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare depus se va aplica la prezentul protocol așa cum a fost amendat.

ARTICOLUL 7

Denunțarea

1. Prezentul protocol poate fi denunțat de orice parte la acesta, în orice moment după expirarea unei perioade de 5 ani de la data la care Protocolul intră în vigoare pentru cea parte.

2. Denunțarea se va efectua prin depunerea unui instrument de denunțare la secretarul general.

3. O denunțare va produce efect după 12 luni de la data la care secretarul general a primit notificarea sau după expirarea oricărei alte perioade mai lungi care ar putea fi specificată în notificare.

4. O denunțare a Protocolului din 1978, conform art. VII al acestuia, se va considera că include și o denunțare a prezentului protocol, conform acestui articol. O astfel de denunțare va produce efect la data la care denunțarea Protocolului din 1978 va produce efect conform art. VII al celui protocol.

ARTICOLUL 8

Depozitarul

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

2. Depozitarul va:

a) comunica tuturor statelor care au semnat prezentul protocol sau care au aderat la acesta:

*) Semnăturile sunt omise.

(i) fiecare nouă semnare sau depunere a unui instrument de ratificare, acceptare, aprobare ori aderare, precum și data acesteia;

(ii) data intrării în vigoare a prezentului protocol; și

(iii) depunerea oricărui instrument de denunțare a prezentului protocol împreună cu data la care acest instrument a fost primit și data de la care denunțarea produce efect;

b) transmite copii certificate conforme cu prezentul protocol tuturor statelor care au semnat prezentul protocol sau au aderat la acesta.

3. De îndată ce prezentul protocol intră în vigoare, Depozitarul va transmite Secretariatului Națiunilor Unite o copie certificată conformă cu acest protocol pentru înregistrare și publicare în conformitate cu art. 102 din Carta Națiunilor Unite.

ARTICOLUL 9

Limbi

Prezentul protocol este întocmit într-un singur exemplar în limbile arabă, chineză, engleză, franceză, rusă și spaniolă, fiecare text având aceeași valabilitate.

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

Întocmit la Londra la 26 septembrie 1997.

ANEXĂ

ADĂUGAREA ANEXEI VI la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta

Următoarea nouă anexă VI este adăugată după anexa V existentă:

„ANEXA VI

REGULI

privind prevenirea poluării atmosferei de către nave

CAPITOLUL I

Generalități

REGULA 1

Aplicare

Prevederile prezentei anexe se aplică tuturor navelor, cu excepția cazului în care se prevede în mod expres altfel în regulile 3, 5, 6, 13, 15, 18 și 19 din aceasta.

REGULA 2

Definiții

În sensul prezentei anexe:

1. Un *stadiu similar de construcție* înseamnă stadiul în care:

a) începe construcția identificabilă cu o anumită navă; și

b) a început asamblarea acelei nave, incluzând cel puțin 50 tone sau 1% din masa estimată a întregului material al structurii, oricare dintre acestea este mai mică;

2. *Încărcare continuă* înseamnă procesul prin care deșeurile sunt încărcate într-o cameră de combustie fără intervenția umană, cu incineratorul aflat în condiții normale de exploatare și camera de combustie funcționând la o temperatură situată între 850°C și 1.200°C;

3. *emisie* înseamnă orice eliberare, în atmosferă sau în mare, de către nave a substanțelor supuse controlului conform prezentei anexe;

4. *instalații noi*, în contextul regulii 12 a prezentei anexe, înseamnă instalația sistemelor, a echipamentului, inclusiv noile stingătoare de incendiu portabile, izolația ori alte materiale instalate la bordul unei nave după data intrării în vigoare a prezentei anexe, dar nu vizează repararea și nici reîncărcarea sistemelor, echipamentului, izolației sau a altor materiale instalate înainte de această dată, nici reîncărcarea stingătoarelor de incendiu portabile;

5. *Codul tehnic NOx* înseamnă Codul tehnic privind controlul emisiei de oxizi de azot de la motoarele diesel navale, adoptat de Conferință prin rezoluția 2, astfel cum poate fi amendat de Organizație, cu condiția ca aceste amendamente să fie adoptate și intrate în vigoare conform prevederilor art. 16 al Convenției, referitoare la procedurile de amendare aplicabile unui appendice la o anexă;

6. *substanțele care epuizează stratul de ozon* înseamnă substanțele reglementate, astfel cum se definește la paragraful 4 al art. 1 al Protocolului din 1987 de la Montreal privind substanțele care epuizează stratul de ozon, menționate în anexele A, B, C sau E ale

respectivului protocol în vigoare la data aplicării sau interpretării prezentei anexe.

Substanțele care epuizează stratul de ozon, care se pot afla la bordul navelor, includ următoarele substanțe, dar nu se limitează doar la acestea:

- Halon 1211 Bromclordifluorometan;
- Halon 1301 Bromtrifluorometan;
- Halon 2402 1,2-Dibrom-1, 1,2,2-tetrafluoretan (cunoscut și ca Halon 114B2);
- CFC-11 Triclorfluorometan;
- CFC-12 Diclorodifluorometan;
- CFC-113 1,1,2-Triclor-1,2,2-trifluoretan;
- CFC-114 1,2-Diclor-1,1,2,2-tetrafluoretan;
- CFC-115 Clorpentafluoretan;

7. *reziduuri de hidrocarburi* înseamnă reziduuri provenite de la separatoarele de combustibil sau de ulei de ungere, uleiurile de ungere uzate provenind de la mașinile principale sau auxiliare ori deșeurile de uleiuri provenind de la separatoarele apei de santină, materialele de la echipamentul de filtrare a hidrocarburilor sau din tăvile de scurgere;

8. *incinerare la bord* înseamnă incinerarea deșeurilor sau a altor materiale la bordul unei nave, dacă aceste deșeurile ori alte materiale au fost produse în timpul exploatării normale a acelei nave;

9. *incinerator de bord* înseamnă o instalație de bord proiectată în principal pentru incinerare;

10. *navă construită* înseamnă o navă a cărei chilă este pusă sau a cărei construcție se găsește într-un stadiu similar de construcție;

11. *zonă de control al emisiei de SOx* înseamnă o zonă în care este necesar să se adopte măsuri obligatorii speciale privind emisiile de oxizi de sulf (SOx) de la nave pentru prevenirea, reducerea și controlarea poluării atmosferei cu SOx și a respectivelor sale efecte nefavorabile ce aduc prejudicii zonelor terestre și maritime. Zonele de control al emisiei de SOx sunt cele menționate în regula 14 a prezentei anexe.

12. *navă-cisternă* înseamnă un petrolier, astfel cum este definit în regula 1(4) a anexei I la Convenție, sau o navă-cisternă pentru produse chimice, astfel cum este definită în regula 1(1) a anexei II la Convenție;

13. *Protocolul din 1997* înseamnă 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.

REGULA 3

Excepții generale

Regulile prezentei anexe nu se aplică:

a) niciunei emisii necesare în scopul asigurării siguranței unei nave ori 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 după descoperirea emisiei să fi fost luate toate măsurile rezonabile pentru împiedicarea ori reducerea la minim a emisiei; și

(ii) exceptând cazul când armatorul sau comandantul a acționat fie cu intenția de a provoca o daună,

fie din neglijență și este conștient că ar putea rezulta o daună.

REGULA 4

Echivalențe

(1) Administrația poate permite montarea pe o navă a oricăror instalații, materiale, dispozitive sau aparate ca înlocuitoare ale celor prevăzute în prezenta anexă, cu condiția ca aceste instalații, materiale, dispozitive ori aparate să fie cel puțin la fel de eficiente ca cele prevăzute în prezenta anexă.

(2) Administrația care permite o instalație, un material, un dispozitiv sau un aparat ca înlocuitor al celor prevăzute în prezenta anexă trebuie să comunice detalii despre ele Organizației, pentru a fi difuzate părților la Convenție spre informare și luarea măsurilor corespunzătoare, dacă este cazul.

CAPITOLUL II

Inspecția, certificarea și mijloacele de control

REGULA 5

Inspecții

(1) Toate navele cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 400 și toate instalațiile de foraj și alte platforme fixe ori plutitoare trebuie să fie supuse inspecțiilor menționate mai jos:

a) unei inspecții inițiale înaintea punerii navei în funcțiune sau înainte ca certificatul cerut de regula 6 a prezentei anexe să îi fie emis pentru prima dată. Această inspecție se va efectua astfel încât să se asigure că echipamentul, sistemele, instalațiile, amenajările și materialele îndeplinesc în totalitate prevederile aplicabile ale prezentei anexe;

b) inspecțiilor periodice la intervalele specificate de Administrație, dar nedepășind 5 ani, care vor fi efectuate astfel încât să se asigure că echipamentul, sistemele, instalațiile, amenajările și materialele îndeplinesc în totalitate prevederile prezentei anexe; și

c) cel puțin unei inspecții intermediare în timpul perioadei de valabilitate a certificatului, care va fi efectuată astfel încât să se asigure că echipamentul și amenajările îndeplinesc în totalitate prevederile prezentei anexe și sunt în stare bună de funcționare. În cazurile în care se efectuează doar o singură inspecție intermediară în timpul unei singure perioade de valabilitate a certificatului și dacă perioada de valabilitate a acestui certificat depășește 2 ani și jumătate, ea trebuie să aibă loc în cele 6 luni care preced sau care urmează datei la care certificatul ajunge la jumătatea perioadei sale de valabilitate. Aceste inspecții intermediare trebuie să fie confirmate ca efectuate în certificatul emis în baza regulii 6 a prezentei anexe.

(2) În ceea ce privește navele cu un tonaj brut mai mic de 400, Administrația poate stabili măsurile corespunzătoare pentru a se asigura că prevederile aplicabile ale prezentei anexe sunt respectate.

(3) Inspecțiile la nave, în legătură cu aplicarea prevederilor prezentei anexe, trebuie să fie efectuate de funcționarii Administrației. Cu toate acestea, Administrația poate încredința efectuarea inspecțiilor fie inspectorilor numiți în acest scop, fie organizațiilor recunoscute de ea.

Aceste organizații trebuie să corespundă liniilor directoare adoptate de Organizație*). În fiecare caz, Administrația respectivă trebuie să garanteze integral finalizarea și eficiența inspecției.

(4) Inspecția la motoare și echipamente, efectuată în vederea asigurării conformității cu prevederile regulii 13 a prezentei anexe, trebuie să se facă în modul prevăzut în Codul tehnic NOx.

(5) Administrația trebuie să ia măsurile necesare pentru ca să fie efectuate inspecții neprogramate în timpul perioadei de valabilitate a certificatului. Aceste inspecții trebuie efectuate astfel încât să asigure că echipamentul rămâne din toate punctele de vedere satisfăcător în ceea ce privește scopul pentru care este destinat. Aceste inspecții pot fi efectuate prin propriile servicii de inspectare, de inspectorii numiți, organizațiile recunoscute sau de către alte părți, la cererea Administrației. Dacă Administrația, în virtutea prevederilor paragrafului (1) al prezentei reguli, stabilește inspecții anuale obligatorii, inspecțiile neprogramate de mai sus nu sunt obligatorii.

(6) Dacă un inspector numit sau o organizație recunoscută stabilește că starea echipamentului nu corespunde în mod substanțial caracteristicilor din certificat, inspectorul sau organizația trebuie să se asigure că a fost luată măsura corectivă și trebuie să informeze Administrația în timp util. Dacă aceste măsuri corective nu sunt luate, certificatul va trebui să fie retras de către Administrație. Dacă nava se află într-un port al altei părți, autoritățile respective ale statului portului trebuie să fie, de asemenea, informate imediat. Atunci când un funcționar al Administrației, un inspector desemnat sau o organizație recunoscută a informat autoritățile respective ale statului portului, guvernul statului portului respectiv trebuie să acorde funcționarului, inspectorului sau organizației respective orice asistență necesară pentru îndeplinirea obligațiilor sale, în virtutea prezentei reguli.

(7) Echipamentul trebuie să fie menținut într-o stare corespunzătoare prevederilor prezentei anexe și nu trebuie să fie făcută nicio modificare la echipamentul, sistemele, instalațiile, amenajările sau materialele care au făcut obiectul inspecției, fără aprobarea expresă a Administrației. Se permite înlocuirea directă a acestui echipament și a instalațiilor sale cu un echipament și instalații conforme cu prevederile prezentei anexe.

(8) Ori de câte ori survine un accident la o navă sau se constată un defect care afectează în mod substanțial eficacitatea ori integritatea echipamentului ei prevăzut în prezenta anexă, comandantul sau proprietarul navei trebuie să facă un raport, cât mai curând posibil, către Administrație, un inspector desemnat sau către o organizație recunoscută care are sarcina de a emite certificatul respectiv.

*) Se face referire la Liniile directoare privind autorizarea organizațiilor ce acționează în numele Administrației, adoptate de Organizație prin Rezoluția A.739(18), și Specificația privind funcția de inspectare și certificare a organizației recunoscute ce acționează în numele Administrației, adoptată de Organizație prin Rezoluția A.789(19).

REGULA 6

Emiterea Certificatului internațional de prevenire a poluării atmosferei

(1) Un certificat internațional de prevenire a poluării atmosferei trebuie să fie emis după o inspecție efectuată conform prevederilor regulii 5 din prezenta anexă:

a) oricărei nave cu tonajul brut mai mare sau egal cu 400, angajată în voiaje spre porturi sau terminale din larg aflate sub jurisdicția altor părți; și

b) instalațiilor de foraj și platformelor angajate în voiaje în apele aflate sub suveranitatea ori sub jurisdicția altor părți la Protocolul din 1997.

(2) Navelor construite înainte de data intrării în vigoare a Protocolului din 1997 trebuie să li se emită un certificat internațional de prevenire a poluării atmosferei, în conformitate cu paragraful (1) al acestei reguli, nu mai târziu de prima andocare planificată după intrarea în vigoare a Protocolului din 1997, dar în nici un caz mai târziu de 3 ani după intrarea în vigoare a Protocolului din 1997.

(3) Un astfel de certificat trebuie emis fie de Administrație, fie de orice persoană sau organizație autorizată în acest scop de către ea. În toate cazurile, Administrația își asumă întreaga responsabilitate pentru certificat.

REGULA 7

Emiterea unui certificat de către un alt guvern

(1) Guvernul unei părți la Protocolul din 1997 poate, la cererea Administrației, să determine inspectarea unei nave și, dacă apreciază că prevederile prezentei anexe sunt respectate, să emită navei sau să autorizeze emiterea unui certificat internațional de prevenire a poluării atmosferei, conform acestei anexe.

(2) O copie a certificatului și o copie a raportului de inspecție trebuie transmise cât mai curând posibil Administrației solicitante.

(3) Un certificat eliberat în acest mod trebuie să conțină o mențiune în sensul că a fost emis la cererea Administrației și că are aceeași valoare și este recunoscut în aceleași condiții ca un certificat emis conform regulii 6 a prezentei anexe.

(4) Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei nu trebuie să fie emis unei nave care este autorizată să arboreze pavilionul unui stat care nu este parte la Protocolul din 1997.

REGULA 8

Forma certificatului

Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei trebuie redactat în limba oficială a țării care îl emite, conform modelului prezentat în apendicele I la prezenta anexă. Dacă limba utilizată nu este limba engleză, franceză sau spaniolă, textul trebuie să includă o traducere în una dintre aceste limbi.

REGULA 9

Durata și valabilitatea certificatului

(1) Un certificat internațional de prevenire a poluării atmosferei trebuie să fie emis pentru o perioadă specificată

de către Administrație, care nu va depăși 5 ani de la data emiterii.

(2) Nicio prelungire a duratei de valabilitate de 5 ani a Certificatului internațional de prevenire nu va fi permisă, cu excepția celei prevăzute în paragraful (3).

(3) Dacă la data expirării Certificatului internațional de prevenire a poluării atmosferei nava nu se află într-un port al statului al cărui pavilion este autorizată să îl arboreze sau al statului în care trebuie să fie inspectată, Administrația poate prelungi valabilitatea certificatului pentru o perioadă de cel mult 5 luni. Această prelungire trebuie acordată doar pentru a permite navei să își termine voiajul către statul al cărui pavilion este autorizată să îl arboreze sau către statul în care trebuie să fie inspectată și aceasta numai în cazul în care este oportun și rezonabil a se proceda astfel. După sosirea sa în statul al cărui pavilion este autorizată să îl arboreze sau în statul în care trebuie să fie inspectată, nava nu are dreptul ca, în baza acestei prelungiri, să părăsească portul ori statul fără să obțină un nou certificat internațional de prevenire a poluării atmosferei.

(4) Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei încetează să mai fie valabil în oricare dintre următoarele cazuri:

a) dacă inspecțiile nu au fost efectuate în perioadele specificate la regula 5 a prezentei anexe;

b) dacă echipamentul, sistemele, instalațiile, amenajările sau materialele cărora li se aplică prezenta anexă au suferit modificări importante fără aprobarea expresă a Administrației, cu excepția înlocuirilor directe ale unui astfel de echipament sau instalații cu un echipament ori instalații corespunzătoare prevederilor prezentei anexe. În sensul regulii 13, o *modificare importantă* include orice schimbare sau reglare a sistemului, instalațiilor ori a amplasării unui motor diesel în urma căreia rezultă că limitele de emisie de oxizi de azot aplicate aceluși motor nu mai sunt respectate; sau

c) la transferul navei sub pavilionul altui stat. Un nou certificat trebuie să fie emis doar dacă guvernul care emite noul certificat are certitudinea că nava corespunde întru totul prevederilor regulii 5 a prezentei anexe. În cazul unui transfer de pavilion între părți, dacă se solicită în timp de 3 luni după ce transferul a avut loc, guvernul părții al cărui pavilion nava era mai înainte autorizată să îl arboreze va transmite cât mai curând posibil Administrației celeilalte părți o copie a certificatului internațional de prevenire a poluării atmosferei deținut de către navă înaintea transferului și, dacă sunt disponibile, copii ale rapoartelor respective de inspecție.

REGULA 10

Controlul statului portului privind cerințele operaționale

(1) O navă care se găsește într-un port sau într-un terminal din larg aflat sub jurisdicția unei alte părți la Protocolul din 1997 este supusă unei inspecții de control efectuate de funcționari autorizați în acest scop de acea parte în vederea verificării aplicării cerințelor operaționale prevăzute de prezenta anexă, dacă există motive evidente de a considera 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 condițiile menționate la paragraful (1) al prezentei reguli, partea trebuie să ia astfel de măsuri încât să se asigure că nava nu va pleca în voiaj până când situația nu se va remedia conform prevederilor prezentei anexe.

(3) Procedurile prevăzute în art. 5 al prezentei convenții, referitoare la controlul statului portului, trebuie aplicate în cazul acestei reguli.

(4) Nicio prevedere a prezentei reguli nu trebuie să fie interpretată ca limitând drepturile și obligațiile unei părți care efectuează controlul cerințelor operaționale prevăzute în mod special în prezenta convenție.

REGULA 11

Descoperirea nerespectării cerințelor și punerea în aplicare a prevederilor

(1) Părțile la prezenta anexă trebuie să coopereze în ceea ce privește descoperirea nerespectării cerințelor și punerea în aplicare a prevederilor prezentei anexe, folosind toate măsurile corespunzătoare și posibile pentru descoperire și pentru supravegherea mediului, precum și procedeele adecvate pentru transmiterea de informații și adunarea de dovezi.

(2) O navă careia i se aplică prezenta Convenție poate fi supusă în orice port sau terminal din larg aparținând unei părți inspecției de control efectuate de funcționarii numiți sau autorizați de către acea parte, în scopul de a verifica dacă nava a emis vreuna dintre substanțele prevăzute de prezenta anexă, încălcând prevederile acesteia. Dacă o inspecție de control indică o încălcare a prevederilor prezentei anexe, trebuie transmis Administrației un raport pentru luarea măsurilor corespunzătoare.

(3) Orice parte trebuie să furnizeze Administrației dovezi, dacă există, că nava a emis vreuna dintre substanțele prevăzute de prezenta anexă, încălcând astfel prevederile acesteia. În măsura în care este posibil, autoritatea competentă a părții respective va aduce la cunoștința comandantului navei această prezumtivă nerespectare.

(4) La primirea unor astfel de dovezi, Administrația informată în acest mod trebuie să cerceteze cazul și poate cere celeilalte părți să îi furnizeze dovezi suplimentare sau dovezi mai concludente asupra prezumtivei nerespectări. Dacă Administrația consideră că dovezile existente sunt suficiente pentru a intenta o acțiune privind prezumtivă nerespectare, va proceda astfel, în conformitate cu legislația sa, cât mai curând posibil. Administrația va comunica imediat părții care a raportat nerespectarea, precum și Organizației măsurile luate.

(5) O parte poate inspecta, de asemenea, o navă careia i se aplică prezenta anexă, în cazul în care aceasta intră în porturile sau în terminalele din larg aflate sub jurisdicția sa, dacă primește de la vreo parte o cerere de investigare împreună cu dovezi suficiente că nava a emis în vreun loc vreuna dintre substanțele prevăzute de prezenta anexă, încălcând astfel prevederile acesteia. Raportul acestei investigații va fi transmis părții care a cerut-o, precum și Administrației, astfel încât să se poată lua măsuri corespunzătoare în conformitate cu prezenta convenție.

(6) Legislația internațională cu privire la prevenirea, reducerea și controlul poluării mediului marin de către

nave, inclusiv legislația referitoare la punerea în aplicare a prevederilor și la garanții, aflată în vigoare în momentul aplicării sau interpretării prezentei anexe, se aplică, *mutatis mutandis*, regulilor și normelor cuprinse în aceasta.

CAPITOLUL III

Cerințe privind controlul emisiilor provenite de la nave

REGULA 12

Substanțe care epuizează stratul de ozon

(1) Sub rezerva prevederilor regulii 3, toate emisiile deliberate de substanțe care epuizează stratul de ozon trebuie interzise. Trebuie să fie considerate deliberate emisiile produse în cursul întreținerii, reviziei, reparării sau înlăturării instalațiilor ori echipamentului, cu excepția emisiilor unor cantități minime care apar la recuperarea sau reciclarea unei substanțe care epuizează stratul de ozon. Emisiile datorate pierderilor unei substanțe care epuizează stratul de ozon, fie că pierderile sunt deliberate sau nu, pot fi reglementate de părțile la Protocolul din 1997.

(2) Instalațiile noi care conțin substanțe ce epuizează stratul de ozon sunt interzise la bordul tuturor navelor, cu excepția instalațiilor noi care conțin hidroclorfluorcarburi (HCFC), care sunt permise până la data de 1 ianuarie 2020.

(3) Substanțele menționate în prezenta regulă și echipamentul care conține astfel de substanțe trebuie să fie predate la facilitățile de primire corespunzătoare, în cazul în care sunt înlocuite pe nave.

REGULA 13

Oxizi de azot (NOx)

(1) a) Această regulă se aplică:

- (i) tuturor motoarelor diesel cu o putere de ieșire mai mare de 130 kW, instalate la bordul navelor construite la 1 ianuarie 2000 sau după această dată; și
- (ii) 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.

b) Această regulă nu se aplică:

- (i) motoarelor diesel pentru caz de urgență, motoarelor instalate la bordul ambarcațiunilor de salvare și nici dispozitivelor sau echipamentelor destinate a fi utilizate doar în caz de urgență; și
- (ii) motoarelor instalate pe navele angajate exclusiv în voiaje în apele aflate sub suveranitatea sau sub jurisdicția statului al cărui pavilion nava este autorizată să îl arboreze, cu condiția ca aceste motoare să fie supuse unei alte măsuri alternative de control al NOx, stabilite de Administrație.

c) În pofida prevederilor subparagrafului a) al prezentului paragraf, Administrația poate permite excluderea de la aplicarea prezentei reguli a oricărui motor diesel instalat la bordul unei nave construite sau care suferă o transformare importantă, înainte de data intrării în vigoare a prezentului protocol, cu condiția ca nava să fie angajată exclusiv în

voiaje spre porturile sau terminalele din larg ale statului al cărui pavilion este autorizată să îl arboreze.

(2) a) În scopul prezentei reguli, *transformare importantă* înseamnă o modificare a unui motor, prin care:

- (i) motorul este înlocuit cu unul nou, construit la 1 ianuarie 2000 sau după această dată; sau
- (ii) orice modificare substanțială, astfel cum este definită în Codul tehnic NOx, se efectuează la motor; sau
- (iii) puterea maximă continuă a motorului este crescută cu mai mult de 10%.

b) Emisia de NOx care rezultă din modificările menționate la subparagraful a) al prezentului paragraf trebuie să fie dovedită prin documente, conform Codului tehnic NOx, în vederea aprobării de către Administrație.

(3) a) Sub rezerva prevederilor regulii 3 a prezentei anexe, este interzisă punerea în funcțiune a motoarelor diesel cărora li se aplică prezenta regulă, 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) 17,0 g/kWh — dacă n este mai mic de 130 rpm;
- (ii) 45,0* n^(-0,2) g/kWh — dacă n este mai mare sau egal cu 130 rpm, dar mai mic de 2.000 rpm;
- (iii) 9,8 g/kWh — dacă n este mai mare sau egal cu 2.000 rpm,

unde:

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

La utilizarea combustibilului ce are în componență amestecuri de hidrocarburi derivate din rafinarea petrolului, procedura de încercare și metodele de măsurare trebuie să corespundă Codului tehnic NOx, având în vedere ciclurile de încercare și factorii de ponderare indicați în apendicele II la prezenta anexă.

b) În pofida prevederilor subparagrafului a) al prezentului paragraf, este permisă punerea în funcțiune a unui motor diesel în cazul în care:

- (i) are o instalație de epurare a gazelor arse, aprobată de Administrație în conformitate cu Codul tehnic NOx, pentru reducerea emisiilor de NOx la bordul navei cel puțin la limitele specificate în subparagraful a); sau
- (ii) orice altă metodă echivalentă, aprobată de Administrație ținându-se seama de instrucțiunile pertinente ce urmează să fie elaborate de Organizație, este utilizată pentru reducerea emisiilor de NOx la bordul navei cel puțin la limitele specificate în subparagraful a) al prezentului paragraf.

REGULA 14

Oxizi de sulf (SOx)

Cerințe generale

(1) Conținutul de sulf al oricărui combustibil lichid utilizat la bordul navelor nu trebuie să depășească 4,5 m/m.

(2) Conținutul de sulf mediu pe plan mondial din combustibilul marin greu livrat în vederea utilizării la bordul navelor va fi verificat ținându-se seama de liniile directe ce urmează să fie elaborate de Organizație.

Cerințe aplicabile zonelor de control al emisiei de SO_x

(3) În sensul prezentei reguli, *zonele de control al emisiei de SO_x* sunt:

a) zona Mării Baltice, așa cum este definită în regula 10(1)(b) din anexa I la Convenție; și

b) orice altă zonă maritimă, inclusiv zonele portuare, desemnate de Organizație în conformitate cu criteriile și procedurile de desemnare a zonelor de control al emisiei de SO_x în scopul prevenirii poluării atmosferei de către nave, care sunt menționate în apendicele III la prezenta anexă.

(4) Pe perioada în care navele se află în zonele de control al emisiilor de SO_x trebuie îndeplinită cel puțin una dintre următoarele condiții:

a) conținutul de sulf din combustibilul lichid utilizat la bordul navelor aflate într-o zonă de control al emisiei de SO_x să nu depășească 1,5% m/m;

b) o instalație de epurare a gazelor arse, aprobată de Administrație ținându-se seama de instrucțiunile ce urmează să fie elaborate de Organizație, să fie utilizată pentru reducerea emisiei totale de oxizi de sulf de la motoarele principale și auxiliare de propulsie ale navei la 6,0 g SO_x/kWh sau mai puțin, calculată ca fiind emisia totală ponderată de dioxid de sulf. Fluxul de deșeuri ce rezultă din utilizarea unui astfel de echipament nu va fi evacuat în porturi amenajate închise, porturi naturale închise și estuare închise, dacă nu se poate dovedi de către navă, cu precizie și pe bază de documente, că astfel de fluxuri de deșeuri nu au un efect dăunător asupra ecosistemelor existente din astfel de porturi amenajate închise, porturi naturale închise și estuare închise, stabilit conform criteriilor comunicate Organizației de către autoritățile statului portului. Organizația trebuie să difuzeze aceste criterii tuturor părților la Convenție; sau

c) este aplicată orice altă metodă tehnologică verificabilă și aplicabilă pentru limitarea emisiei de SO_x la un nivel echivalent cu cel specificat la subparagraful b). Aceste metode trebuie aprobate de Administrație ținându-se seama de instrucțiunile ce urmează să fie elaborate de Organizație.

(5) Conținutul de sulf din combustibilul lichid prevăzut la paragraful (1) și la paragraful (4) subparagraful a) din această regulă trebuie dovedit prin documente ale furnizorului, conform regulii 18 din prezenta anexă.

(6) Acele nave care utilizează tipuri distincte de combustibil lichid pentru a respecta paragraful (4) subparagraful a) din această regulă trebuie ca, înainte de a intra într-o zonă de control al emisiei de SO_x, să prevadă suficient timp pentru ca instalația de distribuire a combustibilului să se golească complet de tot combustibilul lichid cu conținut de sulf mai mare de 1,5% m/m. Volumul combustibilului lichid cu conținut scăzut de sulf (conținut de sulf mai mic sau egal cu 1,5%) din fiecare tanc, precum și data, ora și poziția navei în momentul în care este terminată orice operație de schimbare a combustibilului trebuie să fie consemnate în jurnalul de bord, astfel cum prevede Administrația.

(7) În timpul primelor 12 luni ce urmează imediat după intrarea în vigoare a prezentului protocol sau a unui amendament la acesta, ce desemnează o anumită zonă de control al emisiei de SO_x conform paragrafului (3) subparagraful b) al acestei reguli, navele ce intră într-o zonă de control al emisiei de SO_x, prevăzută în paragraful (3) subparagraful a) al acestei reguli sau desemnată conform paragrafului (3) subparagraful b) al acestei reguli, sunt exceptate de la îndeplinirea cerințelor prevăzute în paragrafele (4) și (6) ale acestei reguli și a celor din paragraful (5) al acestei reguli, în măsura în care ele se referă la paragraful (4) subparagraful a) al acestei reguli.

REGULA 15

Compuși organici volatili

(1) Dacă emisiile de compuși organici volatili (COV) provenind de la nave-cisternă trebuie să fie reglementate în porturile sau în terminalele aflate sub jurisdicția unei părți la Protocolul din 1997, atunci acestea trebuie să fie reglementate în conformitate cu prevederile prezentei reguli.

(2) O parte la Protocolul din 1997 care stabilește porturile sau terminalele aflate sub jurisdicția sa, în care emisiile de COV urmează să fie reglementate, trebuie să transmită Organizației o notificare. Această notificare trebuie să includă informații cu privire la mărimea navelor-cisternă ce urmează să fie controlate, mărfurile care necesită sisteme de control al emisiei de vapori și data efectivă a unui astfel de control. Notificarea trebuie transmisă cu cel puțin 6 luni înainte de această dată.

(3) Guvernul fiecărei părți la Protocolul din 1997, care stabilește porturi sau terminale în care emisiile de COV de la navele-cisternă urmează să fie reglementate, trebuie să se asigure că sistemele de control al emisiei de vapori, aprobate de acel guvern ținând seama de normele de siguranță elaborate de Organizație*), sunt instalate în porturile și în terminalele stabilite și că sunt exploatate în condiții de siguranță și într-un astfel de mod încât să se evite întârzierea nejustificată a navei.

(4) Organizația va difuza o listă a porturilor și terminalelor stabilite de părțile la Protocolul din 1997 altor părți la Protocolul din 1997 și statelor membre ale Organizației, în scopul informării lor.

(5) Toate navele-cisternă care sunt supuse controlului emisiei de vapori conform prevederilor paragrafului (2) din această regulă trebuie prevăzute cu un sistem de colectare a vaporilor, aprobat de Administrație ținându-se seama de normele de siguranță elaborate de Organizație*), și trebuie să utilizeze acest sistem în timpul încărcării unor astfel de mărfuri. Terminalele care au instalate sisteme de control al emisiei de vapori în conformitate cu această regulă pot accepta, pe o perioadă de 3 ani după data efectivă prevăzută în paragraful (2), navele-cisternă existente care nu sunt prevăzute cu sistem de colectare a vaporilor.

(6) Prezenta regulă se aplică doar navelor pentru transportul gazelor la care tipul instalațiilor de încărcare și reținere permite păstrarea la bord în siguranță a COV ce nu conțin metan sau retrimiteria lor în siguranță la țarm.

*) Se face referire la MSC/Circ. 585 cu privire la Normele pentru instalațiile de control al emanației de vapori.

REGULA 16

Incinerarea la bord

(1) Cu excepția prevederilor paragrafului (5), incinerarea la bord trebuie permisă doar într-un incinerator de bord.

(2) a) Cu excepția prevederilor subparagrafului b) al acestui paragraf, fiecare incinerator instalat la bordul unei nave la sau după 1 ianuarie 2000 trebuie să respecte prevederile din apendicele IV la prezenta anexă. Fiecare incinerator trebuie aprobat de Administrație ținându-se seama de specificațiile standard pentru incineratoarele de bord, elaborate de Organizație*).

b) Administrația poate permite excluderea de la aplicarea subparagrafului a) al acestui paragraf a oricărui incinerator care este instalat la bordul unei nave înainte de data intrării în vigoare a Protocolului din 1997, cu condiția ca nava să fie angajată exclusiv în voiaje în apele aflate sub suveranitatea sau sub jurisdicția statului al cărui pavilion nava este autorizată să îl arboreze.

(3) Nicio prevedere din prezenta regulă nu afectează interdicția sau alte cerințe prevăzută/prevăzute în Convenția din 1972 privind prevenirea poluării mărilor ca urmare a deversării deșeurilor și a altor materii, astfel cum a fost modificată, și în Protocolul din 1996 referitor la aceasta.

(4) Este interzisă incinerarea la bord a următoarelor substanțe:

a) reziduurile de marfă prevăzute în anexele I, II și III la Convenție și respectivele materiale de ambalare contaminate;

b) bifenilii policlorurați (PCB);

c) gunoiul, astfel cum este definit în anexa V la Convenție, conținând mai mult decât urme de metale grele; și

d) produsele petroliere rafinate conținând compuși halogenați.

(5) Incinerarea la bord 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 ori în căldări, dar în aceste cazuri incinerarea nu va avea loc în cadrul porturilor amenajate, porturilor naturale și estuarelor.

(6) Incinerarea la bord a clorurilor de polivinil (PVC) este interzisă, cu excepția cazului când aceasta are loc în incineratoarele de bord pentru care au fost eliberate certificate OMI de aprobare de tip.

(7) Toate navele prevăzute cu incineratoare conform prezentei reguli trebuie să aibă un manual de exploatare, emis de producător, care trebuie să specifice cum se exploatează incineratorul în limitele descrise la paragraful (2) din apendicele IV la prezenta anexă.

(8) Personalul responsabil cu exploatarea oricărui incinerator trebuie să fie pregătit și capabil să aplice instrucțiunile prevăzute în manualul de exploatare al producătorului.

(9) Temperatura gazului la ieșirea din camera de combustie trebuie supravegheată permanent și deșeurile nu trebuie să fie încărcate într-un incinerator de bord cu încărcare continuă, dacă temperatura se află sub

temperatura minimă admisibilă de 850°C. În cazul incineratoarelor de bord cu încărcare discontinuă, instalația va fi proiectată astfel încât temperatura din camera de combustie să atingă 600°C în decurs de 5 minute după aprindere.

(10) Nimic din această regulă nu împiedică punerea la punct, instalarea și exploatarea altor tipuri de dispozitive de tratare termică a deșeurilor la bord care respectă prevederile acestei reguli sau sunt superioare acestora.

REGULA 17

Instalații de primire

(1) Guvernul fiecărei părți la Protocolul din 1997 se angajează să asigure amplasarea unor instalații corespunzătoare, care să satisfacă:

a) necesitățile navelor care folosesc porturile sale de reparații pentru primirea substanțelor care epuizează stratul de ozon și a echipamentului care conține astfel de substanțe, dezafectat de pe nave;

b) necesitățile navelor care folosesc porturile, terminalele sau porturile sale de reparație pentru primirea reziduurilor de la epurarea gazelor arse ce provin dintr-o instalație de epurare a gazelor arse aprobată, atunci când descărcarea în mediul marin a acestor reziduuri nu este permisă, conform regulii 14 din prezenta anexă;

fără a determina întârzierea nejustificată a navelor; și

c) necesitățile capacităților de dezmembrare a navelor pentru primirea substanțelor care epuizează stratul de ozon și a echipamentului care conține astfel de substanțe, dezafectat de pe nave.

(2) Fiecare parte la Protocolul din 1997 trebuie să notifice Organizației, în vederea comunicării membrilor acesteia, toate cazurile în care instalațiile prevăzute de prezenta regulă nu sunt disponibile sau se pretinde a fi necorespunzătoare.

REGULA 18

Calitatea combustibilului

(1) Combustibilul lichid pentru combustie, furnizat și utilizat la bordul navelor la care se aplică prezenta anexă, trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

a) cu excepția celor prevăzute la subparagraful b):

(i) combustibilul lichid trebuie să fie un amestec de hidrocarburi rezultat din rafinarea petrolului. Aceasta nu împiedică încorporarea de cantități mici de aditivi pentru îmbunătățirea unor aspecte de funcționare;

(ii) combustibilul lichid nu trebuie să conțină acizi anorganici;

(iii) combustibilul lichid nu trebuie să conțină vreo substanță adăugată sau vreun deșeu chimic, care:

1. fie periclitează siguranța navei, fie afectează funcționarea mașinilor; sau

2. este dăunător pentru personal; sau

3. contribuie în general la poluarea suplimentară a atmosferei; și

*) Se face referire la rezoluția MEPC 76(40) cu privire la Specificația standard pentru incineratoarele de bord.

b) combustibilul lichid furnizat pentru combustie, obținut prin alte metode decât cea a rafinării petrolului, nu trebuie:

- (i) să depășească conținutul de sulf menționat în regula 14 a prezentei anexe;
- (ii) să determine depășirea de către un motor a limitelor emisiei de NOx prevăzute la regula 13 paragraful (3) subparagraful a) din prezenta anexă;
- (iii) să conțină acizi anorganici; și
- (iv) 1. să pericliteze siguranța navei sau să afecteze funcționarea mașinilor; sau
2. să fie dăunător pentru personal; sau
3. să contribuie în general la poluarea suplimentară a atmosferei.

(2) Această regulă nu se aplică cărbunelui în forma sa solidă sau combustibilului nuclear.

(3) Pentru fiecare navă care se supune regulilor 5 și 6 ale prezentei anexe, detaliile cu privire la combustibilul lichid pentru combustie care este livrat și utilizat la bord trebuie să fie înscrise în nota de livrare a buncărului, care trebuie să conțină cel puțin informațiile specificate în apendicele V la prezenta anexă.

(4) Nota de livrare a buncărului trebuie păstrată la bordul navei, într-un loc imediat accesibil în cazul unei inspecții posibile în orice moment. Ea trebuie să fie păstrată o perioadă de 3 ani de la livrarea combustibilului lichid la bord.

(5) a) Autoritatea competentă*) a guvernului unei părți la Protocolul din 1997 poate inspecta notele de livrare a buncărului de la bordul oricărei nave la care se aplică prevederile prezentei anexe, atunci când nava se găsește într-un port sau terminal al său din larg, poate face o copie a fiecărei note de livrare a buncărului și poate solicita comandantului sau persoanei responsabile de pe navă să certifice că fiecare copie este conformă cu nota de livrare a buncărului respectivă. Autoritatea competentă poate, de asemenea, să verifice conținutul fiecărei note de livrare a buncărului prin consultarea cu portul unde aceasta a fost eliberată.

b) Inspecția notelor de livrare a buncărului și luarea copiilor certificate de către autoritatea competentă conform acestui paragraf trebuie efectuate cât mai rapid posibil, fără a determina întârzierea nejustificată a navei.

(6) Nota de livrare a buncărului trebuie să fie însoțită de un eșantion reprezentativ de combustibil lichid livrat, ținându-se seama de instrucțiunile ce urmează să fie elaborate de Organizație. Eșantionul va fi sigilat și semnat de reprezentantul furnizorului și de comandantul sau de ofițerul responsabil cu operația de buncheraj la terminarea operațiunilor de buncheraj și va rămâne sub controlul navei până ce combustibilul lichid este în mare parte consumat, dar în niciun caz o perioadă mai mică de 12 luni de la data livrării.

(7) Părțile la Protocolul din 1997 se angajează să asigure că autoritățile competente desemnate de ele:

a) țin un registru al furnizorilor locali de combustibil lichid;

b) solicită furnizorilor locali să dea nota de livrare a buncărului și eșantionul așa cum prevede prezenta regulă, certificată de furnizorul combustibilului lichid în ceea ce

privește respectarea de către acest combustibil a cerințelor regulilor 14 și 18 din prezenta anexă;

c) solicită furnizorilor locali să rețină o copie a notei de livrare a buncărului pe o perioadă de cel puțin 3 ani, în vederea inspecției și verificării de către statul portului, dacă este cazul;

d) iau măsuri, dacă este cazul, împotriva furnizorilor de combustibil lichid care au fost descoperiți că livrează combustibil ce nu corespunde celui menționat în nota de livrare a buncărului;

e) informează Administrația despre orice navă care primește combustibil lichid, găsit ca necorespunzător cerințelor regulilor 14 și 18 din prezenta anexă; și

f) informează Organizația în vederea comunicării părților la Protocolul din 1997 a tuturor cazurilor în care furnizorii combustibilului lichid nu au reușit să respecte cerințele specificate la regulile 14 și 18 din prezenta anexă.

(8) În legătură cu inspecțiile statului portului, efectuate de părțile la Protocolul din 1997, părțile se angajează în plus:

a) să informeze partea sau nonpartea sub a cărei jurisdicție a fost eliberată nota de livrare a buncărului despre cazurile de livrare a combustibilului lichid necorespunzător, dând toate informațiile pertinente; și

b) să se asigure că măsura de remediere, după caz, este luată pentru ca combustibilul lichid descoperit ca necorespunzător să devină corespunzător.

REGULA 19

Cerințe privind platformele și instalațiile de foraj

(1) Sub rezerva prevederilor paragrafelor (2) și (3) din prezenta regulă, platformele fixe și plutitoare, precum și instalațiile de foraj trebuie să corespundă cerințelor prezentei anexe.

(2) Emisiile rezultate direct din explorarea, exploatarea și prelucrarea asociată efectuată în larg a resurselor minerale ale fundului mărilor sunt, conform art. 2(3)(b)(ii) din Convenție, exceptate de la prevederile prezentei anexe. Aceste emisii includ următoarele:

a) emisiile rezultate din incinerarea substanțelor care sunt în mod exclusiv și direct rezultatul explorării, exploatării și prelucrării asociate efectuate în larg a resurselor minerale ale fundului mărilor, incluzând, dar nelimitându-se la arderea în faclă a hidrocarburilor, la incinerarea resturilor de foraj, noroiilor și/sau fluidelor de stimulare în timpul operațiunilor de terminare și încercare a puțurilor și la arderea în faclă a gazelor rezultând din condițiile de refulare;

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

c) emisiile legate în mod exclusiv și direct de tratarea, manevrarea sau stocarea resurselor minerale ale fundului mărilor;

d) emisiile de la motoarele diesel, dedicate în exclusivitate explorării, exploatării și prelucrării asociate efectuate în larg a resurselor minerale ale fundului mărilor.

(3) Cerințele regulii 18 din prezenta anexă nu se aplică la utilizarea hidrocarburilor care sunt produse și ulterior folosite local drept combustibil, dacă se aprobă de către Administrație.

*) Se face referire la Rezoluția A. 787(19) cu privire la Procedurile de control al navelor de către statul portului.

CERTIFICAT INTERNAȚIONAL DE PREVENIRE A POLUĂRII ATMOSFEREI

Model
(Regula 8)

Eliberat în conformitate cu prevederile Protocolului din 1997 privind amendarea Convenției internaționale din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta (denumită în continuare *Convenția*), sub autoritatea Guvernului:

.....
(Denumirea oficială completă a țării)

de către
(Titlul oficial complet al persoanei competente sau al organizației autorizate în conformitate cu prevederile Convenției)

Numele navei	Numărul sau literele distinctive	Numărul OMI	Portul de înregistrare	Tonajul brut
--------------	----------------------------------	-------------	------------------------	--------------

Tipul de navă: navă-cisternă
 navă de alt tip decât nava-cisternă

Se certifică prin prezentul:

1. că nava a fost inspectată conform regulii 5 din anexa VI la Convenție; și

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.

Prezentul certificat este valabil până la, sub rezerva inspecțiilor prevăzute la regula 5 din anexa VI la Convenție.

Eliberat la
(Locul eliberării certificatului)

.....
(Data eliberării)

.....
(Semnătura persoanei oficiale legal autorizate să elibereze certificatul)

(Sigiliul sau ștampila, după caz, a Autorității)

CONFIRMAREA INSPECȚIILOR ANUALE ȘI INTERMEDIARE

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 Convenției:

Inspecția anuală:

Semnat:
(Semnătura persoanei oficiale legal autorizate)

Locul:

Data:

(Sigiliul sau ștampila, după caz, a Autorității)

Inspecția anuală*)/intermediară*):

Semnat:
(Semnătura persoanei oficiale legal autorizate)

Locul:

Data:

(Sigiliul sau ștampila, după caz, a Autorității)

Inspecția anuală*)/intermediară*):

Semnat:
(Semnătura persoanei oficiale legal autorizate)

Locul:

Data:

(Sigiliul sau ștampila, după caz, a Autorității)

Inspecția anuală:

Semnat:
(Semnătura persoanei oficiale legal autorizate)

Locul:

Data:

(Sigiliul sau ștampila, după caz, a Autorității)

*) Anulați, după caz.

SUPPLEMENT LA CERTIFICATUL INTERNAȚIONAL DE PREVENIRE A POLUĂRII ATMOSFEREI (CERTIFICAT IAPP)

Fișa construcției și a echipamentului

Cu privire la prevederile anexei VI la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta (denumită în continuare *Convenția*)

NOTE:

1. Această fișă trebuie permanent anexată la Certificatul IAPP. Certificatul IAPP trebuie să fie oricând disponibil la bordul navei.
2. Dacă limba în care este redactată fișa originală nu este limba engleză, franceză sau spaniolă, textul trebuie să includă o traducere în una dintre aceste limbi.
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.
4. Dacă nu se prevede în mod expres altfel, regulile menționate în această fișă se referă la regulile din anexa VI la Convenție, iar rezoluțiile se referă la cele adoptate de Organizația Maritimă Internațională.

1. Caracteristicile navei

- 1.1. Numele navei
- 1.2. Numărul sau literele distinctive
- 1.3. Numărul IMO
- 1.4. Portul de înregistrare
- 1.5. Tonajul brut
- 1.6. Data la care a fost pusă chila sau la care nava s-a aflat într-un stadiu similar de construcție
- 1.7. Data la care a început transformarea importantă a motorului (dacă este cazul) (regula 13):

2. Controlul emisiilor produse de către nave

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

2.1.1. Următoarele instalații și echipamente de stingere a incendiilor, care conțin haloni, pot fi exploatate în continuare:

Instalație/echipament

Amplasare la bordul navei

2.1.2. Următoarele instalații și echipamente, care conțin CFC-uri, pot fi exploatate în continuare:

Instalație/echipament

Amplasare la bordul navei

2.1.3. Următoarele instalații, care conțin hidroclorfluorcarburi (HCFC), instalate înainte de 1 ianuarie 2020, pot fi exploatate în continuare:

Instalație/echipament

Amplasare la bordul navei

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

2.2.1. Următoarele motoare diesel, având o putere de ieșire mai mare de 130 kW și instalate pe o navă construită la 1 ianuarie 2000 sau după această dată, corespund normelor de emisie de la regula 13 paragraful (3) subparagraful a), conform Codului tehnic NOx

Producătorul și modelul

Numărul seriei

Utilizare

Putere de ieșire (kW)

Turația nominală (rpm)

2.2.2. Următoarele motoare diesel, având o putere de ieșire mai mare de 130 kW și care au suferit o transformare importantă conform regulii 13 paragraful (2) la 1 ianuarie 2000 sau după această dată, corespund normelor de emisie de la regula 13 paragraful (3) subparagraful a), conform Codului tehnic NOx:

.....

Producătorul și modelul	Numărul seriei	Utilizare	Putere de ieșire (kW)	Turația nominală (rpm)
-------------------------	----------------	-----------	-----------------------	------------------------

2.2.3. Următoarele motoare diesel, cu o putere de ieșire mai mare de 130 kW și instalate pe o navă construită la sau după 1 ianuarie 2000 ori cu o putere de ieșire mai mare de 130 kW și care au suferit o transformare importantă conform regulii 13 paragraful (2) la 1 ianuarie 2000 sau după această dată, sunt echipate cu o instalație de epurare a gazelor arse ori folosesc alte metode echivalente în conformitate cu regula 13 paragraful (3) și cu Codul tehnic NOx:

.....

Producătorul și modelul	Numărul seriei	Utilizare	Putere de ieșire (kW)	Turația nominală (rpm)
-------------------------	----------------	-----------	-----------------------	------------------------

2.2.4. Următoarele motoare diesel menționate la pct. 2.2.1, 2.2.2 și 2.2.3 de mai sus sunt echipate cu dispozitive de control și înregistrare a emisiei de NOx în conformitate cu Codul tehnic NOx:

.....

Producătorul și modelul	Numărul seriei	Utilizare	Putere de ieșire (kW)	Turația nominală (rpm)
-------------------------	----------------	-----------	-----------------------	------------------------

2.3. Oxizi de sulf (SOx) (regula 14)

2.3.1. În cazul în care nava este exploatată în cadrul unei zone de control al emisiei de SOx specificate în regula 14 paragraful (3), ea utilizează:

1. combustibil lichid al cărui conținut de sulf nu depășește 1,5% m/m, astfel cum a fost atestat în notele de livrare a buncărului; sau.....

2. o instalație de epurare a gazelor arse aprobată pentru reducerea emisiilor de SOx sub 6,0 g SOx/kWh; sau.....

3. o altă tehnologie aprobată pentru reducerea emisiilor de SOx sub 6,0 g SOx/kWh

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

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

2.5. Nava are un incinerator:

1. care îndeplinește prevederile Rezoluției MEPC.76(40), astfel cum a fost modificată

2. care a fost instalat înainte de 1 ianuarie 2000 și nu corespunde prevederilor Rezoluției MEPC.76(40), astfel cum a fost modificată

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

Eliberată la

(Locul eliberării fișei)

.....
(Data eliberării)

.....
(Semnătura persoanei oficiale autorizate să elibereze fișa)

CICLURI DE ÎNCERCARE ȘI FACTORI DE PONDERARE

(Regula 13)

Ciclurile de încercare și factorii de ponderare menționați în continuare trebuie aplicați în scopul verificării conformității motoarelor diesel navale cu limitele de NOx specificate în regula 13 din prezenta anexă, utilizându-se procedura de încercare și metoda de calcul din Codul tehnic NOx.

1. Pentru motoarele navale cu viteză constantă, care asigură propulsia principală a navei, inclusiv transmisia diesel-electrică, trebuie să fie aplicat ciclul de încercare E2.

2. Pentru instalațiile elicelor cu pas variabil trebuie să fie aplicat ciclul de încercare E2.

3. Pentru motoarele principale și auxiliare adaptate la elice trebuie să fie aplicat ciclul de încercare E3.

4. Pentru motoarele auxiliare cu viteză constantă trebuie să fie aplicat ciclul de încercare D2.

5. Pentru motoarele auxiliare cu viteză variabilă, cu sarcina variabilă, care nu aparține categoriilor menționate mai sus, trebuie să fie aplicat ciclul de încercare C1.

Ciclu de încercare pentru „sistemele principale de propulsie cu viteză constantă” (inclusiv transmisia diesel-electrică și instalațiile elicelor cu pas reglabil)

Ciclu de încercare de tip E2	viteză	100%	100%	100%	100%
	putere	100%	75%	50%	25%
	factor de ponderare	0,2	0,5	0,15	0,15

Ciclu de încercare pentru „motoare principale și auxiliare adaptate la elice”

Ciclu de încercare de tip E3	viteză	100%	91%	80%	63%
	putere	100%	75%	50%	25%
	factor de ponderare	0,2	0,5	0,15	0,15

Ciclu de încercare pentru „motoare auxiliare cu viteză constantă”

Ciclu de încercare de tip D2	viteză	100%	100%	100%	100%	100%
	putere	100%	75%	50%	25%	10%
	factor de ponderare	0,05	0,25	0,3	0,3	0,1

Ciclu de încercare pentru „motoare auxiliare cu viteză variabilă, cu sarcina variabilă”

Ciclu de încercare de tip C1	Viteza	nominală				intermediară			ralenti
	Cuplu %	100%	75%	50%	10%	100%	75%	50%	0%
	factor de ponderare	0,15	0,15	0,15	0,1	0,1	0,1	0,1	0,15

CRITERII ȘI PROCEDURI PENTRU DESEMNAREA UNEI ZONE DE CONTROL AL EMISIEI DE SOx

(Regula 14)

1. Obiective

1.1. Scopul prezentului appendice este definirea criteriilor și procedurilor pentru desemnarea zonelor de control al emisiei de SOx. Obiectivul zonelor de control al emisiei de SOx este de a preveni, reduce și controla poluarea atmosferei datorată emisiilor de SOx provenite de la nave, precum și respectivele lor consecințe nefavorabile asupra zonelor terestre și maritime.

1.2. O zonă de control al emisiei de SOx trebuie să fie luată în considerare în vederea adoptării ei de către Organizație, dacă se face dovada că sunt necesare prevenirea, reducerea și controlul poluării atmosferei datorată emisiilor de SOx de la nave.

2. Criteriile aplicabile propunerii pentru desemnarea unei zone de control al emisiilor de SOx

2.1. O propunere pentru desemnarea unei zone de control al emisiei de SOx poate fi prezentată Organizației doar de către statele contractante la Protocolul din 1997. În cazul în care două sau mai multe state contractante au un interes comun într-o anumită zonă, ele trebuie să formuleze o propunere coordonată.

2.2. Propunerea trebuie să conțină:

1. o delimitare precisă a zonei propuse pentru aplicarea controalelor privind emisiile de SOx provenite de la nave, împreună cu o hartă de referință pe care să fie indicată zona;

2. o descriere a zonelor terestre și maritime aflate în pericol de a fi afectate de emisiile de SOx provenite de la nave;

3. o evaluare în vederea demonstrării că emisiile de SO_x provenind de la navele exploatare în zona propusă pentru aplicarea controalelor emisiei de SO_x contribuie la poluarea atmosferei cu SO_x, inclusiv depunerea de SO_x, precum și la consecințele lor corespunzătoare nefavorabile asupra zonelor terestre și maritime. Această evaluare trebuie să cuprindă o descriere a consecințelor pe care emisiile de SO_x le au 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;

4. informații relevante în legătură cu condițiile meteorologice în zona propusă pentru aplicarea controalelor emisiei de SO_x, precum și zonele terestre și maritime în pericol, predominând în special caracteristicile vântului din acea zonă, sau în legătură cu condițiile topografice, topologice, oceanografice, morfologice sau altele care pot duce la o probabilitate crescută a gradului local de poluare a atmosferei ori a nivelurilor de oxidare;

5. natura traficului maritim în zona de control al emisiei de SO_x propusă, incluzând caracteristicile și densitatea acestui trafic; și

6. o descriere a măsurilor de control luate de statul contractant sau de statele contractante care fac propunerea, referitoare la sursele terestre ale emisiilor de SO_x ce afectează zona în pericol, care sunt puse în aplicare și funcționează concomitent cu examinarea măsurilor ce urmează să fie adoptate în legătură cu prevederile regulii 14 din anexa VI la Convenție.

2.3. Limitele geografice ale unei zone de control al emisiilor de SO_x se vor baza pe criteriile corespunzătoare mai sus menționate, inclusiv emisia și depunerile de SO_x provenind de la navele care navighează în zona propusă, caracteristicile și densitatea traficului, precum și caracteristicile vântului.

2.4. O propunere vizând desemnarea unei zone de control al emisiilor de SO_x trebuie să fie prezentată Organizației în conformitate cu regulile și procedurile stabilite de către aceasta.

3. Proceduri privind evaluarea și adoptarea de către Organizație a zonelor de control al emisiei de SO_x

3.1. Organizația trebuie să examineze fiecare propunere care îi este prezentată de unul sau de mai multe state contractante.

3.2. O zonă de control al emisiei de SO_x trebuie să fie desemnată printr-un amendament la prezenta anexă, examinat, adoptat și pus în vigoare în conformitate cu art. 16 din Convenție.

3.3. Când evaluează propunerea, Organizația trebuie să țină seama de criteriile ce trebuie să fie incluse în fiecare propunere supusă adoptării, astfel cum se menționează în secțiunea 2 de mai sus, precum și de costurile relative privind reducerea depunerilor de sulf provenit de la nave în raport cu cele ale controalelor mediului terestru. De asemenea, se va ține seama de consecințele economice pentru navele care efectuează voiaje internaționale.

4. Exploatarea zonelor de control al emisiei de SO_x

4.1. Părțile ale căror nave navighează în zonă sunt încurajate să aducă la cunoștință Organizației orice problemă în legătură cu exploatarea zonei.

APENDICE IV

APROBAREA DE TIP ȘI LIMITELE DE EXPLOATARE A INCINERATOARELOR DE BORD

(1) Incineratoarele de bord descrise în regula 16 paragraful (2), care sunt montate la bordul navelor, trebuie să aibă un certificat OMI de aprobare de tip pentru fiecare incinerator. Pentru obținerea unui astfel de certificat, incineratorul trebuie proiectat și construit conform unei norme aprobate, precum cea descrisă în regula 16 paragraful (2). Fiecare model trebuie supus, la uzină sau la o instalație de încercare aprobată, unei încercări de funcționare specifice pentru aprobarea de tip și aceasta sub răspunderea Administrației, pe baza specificației standardizate de combustibil/deșeurii prezentate mai jos, pentru a determina dacă incineratorul funcționează în limitele prevăzute în paragraful (2) al prezentului appendice:

Reziduuri de hidrocarburi compuse din:	75% reziduuri de hidrocarburi din combustibili grei; 5% uleiuri de ungere uzate; și 20% apă emulsionată
--	---

Deșeurii solide compuse din:	50% deșeurii alimentare; 50% gunoaie conținând aproximativ: 30% hârtie 40% carton 10% cârpe 20% materii plastice Acest amestec va avea până la 50% umiditate și 7% solide necombustibile
------------------------------	---

(2) Incineratoarele descrise la regula 16 paragraful (2) trebuie să funcționeze în limitele indicate mai jos:

Cantitatea de O ₂ în camera de combustie	6–12%
Cantitatea maximă de CO în gazele de combustie (în medie)	200 mg/MJ
Numărul maxim de funingine (în medie)	BACHARACH 3 sau RINGELMAN 1 (20% opacitate) (Un număr mai mare de funingine este acceptat doar pe perioade foarte scurte, cum ar fi la pornire)
Componente nearse din reziduurile de cenușă	maximum 10% din greutate
Intervalul de temperatură a gazelor la ieșirea din camera de combustie	850–1.200°C

INFORMAȚII CE TREBUIE INCLUSE ÎN NOTA DE LIVRARE A BUNCĂRULUI

[Regula 18 paragraful (3)]

Numele și numărul IMO ale navei căreia îi este destinată livrarea

Portul

Data la care începe livrarea

Numele, adresa și numărul de telefon ale furnizorului de combustibil pentru motoarele navale

Denumirea produsului/produselor

Cantitatea (în tone metrice)

Densitatea la 15°C (kg/m³*)

Conținutul de sulf (% m/m)**)

Declarația semnată și certificată de către reprezentantul furnizorului, atestând că combustibilul livrat corespunde regulii 14 paragraful (1) sau paragraful (4) subparagraful (a) și regulii 18 paragraful (1) din prezenta anexă.“

*) Combustibilul trebuie încercat în conformitate cu ISO 3675.

***) Combustibilul trebuie încercat în conformitate cu ISO 8754.

PREȘEDINTELE ROMÂNIEI

D E C R E T

**privind promulgarea Legii 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**

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

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

Articol unic. — Se promulgă Legea pentru aderarea României la Protocolul din 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, și se dispune publicarea acestei legi în Monitorul Oficial al României, Partea I.

PREȘEDINTELE ROMÂNIEI
TRAIAN BĂSESCU

București, 28 iunie 2006.
Nr. 891.

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR

Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; C.U.I. 427282; Atribut fiscal R,
IBAN: RO55RNCB0082006711100001 Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea” București
și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București
(alocat numai persoanelor juridice bugetare)

Tel. 318.51.29/150, fax 318.51.15, E-mail: marketing@ramo.ro, Internet: www.monitoruloficial.ro

Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1,
bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 411.58.33 și 410.47.30, tel./fax 410.77.36 și 410.47.23

Tiparul: Regia Autonomă „Monitorul Oficial”



5 948368 117839