



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 175 (XIX) — Nr. 696

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Luni, 15 octombrie 2007

SUMAR

<u>Nr.</u>		<u>Pagina</u>
LEGI ȘI DECRETE		
276.	— Lege privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 34/2007 pentru completarea Legii nr. 3/2000 privind organizarea și desfășurarea referendumului	2
895.	— Decret pentru promulgarea Legii privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 34/2007 pentru completarea Legii nr. 3/2000 privind organizarea și desfășurarea referendumului.....	2
HOTĂRĂRI ALE SENATULUI		
40.	— Hotărâre pentru modificarea Hotărârii Senatului nr. 64/2004 privind aprobarea componenței numerice și nominale a comisiilor permanente ale Senatului	3
HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI		
1.105.	— Hotărâre 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)	3–22
1.175.	— Hotărâre pentru aprobarea Normelor de efectuare a activității de transport rutier de mărfuri periculoase în România	22–31

LEGI ȘI DECRETE

PARLAMENTUL ROMÂNIEI

CAMERA DEPUTAȚILOR

SENATUL

LEGE**privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului
nr. 34/2007 pentru completarea Legii nr. 3/2000
privind organizarea și desfășurarea referendumului**

Parlamentul României adoptă prezenta lege.

Articol unic. — Se aprobă Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 34 din 9 mai 2007 pentru completarea Legii nr. 3/2000 privind organizarea și desfășurarea referendumului, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 317 din 11 mai 2007.

Această lege a fost adoptată de Parlamentul României, cu respectarea prevederilor art. 75 și ale art. 76 alin. (1) din Constituția României, republicată.

PREȘEDINTELE CAMEREI DEPUTAȚILOR

BOGDAN OLTEANU

PREȘEDINTELE SENATULUI

NICOLAE VĂCĂROIU

București, 10 octombrie 2007.

Nr. 276.

PREȘEDINTELE ROMÂNIEI

DECRET**pentru promulgarea Legii privind aprobarea Ordonanței
de urgență a Guvernului nr. 34/2007 pentru completarea
Legii nr. 3/2000 privind organizarea și desfășurarea
referendumului**

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

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

Articol unic. — Se promulgă Legea privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 34/2007 pentru completarea Legii nr. 3/2000 privind organizarea și desfășurarea referendumului și se dispune publicarea acestei legi în Monitorul Oficial al României, Partea I.

PREȘEDINTELE ROMÂNIEI

TRAIAN BĂSESCU

București, 10 octombrie 2007.

Nr. 895.

HOTĂRĂRI ALE SENATULUI

PARLAMENTUL ROMÂNIEI

SENATUL

HOTĂRĂRE**pentru modificarea Hotărârii Senatului nr. 64/2004****privind aprobarea componenței numerice și nominale a comisiilor permanente ale Senatului**

În temeiul art. 46 din Regulamentul Senatului,

Senatul adoptă prezenta hotărâre.

Articol unic. — Hotărârea Senatului nr. 64/2004 privind aprobarea componenței numerice și nominale a comisiilor permanente ale Senatului, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1.254 din 27 decembrie 2004, cu modificările și completările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. La anexa nr. III „Componența Comisiei pentru privatizare și administrarea activelor statului”, domnul senator Jurcan Dorel — Grupul parlamentar al Partidului Democrat — se include în componența comisiei în locul domnului senator Cucuian Cristian — Grupul parlamentar al Partidului Democrat.

Această hotărâre a fost adoptată de Senat în ședința din 8 octombrie 2007, cu respectarea prevederilor art. 76 alin. (2) din Constituția României, republicată.

p. PREȘEDINTELE SENATULUI,
NORICA NICOLAI

București, 8 octombrie 2007.
Nr. 40.

HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI

GUVERNUL ROMÂNIEI

HOTĂRĂRE

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, și al 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,

Guvernul României adoptă prezenta hotărâre.

Art. 1. — Se aprobă 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), prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. — Prezenta hotărâre intră în vigoare la 60 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I.

PRIM-MINISTRU
CĂLIN POPESCU-TĂRICEANU

Contrasemnează:

Ministrul transporturilor,
Ludovic Orban

Ministrul mediului și dezvoltării durabile,
Attila Korodi

Ministrul afacerilor externe,
Adrian Mihai Cioroianu

Ministrul economiei și finanțelor,
Varujan Vosganian

București, 11 septembrie 2007.
Nr. 1.105.

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)

CAPITOLUL I

Dispoziții generale

Art. 1. — (1) Prezentele norme metodologice sunt 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, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 607 din 13 iulie 2006, protocol prin care a fost adăugată anexa VI „Reguli privind prevenirea poluării atmosferei de către nave” la această convenție internațională.

(2) La elaborarea prezentelor norme metodologice s-a luat în considerație anexa VI la MARPOL 73/78, astfel cum aceasta a fost amendată prin Rezoluția MEPC. 132(53) din 22 iulie 2005 a Comitetului pentru Protecția Mediului Marin al Organizației Maritime Internaționale. Amendamentele la anexa VI la MARPOL 73/78, adoptate prin Rezoluția MEPC.132(53), au fost acceptate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 216/2007 pentru acceptarea Codului tehnic privind controlul emisiilor de oxizi de azot de la motoarele diesel navale (*Codul tehnic NO_x*) și a unor amendamente la anexa la Protocolul din 1997 privind amendarea Convenției internaționale din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta — amendamente la anexa VI la MARPOL 73/78 și la Codul tehnic NO_x, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 182 din 16 martie 2007, denumit în continuare *OMTCT nr. 216/2007*. Toate referirile la anexa VI la MARPOL 73/78 trebuie înțelese ca referiri la această anexă, astfel cum a fost amendată prin Rezoluția MEPC.132(53).

(3) Prezentele norme metodologice fac trimitere la prevederile Codului tehnic NO_x, adoptat la data de 26 septembrie 1997 la Londra prin Rezoluția 2 a Conferinței părților la MARPOL 73/78 și modificat ulterior prin Rezoluția MEPC.132(53). Codul tehnic NO_x, cu modificările ulterioare, a devenit aplicabil în România prin OMTCT nr. 216/2007. Toate referirile la Codul tehnic NO_x trebuie înțelese ca referiri la acest cod, astfel cum a fost amendat prin Rezoluția MEPC.132(53).

(4) Anexa VI la MARPOL 73/78 a intrat în vigoare pe plan internațional la data de 19 mai 2005, iar amendamentele adoptate prin Rezoluția MEPC.132(53) la data de 22 noiembrie 2006.

Art. 2. — (1) Scopul prezentelor norme metodologice este acela de a crea instrumentul legal prin care implementarea prevederilor anexei VI la MARPOL 73/78, amendată prin Rezoluția MEPC.132(53), să poată fi făcută în mod uniform și unitar de către toate părțile interesate, respectiv proprietarii și operatorii de nave maritime care arborează pavilionul român, șantierele 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.

(2) La elaborarea prezentelor norme metodologice s-a ținut cont de prevederile cuprinse în:

a) Circulara MSC/Circ.585 din 16 aprilie 1992 — Norme pentru sistemele de control al emisiilor de vapori;

b) „Interpretări unificate la anexa VI la MARPOL 73/78 și la Codul tehnic NO_x”, aprobate la 25 iulie 2005 de Comitetul pentru Protecția Mediului Marin al Organizației Maritime Internaționale la cea de-a 53-a sesiune și difuzate părților în anexa la documentul MEPC/Circ.473 din 29 iulie 2005;

c) Circulara MEPC.1/Circ.508 din 9 mai 2006 — Nota de livrare a buncherului și eșantionul de combustibil lichid;

d) Rezoluția MEPC.76(40) din 25 septembrie 1997 — Specificația standard pentru incineratoarele de bord, astfel cum a fost amendată prin Rezoluția MEPC.93(45) din 5 octombrie 2000;

e) Rezoluția MEPC.82(43) din 1 iulie 1999 — Instrucțiuni pentru monitorizarea conținutului de sulf mediu pe plan mondial din combustibilul marin greu livrat în vederea utilizării la bordul navelor;

f) 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;

g) 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;

h) Rezoluția MEPC.129(53) din 22 iulie 2005 — Instrucțiuni pentru controlul statului portului ca urmare a adoptării anexei VI la MARPOL;

i) Rezoluția MEPC.130(53) din 22 iulie 2005 — Instrucțiuni pentru instalațiile de epurare a gazelor arse de oxizi de sulf de la bordul navelor;

j) Rezoluția A.982(24) din 1 decembrie 2005 — Instrucțiuni revizuite pentru identificarea și desemnarea zonelor marine deosebit de vulnerabile;

k) Rezoluția MEPC.59(33) din 30 octombrie 1992 — Instrucțiuni revizuite pentru implementarea anexei V la MARPOL 73/78;

l) Rezoluția MEPC.132(53) din 22 iulie 2005 — Amendamente la anexa Protocolului din 1997 privind amendarea Convenției internaționale din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta (amendamente la anexa VI la MARPOL și la Codul tehnic NO_x);

m) Circulara MSC-MEPC.1/Circ.1-Instrucțiuni privind organizarea lucrărilor și metodele de lucru ale Comitetului pentru Siguranța Maritimă și Comitetului pentru Protecția Mediului Marin și ale organelor lor subsidiare.

CAPITOLUL II

Definiții și abrevieri

Art. 3. — (1) Termenii folosiți în prezentele norme metodologice au înțelesul din Regula 2 din anexa VI la MARPOL 73/78.

(2) Termenii utilizați în plus au următorul înțeles:

— *organizație recunoscută* — o societate de clasificare căreia i s-au delegat de către Autoritatea Navală Română,

potrivit reglementărilor în vigoare, parțial sau total, competențele privind inspecțiile și certificarea navelor maritime care arborează pavilionul român, prevăzute în anexa VI la MARPOL 73/78.

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

- a) *ANR* — Autoritatea Navală Romană;
- b) *IMO* — Organizația Maritimă Internațională;
- c) *MEPC* — Comitetul pentru Protecția Mediului Marin din cadrul IMO;
- d) *OG nr. 42/97* — Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare, republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 210 din 10 martie 2004, cu modificările și completările ulterioare;
- e) *PSC* — controlul statului portului;
- f) *MARPOL 73/78* — Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta;
- g) *Protocolul din 1997* — 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;
- h) *HG nr. 332/2007* — Hotărârea Guvernului nr. 332/2007 privind stabilirea procedurilor pentru aprobarea de tip a motoarelor destinate a fi montate pe mașini mobile nerutiere și a motoarelor destinate vehiculelor pentru transportul rutier de persoane sau de marfă și stabilirea măsurilor de limitare a emisiilor gazeoase și de particule poluante provenite de la acestea, în scopul protecției atmosferei, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 472 și 472 bis din 13 iulie 2007;
- i) *HG nr. 494/2006* — Hotărârea Guvernului nr. 494/2006 privind echipamentul maritim, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 414 și 414 bis din 12 mai 2006;
- j) *Directiva 97/68/CE* — Directiva 97/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1997 referitoare la măsurile privind limitarea emisiilor de gaze și particule poluante provenite de la motoarele cu ardere internă instalate pe mașini mobile nerutiere, publicată în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene nr. L 59 din 27 februarie 1998, modificată și completată prin Directiva 2001/63/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind adaptarea la progresul tehnic a Directivei 97/68/CE, prin Directiva 2002/88/CE a Parlamentului European și a Consiliului, Directiva 2004/26/CE și prin Corrigendumul la Directiva 2004/26/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 30 aprilie 2004;
- k) *Codul tehnic NO_x* — Codul tehnic privind controlul emisiilor de oxizi de azot de la motoarele diesel navale, astfel cum a fost adoptat la data de 26 septembrie 1997 la Londra prin Rezoluția 2 a Conferinței părților la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta, și cum a fost amendat prin Rezoluția MEPC.132(53) — Amendamente la anexa Protocolului din 1997 privind amendarea Convenției internaționale din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta (amendamente la anexa VI la MARPOL și la Codul tehnic NO_x), partea B, adoptată la 22 iulie 2005 de către MEPC, precum și cum a fost corectat prin procesul-verbal de rectificare emis de secretarul general al IMO, transmis statelor membre cu Documentul A1/U/4.01(NV.4) la 12 martie 2002;

l) (% m/m) — procente de masă.

CAPITOLUL III

Domeniu de aplicare

(regulile 1, 3 și 4 din anexa VI la MARPOL 73/78)

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 73/78.

(2) Prin *nave maritime* se înțelege orice tip de nave exploatare 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 internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave — MARPOL 73.

(3) Dispozițiile cuprinse în prezentele norme metodologice se aplică navelor maritime care arborează pavilionul român, atât celor care efectuează voiaje 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 voiajelor internaționale.

(4) Pentru navele maritime care fac obiectul anexei VI la MARPOL 73/78 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 controlului statului portului (PSC).

Art. 6. — În conformitate cu prevederile din Regula 3 din anexa VI la MARPOL 73/78, 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 după descoperirea emisiei să fi fost luate toate măsurile rezonabile pentru împiedicarea sau reducerea la minim a emisiei; și
 - (ii) exceptând cazul în care armatorul 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 permite montarea pe o navă care arborează pavilionul român a oricăror instalații, materiale, dispozitive sau aparate ca înlocuitoare ale celor prevăzute în anexa VI la MARPOL 73/78, cu condiția ca aceste instalații, materiale, dispozitive sau aparate să fie cel puțin la fel de eficiente ca și cele prevăzute în anexa VI la MARPOL 73/78.

(2) În cazul în care ANR a permis montarea pe o navă a unei instalații, unui material, unui dispozitiv sau a unui aparat ca înlocuitor al celor prevăzute în anexa VI la MARPOL 73/78, atunci trebuie să comunice detalii despre acestea la IMO pentru a fi difuzate părților la MARPOL 73/78, așa cum a fost amendată prin Protocolul din 1997, spre informare și luare de măsuri corespunzătoare, dacă este cazul.

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 73/78)**

Art. 8. — (1) 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 din anexa VI la MARPOL 73/78.

(2) Sunt 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.

(3) În cazul în care părțile la Protocolul din 1997 reglementează emisiile datorate pierderilor unei substanțe care epuizează stratul de ozon, fie că pierderile sunt deliberate sau nu, atunci vor fi respectate acele reglementări.

Art. 9. — (1) La bordul tuturor navelor maritime care arborează pavilionul român sunt interzise instalațiile noi care conțin substanțe ce epuizează stratul de ozon, cu excepția instalațiilor noi care conțin hidroclorfluorcarburi (HCFC), astfel:

a) pentru navele noi: instalațiile noi de la bordul navelor ale căror chile erau puse sau se aflau într-un stadiu similar de construcție la 19 mai 2005 sau după această dată;

b) pentru navele existente: instalațiile noi care au avut ca termen de livrare către navă data de 19 mai 2005 sau ulterior acestei date.

(2) Instalațiile noi care conțin hidroclorfluorcarburi (HCFC) sunt interzise la bordul tuturor navelor maritime care arborează pavilionul român, astfel:

a) pentru navele noi: instalațiile noi de la bordul navelor ale căror chile sunt puse sau se află într-un stadiu similar de construcție la 1 ianuarie 2020 ori după această dată;

b) pentru navele existente: instalațiile noi care au ca termen de livrare către navă data de 1 ianuarie 2020 sau ulterior acestei date.

(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 ce 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 substanțe ce epuizează stratul de ozon 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. 2.037/2000 al Parlamentului European și al Consiliului privind

substanțele care epuizează stratul de ozon, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 10. — Navele maritime care arborează pavilionul român au obligația de a preda la facilitățile de primire specializate substanțele ce epuizează stratul de ozon și echipamentul care conține această categorie de substanțe în cazul în care acesta este înlocuit.

SECȚIUNEA a II-a

Oxizi de azot (NO_x)**(Regula 13 din anexa VI la MARPOL 73/78)**

Art. 11. — (1) Regula 13 din anexa VI la MARPOL 73/78 se aplică tuturor motoarelor diesel cu o putere de ieșire mai mare de 130 kW, instalate la bordul navelor maritime care arborează pavilionul român, construite la 1 ianuarie 2000 sau după această dată.

(2) Regula 13 din anexa VI la MARPOL 73/78 se aplică și în cazul 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 navelor maritime care arborează pavilionul român existente la această dată.

Art. 12. — Regula 13 din anexa VI la MARPOL 73/78 nu se aplică motoarelor diesel care sunt utilizate doar în cazuri de urgență la bordul navelor maritime care arborează pavilionul român, motoarelor instalate la bordul ambarcațiunilor de salvare și nici dispozitivelor sau echipamentelor destinate a fi utilizate doar în caz de urgență.

Art. 13. — (1) Motoarele diesel cu o putere de ieșire mai mare de 130 kW, instalate pe navele maritime care arborează pavilionul român, angajate exclusiv în voiaje în apele naționale navigabile ale României și în zona economică exclusivă a României, trebuie să corespundă cerințelor Codului tehnic NO_x.

(2) Motoarele diesel cu o putere de ieșire de 130 kW sau mai mică, instalate pe navele maritime care arborează pavilionul român, angajate exclusiv în voiaje în apele naționale navigabile ale României și în zona economică exclusivă a României, trebuie:

a) 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;

b) 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 prezentei norme metodologice;

c) fie să facă dovada că îndeplinesc cerințele Directivei 97/68/CE prin „Certificatul de aprobare de tip” emis de către autoritatea competentă dintr-un stat membru al Uniunii Europene în conformitate cu prevederile acestei directive, astfel cum este modificată și completată la data instalării respectivelor motoare.

(3) De asemenea, Regula 13 din anexa VI la MARPOL 73/78 nu se aplică motoarelor diesel instalate la bordul navelor maritime care arborează pavilionul român, angajate exclusiv în voiaje în apele naționale navigabile ale României și în zona economică exclusivă a României, dacă instalarea sau transformarea importantă a fost efectuată anterior datei de 19 mai 2005.

Art. 14. — (1) Se consideră a fi *transformări importante* ale unui motor diesel, în accepțiunea Regulii 13 din anexa VI la MARPOL 73/78, oricare dintre următoarele situații:

a) motorul diesel este înlocuit în cadrul instalației de la bordul navei cu unul nou construit la 1 ianuarie 2000 sau după această dată;

b) la motorul diesel se efectuează oricare dintre modificările substanțiale definite în Codul tehnic NO_x;

c) puterea maximă continuă a motorului diesel este crescută cu mai mult de 10% față de puterea maximă continuă a respectivului motor diesel, înregistrată înainte de 1 ianuarie 2000.

(2) Emisia de NO_x care rezultă din transformările importante prevăzute la alin. (1) trebuie să fie dovedită prin documente în conformitate cu Codul tehnic NO_x, pentru a putea fi aprobată de către ANR în conformitate cu prezentele norme metodologice.

Art. 15. — (1) Sub rezerva prevederilor Regulii 3 din anexa VI la MARPOL 73/78, se interzice punerea în funcțiune la bordul navelor maritime care arborează pavilionul român a motoarelor diesel, cărora li se aplică Regula 13 din anexa VI la MARPOL 73/78, în conformitate cu prevederile prezentelor norme metodologice, dacă emisia de oxizi de azot, calculată ca emisie totală ponderată de NO₂, depășește următoarele limite:

- | | |
|-----------------------------------|---|
| a) 17,0 g/kwh | dacă n este mai mic de 130 rpm; |
| b) $45,0 \times n^{(-0,2)}$ g/kwh | dacă n este mai mare sau egal cu 130 rpm, dar mai mic de 2.000 rpm; |
| c) 9,8 g/kwh | dacă n este mai mare sau egal cu 2.000 rpm, |

unde:

n — turația nominală a motorului diesel (numărul de rotații pe minut — rpm — ale arborelui cotit).

(2) În cazul în care motoarele diesel cărora li se aplică Regula 13 din anexa VI la MARPOL 73/78 utilizează combustibili rezultați din amestecuri de hidrocarburi derivate din rafinarea petrolului, atunci procedura de încercare și metodele de măsurare trebuie să corespundă Codului tehnic NO_x, iar ciclurile de încercare și factorii de ponderare trebuie să fie în conformitate cu cele/cei din appendicele II la anexa VI la MARPOL 73/78.

(3) În pofida prevederilor alin. (1) se poate permite punerea în funcțiune la bordul navelor maritime care arborează pavilionul român a unui motor diesel care nu respectă limitele emisiei de NO_x, în următoarele cazuri:

a) motorul diesel are pusă în funcțiune o instalație de epurare a gazelor arse pentru reducerea emisiilor de NO_x la bordul navei, cel puțin la nivelul limitei specificate la alin. (1), aprobată de către ANR în conformitate cu Codul tehnic NO_x; sau

b) este utilizată pentru reducerea emisiilor de NO_x la bordul navei, cel puțin la nivelul limitei specificate la alin. (1), orice altă metodă echivalentă, aprobată de ANR, cu respectarea instrucțiunilor ce vor fi adoptate de IMO.

SECȚIUNEA a III-a

Oxizi de sulf (SO_x)

(Regula 14 din anexa VI la MARPOL 73/78)

Art. 16. — (1) La bordul navelor maritime care arborează pavilionul român este permisă utilizarea numai a combustibililor lichizi al căror conținut de sulf nu depășește 4,5% m/m.

(2) Navele maritime care arborează pavilionul român au obligația să coopereze cu furnizorii de servicii de prelevare de mostre și încercare a combustibilului diesel marin greu acreditați

de Comitetul pentru Protecția Mediului Marin al IMO, în exercitarea atribuțiilor lor de monitorizare a conținutului de sulf mediu pe plan mondial, în conformitate cu Rezoluția MEPC.82(43).

Art. 17. — (1) Navele maritime care arborează pavilionul român au obligația să îndeplinească cel puțin una dintre condițiile prevăzute la alin. (2) atunci când se află în zone de control al emisiei de SO_x, precum zona Mării Baltice, așa cum este definită în Regula 10(1)(b) din anexa I la MARPOL 73/78, zona Mării Nordului, așa cum este definită în Regula 5(1)(f) din anexa V la MARPOL 73/78, sau orice alte zone desemnate de IMO în conformitate cu criteriile și procedurile cuprinse în apendicele III la anexa VI la MARPOL 73/78.

(2) Navele maritime care arborează pavilionul român atunci când se află în zone de control al emisiei de SO_x trebuie să îndeplinească cel puțin una dintre următoarele condiții:

a) combustibilul lichid utilizat la bordul navei trebuie să aibă un conținut de sulf care să nu depășească 1,5% m/m;

b) să aibă în funcțiune la bord o instalație de epurare a gazelor arse, aprobată în conformitate cu instrucțiunile emise de Ministerul Transporturilor în baza instrucțiunilor elaborate de IMO și adoptate prin Rezoluția MEPC.130(53). Instalația de epurare a gazelor arse trebuie să fie capabilă să reducă emisia totală de oxizi de sulf de la motoarele principale de propulsie și de la cele auxiliare până la un nivel egal cu sau mai redus decât 6,0 g SO_x/kWh;

c) să fie aplicată orice altă metodă tehnologică de reducere a emisiei de oxizi de sulf la un nivel echivalent cu cel prevăzut la condiția (ii), care poate fi verificată. Aceste metode pot fi aplicate numai dacă sunt aprobate în conformitate cu instrucțiunile emise de Ministerul Transporturilor, în baza instrucțiunilor care vor fi adoptate de IMO în temeiul prevederilor cuprinse în Regula 14(4) lit. c) din anexa VI la MARPOL 73/78.

(3) Emisia totală de SO_x se calculează ca fiind masa totală ponderată a emisiei de dioxid de sulf.

(4) În zonele de control al emisiei de SO_x, efluenții cu deșeuri rezultați din funcționarea instalației prevăzute la alin. (2)(ii) nu trebuie să fie evacuați 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 la IMO de către autoritățile statului portului respectiv. ANR va face publice prin avize către navele maritime care arborează pavilionul român și care fac voiaje internaționale criteriile stabilite de statele care au impus astfel de restricții de evacuare, imediat ce IMO le va fi comunicat oficial României, în calitate de stat parte la MARPOL 73/78.

(5) Navele maritime care arborează pavilionul român au obligația să dovedească prin documente emise de furnizorul combustibilului lichid, în conformitate cu prevederile din Regula 18 din anexa VI la MARPOL 73/78, conținutul de sulf atât în cazul combustibilului prevăzut în Regula 14(1), cât și în Regula 14(4) lit. a) din anexa VI la MARPOL 73/78.

(6) Navele maritime care arborează pavilionul român și care trebuie să schimbe combustibilul lichid pentru a intra într-o zonă de control al emisiei de SO_x au obligația să prevadă suficient timp pentru ca instalația de distribuție a combustibilului să se golească complet, de tot combustibilul lichid cu conținut de sulf mai mare de 1,5% m/m, înainte de intrare. În jurnalul de mașini al navei se consemnează volumul combustibilului lichid cu conținut scăzut de sulf, respectiv mai mic sau egal cu 1,5% m/m, din fiecare tanc, precum și data, ora și poziția navei în momentul

în care este terminată orice operație de schimbare a combustibilului.

(7) În timpul primelor 12 luni ce urmează imediat după desemnarea oficială a unei anumite zone de control al emisiei de SO_x, navele maritime care intră într-o astfel de zonă sunt exceptate de la îndeplinirea cerințelor prevăzute în paragrafele (4) și (6) ale Regulii 14 din anexa VI la MARPOL 73/78 și a celor prevăzute în paragraful (5) al acestei reguli, în măsura în care ele se referă la alin. (4)(a) al acestei reguli.

Art. 18. — (1) În cazul în care se va considera necesar ca în apele naționale navigabile maritime sau în zona economică exclusivă a României să se desemneze o zonă de control al emisiei de SO_x, Ministerul Transporturilor împreună cu Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile și cu Ministerul Afacerilor Externe vor pregăti, în conformitate cu regulile și procedurile stabilite de către IMO prin Circulara MSC-MEPC.1/Circ.1 — Instrucțiuni privind organizarea lucrărilor și metodele de lucru ale Comitetului pentru Siguranța Maritimă și Comitetului pentru Protecția Mediului Marin și ale organelor lor subsidiare, propunerea pe care Guvernul o va prezenta acestei organizații.

(2) Propunerea de desemnare a unei zone de control al emisiei de SO_x va avea la bază criteriile cuprinse în apendicele III la anexa VI la MARPOL 73/78.

(3) În cazul în care zona de control al emisiei de SO_x care se intenționează a se propune IMO pentru desemnare este limitrofă unui stat vecin, care este și el parte la Protocolul din 1997, sau dacă zona propusă este în interesul mai multor state riverane la Marea Neagră, atunci Ministerul Afacerilor Externe împreună cu Ministerul Transporturilor 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 73/78.

(4) În cazul în care se va desemna o zonă de control al emisiei de SO_x în apele naționale navigabile maritime sau în zona economică exclusivă a României, orice navă maritimă, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, care se va afla în limitele acesteia, trebuie să îndeplinească cel puțin una dintre următoarele condiții:

a) combustibilul lichid utilizat la bordul navei să aibă un conținut de sulf care să nu depășească 1,5% m/m;

b) să aibă în funcțiune la bord o instalație de epurare a gazelor arse, aprobată de administrația statului al cărei pavilion îl arborează nava, care să fie capabilă să reducă emisia totală de oxizi de sulf de la motoarele principale de propulsie și de la cele auxiliare până la un nivel egal cu sau mai redus decât 6,0 g SO_x/kWh;

c) să fie aplicată orice altă metodă tehnologică de reducere a emisiei de oxizi de sulf la un nivel echivalent cu cel prevăzut la condiția (ii), care poate fi verificată. Aceste metode pot fi aplicate numai dacă sunt aprobate de administrația statului al cărei pavilion îl arborează nava, în conformitate cu instrucțiunile care vor fi adoptate de IMO în temeiul prevederilor cuprinse în Regula 14(4) lit. c) din anexa VI la MARPOL 73/78.

(5) Administratorul fiecărei zone de control al emisiei de SO_x, desemnate în apele naționale navigabile maritime sau în zona economică exclusivă a României, trebuie să stabilească criteriile în baza cărora se va putea stabili dacă efluenții evacuați de instalațiile de epurare a gazelor arse au efect dăunător asupra ecosistemelor existente în porturile și căile navigabile cuprinse în respectiva zonă de control al emisiei de SO_x. Aceste criterii, avizate în prealabil de către Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile, trebuie să fie transmise Ministerului Transporturilor.

(6) Ministerul Transporturilor va comunica la IMO criteriile stabilite în conformitate cu alin. (5). De asemenea, le va aduce

și la cunoștință ANR, care le va face publice prin avize către navele maritime care pătrund în respectiva zonă de control al emisiei de SO_x.

(7) În zonele de control al emisiei de SO_x, desemnate în apele naționale navigabile maritime sau în zona economică exclusivă a României, se interzice evacuarea efluenților cu deșeuri rezultate din funcționarea instalației prevăzute la alin. (4) lit. b) în porturile și căile navigabile existente în această zonă, 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 aceste porturi și căi navigabile. Evaluarea efectului dăunător se face de către instituții specializate din subordinea sau de sub autoritatea Ministerului Mediului și Dezvoltării Durabile, pe baza criteriilor stabilite în conformitate cu alin. (5) și comunicate la IMO de către Ministerul Transporturilor.

(8) În timpul primelor 12 luni ce urmează după intrarea în vigoare a amendamentului la Protocolul din 1997 prin care s-a făcut, în conformitate cu prevederile Regulii 14(3)b) din anexa VI la MARPOL 73/78, desemnarea unei zone de control al emisiei de SO_x, în apele naționale navigabile maritime sau în zona economică exclusivă a României, navele care intră în aceasta sunt exceptate de la îndeplinirea cerințelor prevăzute în Regula 14(4), 14(6) și 14(5) din anexa VI la MARPOL 73/78, în măsura în care acestea se referă la conținutul de sulf din combustibilul lichid utilizat de respectivele nave, astfel cum acesta este prevăzut în Regula 14(4)a) din anexa VI la MARPOL 73/78.

(9) Conținutul de sulf din combustibilul lichid utilizat de navele care pătrund într-o zonă de control al emisiei de SO_x, desemnată în apele naționale navigabile maritime sau în zona economică exclusivă a României, trebuie dovedit prin documente ale furnizorului, conform prevederilor secțiunii a VII-a „Calitatea combustibilului”, elaborată în aplicarea Regulii 18 a anexei VI la MARPOL 73/78.

SECȚIUNEA a IV-a

Compuși organici volatili

(Regula 15 din anexa VI la MARPOL 73/78)

Art. 19. — Prezenta secțiune se aplică numai în cazul navelor-cisternă transportoare de gaze, ale căror instalații de încărcare și reținere permit fie păstrarea la bord în siguranță a compușilor organici volatili ce nu conțin metan, fie retrimiteria lor în siguranță la țărm.

Art. 20. — (1) În cazul în care va fi necesar ca în porturile și terminalele din România 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 compuși organici volatili în porturile și terminalele din România se vor putea face numai cu respectarea prevederilor cuprinse în Circulara MSC/Circ. 585 din 16 aprilie 1992 — Norme pentru sistemele de control al emisiilor de vapori.

(3) Data punerii în exploatare a fiecărui sistem de control al emisiilor de compuși organici volatili va fi la cel puțin 6 luni după data la care Ministerul Transporturilor a notificat IMO asupra stabilirii acestui sistem. Notificarea trebuie să cuprindă următoarele categorii de informații despre sistemul de control al emisiilor de compuși organici volatili:

- mărimea navelor cisternă la care se aplică;
- mărfurile pentru care a fost instituit;
- data efectivă de la care va începe aplicarea.

(4) Sistemele de control al emisiilor de compuși organici volatili 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 nejustificată a navei.

(5) Sistemele de control al emisiilor de compuși organici volatili care vor fi instituite în porturile și terminalele din România trebuie să fie aprobate de către ANR anterior punerii lor în exploatare.

(6) Porturile și terminalele din România în care s-au instituit sisteme de control al emisiilor de compuși organici volatili vor primi la operare numai nave care sunt prevăzute cu un sistem de colectare a vaporilor, aprobat de administrația statului parte la Protocolul din 1997, al cărui pavilion îl arborează respectiva navă. În primii 3 ani de la data efectivă la care s-a introdus sistemul de control al emisiilor de compuși organici volatili, portul sau terminalul poate accepta la operare și nave care nu sunt prevăzute cu sistem de colectare a vaporilor.

Art. 21. — (1) Navele maritime de tip cisternă, care arborează pavilionul român și care intră în porturile unui stat parte la Protocolul din 1997 în care s-au instituit sisteme de control al emisiilor de compuși organici volatili, trebuie să fie prevăzute cu un sistem de colectare a vaporilor aprobat de ANR, dacă acestea respectă cerințele cuprinse în Circulara MSC/Circ. 585 din 16 aprilie 1992 — Norme pentru sistemele de control al emisiilor de vapori.

(2) Prin excepție de la prevederile alin. (1), navele maritime de tip cisternă care arborează pavilionul român, care nu sunt prevăzute cu sistem de colectare a vaporilor, pot solicita acceptul de a opera în terminalele în care s-au instituit sisteme de control al emisiilor de compuși organici volatili, dacă intrarea în respectivul terminal se petrece în decurs de 3 ani de la data efectivă de la care a început aplicarea sistemului. În conformitate cu Regula 15(5) din anexa VI la MARPOL 73/78, terminalul poate accepta operarea.

Art. 22. — ANR va aduce la cunoștință navelor care fac obiectul prezentei secțiuni și care arborează pavilionul român lista porturilor și terminalelor stabilite de către părțile la Protocolul din 1997, care sunt prevăzute cu sisteme de control al emisiilor de compuși organici volatili, imediat ce această informație va fi fost primită de la IMO.

SECȚIUNEA a V-a

Incinerarea la bord

(Regula 16 din anexa VI la MARPOL 73/78)

Art. 23. — (1) La bordul navelor maritime care arborează pavilionul român incinerarea este permisă numai într-un incinerator de bord. Sunt exceptate incinerările prevăzute în Regula 16(5) din anexa VI la MARPOL 73/78.

(2) Incineratoarele instalate la sau după 1 ianuarie 2000 la bordul navelor maritime care arborează pavilionul român trebuie să respecte cerințele cuprinse în Rezoluția MEPC. 76(40)— Specificația standard pentru incineratoarele de bord, așa cum a fost amendată prin Rezoluția MEPC. 93(45). *Instalate la sau după 1 ianuarie 2000* trebuie să fie interpretat astfel:

a) pentru navele noi: instalațiile de la bordul navelor ale căror chile sunt puse sau care sunt într-un stadiu similar de construcție la 1 ianuarie 2000 ori după această dată;

b) pentru navele existente: instalațiile noi cu data de livrare a navei, conform contractului, la 19 mai 2005 sau după această dată ori, în lipsa unei date de livrare conform contractului, livrarea efectivă a echipamentului către navă la 1 ianuarie 2000 sau după această dată.

(3) ANR va aproba instalarea la bordul navelor maritime care arborează pavilionul român numai a incineratoarelor prevăzute în Regula 16(2)(a) din anexa VI la MARPOL 73/78, a căror

aprobare de tip s-a obținut în conformitate cu prevederile HG nr. 494/2006.

(4) ANR poate exclude de la aplicarea alin. (3) incineratoare instalate la bordul navelor maritime care arborează pavilionul român anterior datei de intrare în vigoare a Protocolului din 1997, respectiv 19 mai 2005, cu condiția ca respectivele nave să fie angajate exclusiv în voiaje în apele naționale navigabile și în zona economică exclusivă ale României.

Art. 24. — 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 și III la MARPOL 73/78 și respectivele materiale de ambalare contaminate;

b) bifenilii policlorurați (PCB);

c) gunoiul, astfel cum este definit în anexa V la MARPOL 73/78, conținând mai mult decât urme de metale grele; și

d) produsele petroliere rafinate conținând compuși halogenați.

Art. 25. — 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 se interzice incinerarea în interiorul porturilor amenajate, porturilor naturale și estuarelor.

Art. 26. — Incinerarea la bordul navelor maritime care arborează pavilionul român a clorurilor de polivinil (PVC) este interzisă, cu excepția cazului în care 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) — Instrucțiuni revizuite pentru implementarea anexei V la MARPOL 73/78, fie specificațiile din Rezoluția MEPC. 76(40) — Specificația standard pentru incineratoarele de bord, așa cum a fost amendată prin Rezoluția MEPC. 93(45).

Art. 27. — Toate navele maritime care arborează pavilionul român și care sunt prevăzute cu incineratoare conform Regulii 16 din anexa VI la MARPOL 73/78, a căror specificație corespunde cu specificația standard prevăzută în Rezoluția MEPC. 76(40) și care sunt instalate la 1 ianuarie 2000 sau după această dată, 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 73/78.

Art. 28. — Personalul navigant de la bordul navelor maritime care arborează pavilionul român, responsabil cu exploatarea oricărui incinerator specificat la Regula 16(2) din anexa VI la MARPOL 73/78, trebuie să fie pregătit și capabil să aplice instrucțiunile prevăzute în manualul de exploatare emis de producător.

Art. 29. — (1) Temperatura gazului la ieșirea din camera de combustie a incineratoarelor instalate la bordul navelor maritime care arborează pavilionul român trebuie supravegheată permanent.

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

(3) În cazul incineratoarelor de bord cu încărcare discontinuă, instalația trebuie proiectată astfel încât temperatura în camera

de combustie să atingă 600°C în decurs de 5 minute după aprindere.

(4) Dispozițiile alin. (2) și (3) ale prezentului articol, referitoare la limitele temperaturilor, sunt aplicabile numai incineratoarelor care respectă specificațiile cuprinse în Rezoluția MEPC. 76(40) și care sunt instalate la 1 ianuarie 2000 sau după această dată.

Art. 30. — ANR va putea accepta instalarea și exploatarea altor tipuri de dispozitive de tratare termică a deșeurilor la bordul navelor maritime care arborează pavilionul român, cu condiția ca acestea să respecte prevederile Regulii 16 din anexa VI la MARPOL 73/78 sau să aibă caracteristici superioare acestor prevederi.

SECȚIUNEA a VI-a
Instalații de primire

(Regula 17 din anexa VI la MARPOL 73/78)

Art. 31. — (1) În porturile și șantierele navale în care sunt permise nave maritime care fac obiectul anexei VI la MARPOL 73/78, administratorii acestor porturi, respectiv societățile care administrează șantierele navale, au obligația să asigure facilități de primire pentru:

a) substanțele care epuizează stratul de ozon de la navele care efectuează lucrări de reparații sau de înlocuire de echipamente ale instalațiilor care conțin astfel de substanțe; și

b) reziduurile 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 anexa VI la MARPOL 73/78.

(2) Facilitățile de primire prevăzute la alin. (1) trebuie astfel construite și exploatate încât primirea substanțelor și, respectiv, a reziduurilor prevăzute la alin. (1) să se facă fără să determine întârzierea nejustificată a navelor care apelează la aceste servicii.

(3) Obligația de a asigura facilități de primire pentru substanțele care epuizează stratul de ozon o au și administratorii bazelor de dezmembrare a navelor care au instalații ce conțin astfel de substanțe.

Art. 32. — (1) Administratorii porturilor și, respectiv, societățile care administrează șantierele navale sau bazele de dezmembrare a navelor, care asigură facilitățile de primire a substanțelor care epuizează stratul de ozon și/sau reziduurile de la epurarea gazelor arse, au obligația să informeze Ministerul Transporturilor asupra punerii în funcțiune, a parametrilor principali de funcționare, precum și a perioadelor în care aceste instalații sunt scoase din funcțiune.

(2) Comandanții navelor maritime care arborează pavilionul român și care fac obiectul anexei VI la MARPOL 73/78 au obligația să informeze ANR despre toate cazurile în care s-au aflat în porturile unor state părți la anexa VI la MARPOL 73/78 și li s-au pus la dispoziție instalații de primire a substanțelor care epuizează stratul de ozon și/sau reziduurile de la epurarea gazelor arse pe care le-au considerat ca fiind necorespunzătoare sau respectivele instalații erau indisponibile, cu indicarea datelor de identificare a acestora.

(3) ANR va analiza sesizările primite în conformitate cu prevederile alin. (2) și, dacă va considera că instalațiile au fost necorespunzătoare, va întocmi un raport în acest sens, pe care îl va înainta la Ministerul Transporturilor, iar acesta va întocmi informarea care se va prezenta IMO, în conformitate cu Regula 17(2) a anexei VI la MARPOL 73/78.

Art. 33. — În cazul în care la Ministerul Transporturilor 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 epurarea gazelor arse în porturile românești ca fiind necorespunzătoare, acesta va analiza cazul și va solicita administrației portuare și/sau societății comerciale care administrează șantierul naval sau baza de dezmembrare a navelor, responsabilă de asigurarea facilității de primire, adoptarea măsurilor adecvate pentru conformarea cu prevederile Regulii 17(1) din anexa VI la MARPOL 73/78.

SECȚIUNEA a VII-a
Calitatea combustibilului

(Regula 18 din anexa VI la MARPOL 73/78)

Art. 34. — Prin *combustibil lichid*, în accepțiunea Regulii 18 din anexa VI la MARPOL 73/78, se va înțelege orice combustibil lichid utilizat la bordul navelor maritime, care face obiectul acestei anexe, care este utilizat fie pentru propulsia navei, fie pentru alte operațiuni în legătură cu exploatarea navei.

Art. 35. — (1) Navele maritime care arborează pavilionul român au obligația să folosească numai combustibili lichizi care îndeplinesc cerințele cuprinse în Regula 18 din anexa VI la MARPOL 73/78.

(2) Navele maritime care arborează pavilionul român și care sunt supuse inspecțiilor și certificării potrivit prevederilor regulilor 5 și 6 din anexa VI la MARPOL 73/78 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 la anexa VI la MARPOL 73/78.

(3) În cazul în care buncherarea are loc într-un stat care nu este parte la Protocolul din 1997, navele maritime care arborează pavilionul român au obligația să solicite nota de livrare a buncherului și eșantionul reprezentativ de combustibil corespunzător, în conformitate cu regulile 18(3) și 18(6) din anexa VI la MARPOL 73/78.

(4) 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.

(5) 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 a buncherului. 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 nejustificată a navei.

Art. 36. — (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) — Instrucțiuni pentru prelevarea eșantioanelor de combustibil lichid pentru determinarea conformității cu anexa VI la MARPOL 73/78.

(2) Eșantionul trebuie să fie sigilat și semnat de reprezentantul furnizorului și de comandantul navei sau de ofițerul responsabil cu operațiunea de buncherare la terminarea acestor operațiuni. 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. 37. — (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 ale anexei VI la MARPOL 73/78, atunci când se află în unul dintre porturile și terminalele din România, pentru a determina dacă nava posedă la bord nota de livrare a buncherului, dacă aceasta corespunde prevederilor din apendicele V la anexa VI la MARPOL 73/78, dacă combustibilul lichid corespunde caracteristicilor prevăzute în Regula 18(1).

(2) Inspectorii PSC pot face o copie de pe 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 nejustificată 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 Protocolul din 1997, 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 la anexa VI la MARPOL 73/78.

(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.

Art. 38. — (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:

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 regulilor 14 și 18 din anexa VI la MARPOL 73/78;

b) furnizorul să rețină câte o copie a fiecărei note de livrare a buncherului pe o perioadă de cel puțin 3 ani, pe care să o prezinte, dacă i se solicită, pentru inspecție și verificare inspectorilor PSC din România sau din statele în care sunt inspectate navele maritime care au aprovizionat combustibil de la respectivul furnizor;

c) suspendarea autorizației de desfășurare a activității de buncheraj, 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, astfel 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 73/78.

(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 73/78.

Art. 39. — (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 Protocolul din 1997. 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 părți la Protocolul din 1997 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 la parametrii corespunzători. ANR poate solicita furnizorului respectiv să facă dovada aplicării măsurii de remediere. ANR poate suspenda sau poate 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.

SECȚIUNEA a VIII-a

Cerințe privind platformele și instalațiile de foraj

(Regula 19 din anexa VI la MARPOL 73/78)

Art. 40. — (1) Platformele fixe și plutitoare care arborează pavilionul român, precum și instalațiile de foraj care acționează în apele naționale teritoriale sau în zona economică exclusivă a României trebuie să corespundă cerințelor anexei VI la MARPOL 73/78, sub rezerva prevederilor din Regula 19 paragrafele (2) și (3).

(2) Emisiile rezultate direct din explorarea, exploatarea și prelucrarea asociată efectuate în larg a resurselor minerale ale fundului mărilor sunt, în conformitate cu art. 2(3)(b)(ii) din Convenția MARPOL 73, exceptate de la prevederile anexei VI la MARPOL 73/78.

(3) În categoria emisiilor exceptate se 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, noroaielor și/sau a 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.

(4) Platformele fixe și plutitoare care arborează pavilionul român, precum și instalațiile de foraj care acționează în apele naționale teritoriale sau în zona economică exclusivă a României pot utiliza drept combustibili lichizi hidrocarburile care sunt produse la bord, fără ca acești combustibili să respecte cerințele Regulii 18 din anexa VI la MARPOL 73/78.

SECȚIUNEA a IX-a

Inspecții**(Regula 5 din anexa VI la MARPOL 73/78)**

Art. 41. — (1) Toate navele cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 400 și toate instalațiile de foraj și alte platforme fixe sau plutitoare, care arborează pavilionul român ori care solicită dreptul de arborare a pavilionului român, trebuie să fie supuse următoarelor inspecții:

a) unei inspecții inițiale înaintea punerii navei în funcțiune sau înainte ca Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei, prevăzut de Regula 6 din anexa VI la MARPOL 73/78, 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 anexei VI la MARPOL 73/78;

b) unei inspecții de reînnoire la intervale de 5 ani, cu excepția cazului în care se aplică Regula 9(2), 9(5), 9(6) sau 9(7) din anexa VI la MARPOL 73/78. Inspecțiile de reînnoire trebuie să fie astfel încât să se asigure că echipamentul, sistemele, instalațiile și materialele îndeplinesc în totalitate prevederile aplicabile ale anexei VI la MARPOL 73/78;

c) unei inspecții intermediare în decurs de 3 luni înainte sau după a doua dată de aniversare ori în decurs de 3 luni înainte sau după a treia dată de aniversare corespunzătoare datei din certificat, care va lua locul uneia dintre inspecțiile anuale specificate în paragraful (1)(d) din Regula 5 din anexa VI la MARPOL 73/78. Inspecția intermediară trebuie să fie efectuată astfel încât să se asigure că echipamentul și amenajările îndeplinesc în totalitate prevederile aplicabile ale anexei VI la MARPOL 73/78 și sunt în stare bună de funcționare. Aceste inspecții intermediare trebuie să fie confirmate în certificatul emis în baza Regulii 6 sau 7 din anexa VI la MARPOL 73/78;

d) unei inspecții anuale în decurs de 3 luni înainte sau după fiecare dată de aniversare corespunzătoare datei din certificat, care include o inspecție generală a echipamentelor, sistemelor, instalațiilor, amenajărilor și materialelor menționate la paragraful (1)(a) din Regula 5 din anexa VI la MARPOL 73/78 în scopul verificării că acestea au fost întreținute în conformitate cu paragraful (4) din Regula 5 din anexa VI la MARPOL 73/78 și că ele se mențin într-o stare corespunzătoare pentru serviciul căruia nava îi este destinată. Aceste inspecții anuale trebuie să fie confirmate în Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei, emis conform Regulii 6 sau 7 din anexa VI la MARPOL 73/78; și

e) unei inspecții suplimentare, generală sau parțială, în funcție de circumstanțe, efectuată după o reparație care rezultă din investigațiile prevăzute la paragraful (4) din Regula 5 din anexa VI la MARPOL 73/78 sau ori de câte ori se efectuează orice fel de reparații sau reînnoiri importante. Inspecția se va efectua astfel încât să se asigure că reparațiile necesare sau reînnoirile au fost efectiv efectuate, că materialele și execuția acestor reparații sau reînnoiri sunt corespunzătoare din toate punctele de vedere și că nava corespunde sub toate aspectele cerințelor acelei anexe.

(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 73/78.

(3) Pentru navele maritime cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 400, care arborează pavilionul român, angajate exclusiv în voiaje 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, prevăzut în anexa la 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. 46.

(4) Vor putea fi exploatate numai navele care corespund prevederilor aplicabile ale anexei VI la MARPOL 73/78 și prevederilor aplicabile din prezentele norme metodologice.

Art. 42. — (1) Inspecțiile prevăzute la art. 41 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 la motoare și echipamente, efectuată în vederea asigurării conformității cu prevederile Regulii 13 din anexa VI la MARPOL 73/78, trebuie să se facă în conformitate cu Codul tehnic NOx.

(3) Dacă un inspector al ANR sau al unei organizații recunoscute stabilește că starea echipamentelor nu corespunde în mod substanțial caracteristicilor 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. Dacă nava se află într-un port al unui stat parte la Protocolul din 1997, autoritățile respective ale statului portului trebuie să fie, de asemenea, informate imediat. Atunci când un inspector al ANR sau un inspector al unei organizații recunoscute a informat autoritățile respective ale statului portului, acesta poate solicita reprezentanților guvernului statului portului respectiv să i se acorde orice asistență necesară pentru îndeplinirea obligațiilor sale, în virtutea Regulii 5 din anexa VI la MARPOL 73/78.

(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 Protocolul din 1997 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 în unul dintre porturile din România, nu corespunde în mod substanțial cu caracteristicile din Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei, ANR are obligația să acorde orice asistență necesară pentru îndeplinirea obligațiilor sale, în virtutea Regulii 5 din anexa VI la MARPOL 73/78, la solicitarea acestuia.

(6) Dispozițiile din prezenta secțiune se completează cu prevederile cuprinse în 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.

Art. 43. — (1) Proprietarii navelor care arborează pavilionul român și care fac obiectul reglementărilor cuprinse în anexa VI la MARPOL 73/78 sau operatorii acestor nave, după caz, au obligația să mențină echipamentul într-o stare corespunzătoare prevederilor acestei anexe și nu trebuie să facă nicio 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 73/78.

(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 73/78 sau se constată un defect care afectează în mod substanțial eficacitatea ori integritatea echipamentului acestei nave, prevăzut în această anexă, comandantul sau proprietarul navei trebuie să raporteze cât mai curând posibil la ANR sau, după caz, la organizația recunoscută care a emis Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei pentru acea navă.

SECȚIUNEA a X-a

Emiterea sau confirmarea Certificatului internațional de prevenire a poluării atmosferei

(regulile 6 și 7 din anexa VI la MARPOL 73/78)

Art. 44. — (1) După o inspecție inițială sau o inspecție de reînnoire efectuată în conformitate cu prevederile Regulii 5 din anexa VI la MARPOL 73/78 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 voiaje spre porturi sau terminale din larg aflate sub jurisdicția altor state parte la Protocolul din 1997; și

b) instalațiilor de foraj și platformelor care arborează pavilionul român, angajate în voiaje în apele aflate sub suveranitatea sau jurisdicția altor state parte la Protocolul din 1997.

(2) Navelor care arborează pavilionul român și care sunt construite înainte de data intrării în vigoare a Protocolului din 1997, respectiv 19 mai 2005, 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 73/78, nu mai târziu de prima andocare planificată după intrarea în vigoare a Protocolului din 1997, dar în niciun caz mai târziu de 3 ani după intrarea în vigoare a Protocolului din 1997.

(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. 45. — (1) ANR poate, la solicitarea unei administrații a unui stat parte la Protocolul din 1997, să procedeze la inspectarea unei nave care arborează pavilionul respectivului stat și dacă apreciază că prevederile anexei VI la MARPOL 73/78 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 73/78.

(2) ANR trebuie să transmită o copie a Certificatului internațional de prevenire a poluării atmosferei și o copie a

raportului de inspecție cât mai 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 mențiune în sensul că a fost emis la cererea administrației statului pavilionului navei și că el are aceeași valoare și este recunoscut în aceleași condiții ca un certificat emis conform Regulii 6 din anexa VI la MARPOL 73/78.

(4) ANR va putea emite certificate internaționale de prevenire a poluării atmosferei în condițiile prevederilor alin. (3) numai la solicitarea statelor parte la Protocolul din 1997 și numai pentru nave care arborează pavilionul acestora.

Art. 46. — (1) În cazul în care se dovedește că 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 Protocolul din 1997 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 instituției specializate din statul parte la Protocolul din 1997 indicat de proprietarul sau operatorul respectivei nave emiterea ori 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 73/78, informând în mod corespunzător proprietarul sau operatorul, precum și organizațiile recunoscute.

(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.

SECȚIUNEA a XI-a

Forma, durata și valabilitatea Certificatului internațional de prevenire a poluării atmosferei

(regulile 8 și 9 din anexa VI la MARPOL 73/78)

Art. 47. — (1) Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei care se emite de către ANR are forma corespunzătoare modelului cuprins în anexa la prezentele norme metodologice.

(2) 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 73/78 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 73/78, respectiv în apendicele I la anexa VI la MARPOL 73/78.

Art. 48. — (1) Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei emis de către ANR sau organizațiile recunoscute trebuie să aibă o valabilitate de 5 ani.

(2) În cazul în care inspecția de reînnoire se efectuează în decurs de 3 luni înainte de data de expirare a certificatului existent, noul certificat va fi valabil începând cu data efectuării inspecției de reînnoire până la data la care se împlinesc 5 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 5 ani de la data expirării certificatului existent.

(4) În cazul în care inspecția de reînnoire este finalizată cu mai mult de 3 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 5 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 s-a putut emite sau lăsa la bordul navei înaintea datei 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 73/78, pe o perioadă ulterioară care însă nu va depăși 5 luni de la data expirării sale.

(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 își 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 3 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 5 ani de la data expirării certificatului existent înainte ca prelungirea să fi fost acordată.

(7) Un certificat emis unei nave angajate în voiaje scurte, care nu a fost prelungit conform prevederilor mai sus menționate din prezenta regulă, poate fi prelungit de către ANR sau de organizațiile recunoscute pe o perioadă de grație de până la o lună de la data expirării indicată în certificat. Dacă inspecția de reînnoire este efectuată, noul certificat trebuie să fie valabil până la o dată care însă nu va depăși 5 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 Regula 9 paragraful 2(b), ci de 5 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 Regulii 9 paragraful 5 sau 6, iar inspecția de reînnoire s-a încheiat după expirarea perioadelor de grație prevăzute în această regulă, perioada de valabilitate a noului certificat va fi de 5 ani de la data finalizării inspecției de reînnoire.

(10) Dacă o inspecție anuală sau intermediară se efectuează înaintea perioadei specificate în Regula 5 din anexa VI la MARPOL 73/78, atunci:

a) data de aniversare indicată în certificat trebuie să fie modificată odată cu confirmarea la o dată care nu trebuie să depășească 3 luni față de data la care s-a efectuat inspecția;

b) următoarea inspecție anuală sau intermediară prevăzută în Regula 5 din anexa VI la MARPOL 73/78 trebuie să fie efectuată la intervalele prevăzute de această regulă, utilizând noua dată de aniversare;

c) data de expirare poate rămâne neschimbată cu condiția ca una sau mai multe inspecții anuale ori intermediare, după caz,

să fie efectuate astfel încât intervalele maxime dintre inspecții prevăzute de Regula 5 din prezenta anexă să nu fie depășite.

(11) Un certificat emis conform Regulii 6 sau 7 din anexa VI la MARPOL 73/78 va înceta să fie valabil în oricare dintre următoarele cazuri:

a) dacă inspecțiile relevante nu sunt efectuate în perioadele prevăzute în Regula 5(1) din anexa VI la MARPOL 73/78;

b) dacă certificatul nu este confirmat așa cum se prevede în Regula 5(1)(c) sau 5(1)(d) din anexa VI la MARPOL 73/78;

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 73/78 nu are caracteristici prin care se poate face dovada că poate funcționa un ciclu complet de 5 ani în condițiile prevăzute în anexa VI la MARPOL 73/78 și în Codul tehnic NOx, 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. 49. — (1) În cazul în care o navă care arborează pavilionul român se transferă sub pavilionul altui stat parte la Protocolul din 1997 și dacă o solicitare în acest sens a fost făcută în decurs de 3 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 înaintea efectuării transferului și, dacă este posibil, copii ale rapoartelor de inspecție pertinente.

(2) În cazul în care o navă care solicită dreptul de arborare a pavilionului român a avut Certificat internațional de prevenire a poluării atmosferei emis de administrația unui alt stat parte la Protocolul din 1997, 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 Regula 5(4) din anexa VI la MARPOL 73/78. Dacă ANR sau, după caz, organizația recunoscută consideră ca fiind necesar, poate solicita administrației statului al cărui pavilion îl purta anterior nava, în decurs de 3 luni de la transferul navei sub pavilionul român, copii ale certificatului existent la navă înaintea efectuării transferului și copii ale rapoartelor de inspecție pertinente.

SECȚIUNEA a XII-a

Activitatea de control

(Regula 10 din anexa VI la MARPOL 73/78)

SUBSECȚIUNEA a XII-a—1

Controlul statului pavilionului

Art. 50. — (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 73/78 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 73/78, 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 măsurilor întreprinse.

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

SUBSECȚIUNEA a XII-a—2

Controlul statului portului

Art. 51. — (1) Orice navă care trebuie să corespundă prevederilor anexei VI la MARPOL 73/78 și care nu arborează pavilionul român, care se află într-un port sau terminal din larg aflat sub jurisdicția României, poate fi supusă unei inspecții de control efectuate de inspectorii PSC din cadrul ANR, autorizați pentru a efectua controlul statului portului în vederea verificării aplicării normelor de exploatare prevăzute de această 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 cazul în care inspectorii PSC din cadrul ANR constată abateri de la prevederile regulilor din anexa VI la MARPOL 73/78, 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 anexă.

(3) În cazul navelor care arborează pavilionul unui stat parte la Protocolul din 1997, 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 ori 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 Protocolul din 1997 care a acordat dreptul de arborare a pavilionului respectivei nave și se va consulta cu aceasta asupra măsurilor pe care urmează să le ia.

(6) În cazul în care nava controlată arborează pavilionul unui stat care nu este parte la Protocolul din 1997, inspectorii PSC din cadrul ANR se vor asigura că nava controlată respectă prevederile anexei VI la MARPOL 73/78 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 alin. (1) și (6) se completează cu dispozițiile aplicabile prevăzute în instrucțiunile emise de ministrul transporturilor 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) din 22 iulie 2005 — Instrucțiuni pentru controlul statului portului ca urmare a adoptării anexei VI la MARPOL.

Art. 52. — (1) Navele care arborează pavilionul român, cărora li se aplică prevederile anexei VI la MARPOL 73/78 și care se află în porturile sau terminalele din larg aflate sub jurisdicția unui stat parte la Protocolul din 1997, 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 Protocolul din 1997, 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 Protocolul din 1997, 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 descoperite de inspectorii PSC.

Art. 53. — (1) Fiecare navă căreia i se aplică prevederile anexei VI la MARPOL 73/78, care nu arborează pavilionul român și care solicită intrarea în unul 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 73/78 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 a XIII-a

Nerespectarea cerințelor și măsuri de remediere

(Regula 11 din anexa VI la MARPOL 73/78)

Art. 54. — (1) ANR trebuie să coopereze cu administrațiile celorlalte state parte la Protocolul din 1997 în ceea ce privește descoperirea nerespectării cerințelor și punerea în aplicare a prevederilor anexei VI la MARPOL 73/78 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 căreia i se aplică prezenta Convenție 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 73/78, încălcând prevederile acesteia. Dacă o inspecție de control indică o încălcare a prevederilor anexei VI la MARPOL 73/78, 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 73/78, 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 cunoștință 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 Protocolul din 1997 pentru a investiga o navă căreia i se aplică prevederile anexei VI la MARPOL 73/78 și care intră în porturile sau terminalele din larg aflate sub jurisdicția României, atunci ANR trebuie să efectueze 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. 55. — (1) O navă căreia i se aplică prevederile anexei VI la MARPOL 73/78 și care arborează pavilionul român poate fi supusă, în orice port sau terminal din larg aparținând unui stat parte la Protocolul din 1997, 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 73/78, încălcând prevederile acesteia.

(2) Dacă o inspecție de control indică o încălcare a prevederilor anexei VI la MARPOL 73/78 și ANR a primit un raport al administrației respectivului stat parte la Protocolul din 1997, 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 Protocolul din 1997 să îi 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 prezumtivă nerespectare, ANR va proceda în conformitate cu legislația în vigoare cât mai curând posibil.

(4) ANR va comunica imediat statului parte la Protocolul din 1997, care i-a transmis raportul, precum și IMO măsurile luate.

Art. 56. — (1) ANR poate transmite administrației unui alt stat parte la Protocolul din 1997 o cerere de investigare împreună cu dovezi suficiente că nava a emis în vreun loc vreuna dintre substanțele prevăzute în anexa VI la MARPOL 73/78, încălcând astfel prevederile acestei anexe.

(2) Raportul acestei investigații elaborat de administrația respectivului stat parte la Protocolul din 1997 primit la ANR va sta la baza deciziei privind luarea măsurilor corespunzătoare în conformitate cu anexa VI la MARPOL 73/78.

Art. 57. — În cazul în care ANR va hotărî în urma investigației că respectiva navă a încălcat prevederile anexei VI la MARPOL 73/78, atunci ANR va lua măsurile necesare prevăzute în prezentele norme metodologice și/sau în legislația de mediu.

*ANEXĂ
la normele metodologice*

CERTIFICAT INTERNAȚIONAL DE PREVENIRE A POLUĂRII ATMOSFEREI INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Emis în conformitate cu prevederile 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 și așa cum a fost modificată prin Rezoluția MEPC.132(53) (denumită în continuare *Convenția*), sub autoritatea:

Issued under the provisions of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, and as amended by resolution MEPC.132(53), (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

Tipul de navă: navă-cisternă
Type of ship: tanker
navă de alt tip decât nava cisternă
ship other than a tanker

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

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTUL:

THIS IS TO CERTIFY:

1. că nava a fost inspectată conform Regulii 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

în totalitate prevederile aplicabile din anexa VI la Convenție.

2. că în urma acestei inspecții s-a constatat că echipamentul, sistemele, instalațiile, amenajările și materialele îndeplinesc
 2. that the survey shows that the equipment, systems, fittings, arrangements and materials fully comply with the applicable requirements of Annex VI of the Convention.

Data finalizării inspecției în baza căreia a fost emis acest certificat:zz/ll/an

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)

.....
 (Data emiterii)
 (Date of issue)

.....
 (Semnătura persoanei oficiale legal autorizată
 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 Convenției:

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 the Convention:

Inspecția anuală: Semnat:
 Annual survey: Signed
 (Semnătura persoanei oficiale legal autorizată)
 (Signature of authorized official)
 Locul:
 Place
 Data:
 Date

(Sigiliul sau ștampila, după caz, a autorității)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Inspecția anuală/intermediară*): Semnat:
 Annual/Intermediate*) survey: Signed
 (Semnătura persoanei oficiale legal autorizată)
 (Signature of authorized official)
 Locul:
 Place
 Data:
 Date

(Sigiliul sau ștampila, după caz, a autorității)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Inspecția anuală/intermediară*): Semnat:
 Annual/Intermediate*) survey: Signed
 (Semnătura persoanei oficiale legal autorizată)
 (Signature of authorized official)
 Locul:
 Place
 Data:
 Date

(Sigiliul sau ștampila, după caz, a autorității)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

*) Se elimină, după caz.
 *) Delete as appropriate.

Inspecția anuală:
Annual survey:

Semnat:

Signed

(Semnătura persoanei oficiale legal autorizată)
(Signature of authorized official)

Locul:

Place

Data:

Date

(Sigiliul sau ștampila, după caz, a autorității)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Inspecția anuală/intermediară în conformitate cu Regula 9(8)(c)

Annual/intermediate survey in accordance with regulation 9(8)(c)

Se certifică prin prezentul că, în urma inspecției anuale/intermediare*), efectuată în conformitate cu Regula 9(8)(c) din anexa VI la Convenție, s-a constatat că nava îndeplinește prevederile pertinente ale Convenției:

This is to certify that, at an annual/intermediate) survey in accordance with regulation 9(8)(c) of Annex VI of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:*

Semnat:

Signed

(Semnătura persoanei oficiale legal autorizată)
(Signature of authorized official)

Locul:

Place

Data:

Date

(Sigiliul sau ștampila, după caz, a autorității)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Confirmarea pentru prelungirea certificatului dacă acesta este valabil pe o perioadă mai mică 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 corespunde prevederilor pertinente din Convenție și prezentul certificat trebuie, conform Regulii 9(3) din anexa VI la Convenție, să fie acceptat ca valabil până la.....

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, 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 legal autorizată)
(Signature of authorized official)

Locul:

Place

Data:

Date

(Sigiliul sau ștampila, după caz, a autorității)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Confirmarea în cazul finalizării inspecției de reînnoire și al aplicării Regulii 9(4)

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

Nava corespunde prevederilor pertinente din Convenție și prezentul certificat trebuie, conform Regulii 9(4) din anexa VI la Convenție, să fie acceptat ca valabil până la.....

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation 9(4) of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until

Semnat:

Signed

(Semnătura persoanei oficiale legal autorizată)
(Signature of authorized official)

Locul:

Place

Data:

Date

(Sigiliul sau ștampila, după caz, a autorității)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

*) Se elimină, după caz.

*) Delete as appropriate.

Confirmarea pentru prelungirea valabilității certificatului până la sosirea navei în portul de efectuare a inspecției sau prelungirea pe o perioadă de grație în cazul aplicării Regulii 9(5) sau 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

Acest certificat trebuie, în conformitate cu Regula 9(5) sau 9(6)* din anexa VI la Convenție, să fie acceptat ca valabil până la.....

This certificate shall, in accordance with regulation 9(5) or 9(6) of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until*

Semnat:

Signed

(Semnătura persoanei oficiale legal autorizată)

(Signature of authorized official)

Locul:

Place

Data:

Date

(Sigiliul sau ștampila, după caz, a autorității)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Confirmarea pentru devansarea datei de aniversare în cazul aplicării Regulii 9(8)

Endorsement for advancement of anniversary date where regulation 9(8) applies

Conform Regulii 9(8) din anexa VI la Convenție, noua dată de aniversare este

In accordance with regulation 9(8) of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is

Semnat:

Signed

(Semnătura persoanei oficiale legal autorizată)

(Signature of authorized official)

Locul:

Place

Data:

Date

(Sigiliul sau ștampila, după caz, a autorității)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Conform Regulii 9(8) din anexa VI la Convenție, noua dată de aniversare este

In accordance with regulation 9(8) of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is

Semnat:

Signed

(Semnătura persoanei oficiale legal autorizată)

(Signature of authorized official)

Locul:

Place

Data:

Date

(Sigiliul sau ștampila, după caz, a autorității)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

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

Supplement to International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate

Fișa construcției și echipamentului

Record of construction and equipment

Cu privire la prevederile 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 (denumită în continuare *Convenția*).

In respect of the provisions of Annex VI of 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”).

Note:

Notes:

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

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

*) Se elimină, după caz.

*) Delete as appropriate.

2. Fișa trebuie să fie întocmită cel puțin în limbile engleză, franceză sau spaniolă. Dacă se utilizează și limba oficială a țării care îl emite, aceasta va prevala 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 la Convenție, iar rezoluțiile se referă la cele 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 sau literele distinctive

Distinctive number or letters

1.3 Numărul IMO

IMO number

1.4 Portul de înregistrare

Port of registry

1.5 Tonajul brut

Gross tonnage

1.6 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

1.7 Data la care a început transformarea importantă a motorului (dacă este cazul) (Regula 13):

Date of commencement of major engine conversion (if applicable)(regulation 13)

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

The following fire extinguishing systems and equipment containing halons may continue in service

Instalație/echipament <i>System Equipment</i>	Amplasare la bordul navei <i>Location on board</i>

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

The following systems and equipment containing CFCs may continue in service

Instalație/echipament <i>System Equipment</i>	Amplasare la bordul navei <i>Location on board</i>

2.1.3 Următoarele instalații, care conțin hidroclorofluorcarburi (HCFC), 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/echipament <i>System Equipment</i>	Amplasare la bordul navei <i>Location on board</i>

2.2 Oxizi de azot (NO_x) (Regula 13)*Nitrogen oxides (NO_x) (regulation 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(3)(a), conform Codului tehnic NO_x

The following diesel engines with power output greater than 130 kW, and installed on a ship constructed on after 1 January 2000, comply with the emission standards of regulation 13(3)(a) in accordance with NO_x Technical Code

Producătorul și modelul <i>Manufacturer and Model</i>	Numărul seriei <i>Serial number</i>	Utilizare <i>Use</i>	Putere de ieșire (kW) <i>Power Output (kW)</i>	Turația nominală (rpm) <i>Rated Speed (RPM)</i>

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(2) la 1 ianuarie 2000 sau după această dată, corespund normelor de emisie de la Regula 13(3)(a), conform Codului tehnic NO_x:

The following diesel engines with power output greater than 130 kW and which underwent major conversion per regulation 13(2) on or after 1 January 2000, comply with the emission standards of regulation 13(3)(a) in accordance with the NO_x Technical Code

Producătorul și modelul <i>Manufacturer and Model</i>	Numărul seriei <i>Serial number</i>	Utilizare <i>Use</i>	Putere de ieșire (kW) <i>Power Output (kW)</i>	Turația nominală (rpm) <i>Rated Speed (RPM)</i>

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(2) la 1 ianuarie 2000 sau după această dată, sunt echipate cu o instalație de epurare a gazelor arse sau folosesc alte metode echivalente, în conformitate cu Regula 13(3) și cu Codul tehnic NO_x:

The following diesel engines with power output greater than 130 kW and installed on a ship constructed on or after 1 January 2000, or with a power output greater than 130 kW and which underwent major conversion per regulation 13(2) on or after 1 January 2000, are fitted with an exhaust gas cleaning system or other equivalent methods in accordance with regulation 13(3) and the NO_x Technical Code

Producătorul și modelul <i>Manufacturer and Model</i>	Numărul seriei <i>Serial number</i>	Utilizare <i>Use</i>	Putere de ieșire (kW) <i>Power Output (kW)</i>	Turația nominală (rpm) <i>Rated Speed (RPM)</i>

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 NO_x în conformitate cu Codul tehnic NO_x:

The following diesel engines from 2.2.1, 2.2.2 and 2.2.3 above, are fitted with NO_x emission monitoring and recording devices in accordance with the NO_x Technical Code

Producătorul și modelul <i>Manufacturer and Model</i>	Numărul seriei <i>Serial number</i>	Utilizare <i>Use</i>	Putere de ieșire (kW) <i>Power Output (kW)</i>	Turația nominală (rpm) <i>Rated Speed (RPM)</i>

2.3 Oxizi de sulf (SO_x) (Regula 14)*Sulphur oxides (SO_x) (regulation 14)*

2.3.1 În cazul în care nava este exploatată în cadrul unei zone de control al emisiei de SO_x specificate în Regula 14(3), aceasta utilizează:

When the ship operates within an SO_x Emission Control Area specified in regulation 14(3), the ship uses:

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

fuel oil with a sulphur content that does not exceed 1.5% m/m as documented by bunker delivery notes; or

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

an approved exhaust gas cleaning system to reduce SO_x emissions below 6.0 g SO_x/kWh; or

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

other approved technology to reduce SO_x emissions below 6.0 g SO_x/kWh

2.4 Compuși organici volatili (COV) (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*

2.5 Nava are un incinerator:

*The ship has an incinerator*1. care îndeplinește prevederile Rezoluției MEPC.76(40), așa cum a fost modificată*which complies with resolution MEPC.76(40), as amended*2. care a fost instalat înainte de 1 ianuarie 2000 și nu corespunde prevederilor Rezoluției MEPC.76(40), așa cum a fost modificată*installed before 1 January 2000 which does not comply with resolution MEPC.76(40) as amended*

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

This is to certify that this Record is correct in all respects.

Emisă la

Issued at

*(Locul emiterii fișei)**(Place of issue of the Record)**(Data emiterii)**(Date of Issue)**(Semnătura persoanei oficiale autorizate să elibereze fișa)**(Signature of duly authorized official issuing the Record)**(Sigiliul sau ștampila, după caz, al/a autorității)**(Seal or Stamp of the authority, as appropriate)***GUVERNUL ROMÂNIEI****HOTĂRÂRE****pentru aprobarea Normelor de efectuare a activității de transport rutier de mărfuri periculoase în România**

În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată,

Guvernul României adoptă prezenta hotărâre.

Art. 1. — Se aprobă Normele de efectuare a activității de transport rutier de mărfuri periculoase în România, prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. — Pe data intrării în vigoare a prezentei hotărâri se abrogă Hotărârea Guvernului nr. 1.374/2000 pentru aprobarea Normelor privind aplicarea etapizată în traficul intern a

prevederilor Acordului european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (A.D.R.), încheiat la Geneva la 30 septembrie 1957, la care România a aderat prin Legea nr. 31/1994, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 11 din 9 ianuarie 2001, cu modificările și completările ulterioare.

PRIM-MINISTRU

CĂLIN POPESCU-TĂRICEANUContrasemnează:

Ministrul transporturilor,

Ludovic Orban

Ministrul internelor și reformei administrative,

Cristian David

Ministrul apărării,

Teodor Viorel Meleşcanu

Ministrul mediului și dezvoltării durabile,

Attila Korodi

Ministrul muncii, familiei și egalității de șanse,

Paul Păcuraru

Ministrul economiei și finanțelor,

Varujan Vosganian

Departamentul pentru Afaceri Europene

Adrian Ciocănea,

secretar de stat

București, 26 septembrie 2007.

Nr. 1.175.

N O R M E

de efectuare a activității de transport rutier de mărfuri periculoase în România

CAPITOLUL I

Domeniul de aplicare, definiții și dispoziții generale

Art. 1. — (1) Prezentele norme stabilesc cadrul de aplicare în România a prevederilor Acordului european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (A.D.R.), încheiat la Geneva la 30 septembrie 1957, la care România a aderat prin Legea nr. 31/1994.

(2) Prezentele norme se aplică transporturilor rutiere de mărfuri periculoase efectuate pe teritoriul României, activităților de control efectuate în transportul rutier de mărfuri periculoase la vehiculele care circulă sau intră pe teritoriul României dintr-o altă țară, controalelor activităților desfășurate de întreprinderi așa cum sunt definite în prezenta hotărâre.

(3) Prezentele norme nu se aplică transportului de mărfuri periculoase cu vehicule aparținând instituțiilor publice componente ale sistemului național de apărare sau aflate în responsabilitatea acestora.

(4) Transporturile de mărfuri periculoase efectuate cu vehicule rutiere aparținând instituțiilor publice componente ale sistemului național de apărare se vor executa corespunzător normelor proprii elaborate de acestea, potrivit legislației în vigoare.

Art. 2. — (1) Prezentele norme nu limitează dreptul autorităților competente de a emite, cu respectarea legislației comunitare, reglementări privind:

a) transportul național și internațional de mărfuri periculoase pe teritoriul României, efectuat cu vehicule care nu intră sub incidența prezentelor norme;

b) regulamentele de circulație rutieră specifice transportului național și internațional de mărfuri periculoase.

(2) Domeniul de aplicare al reglementărilor prevăzute la alin. (1) nu poate fi extins.

(3) Reglementările prevăzute la alin. (1) încetează să se aplice dacă alte măsuri similare devin obligatorii potrivit dispozițiilor comunitare.

Art. 3. — (1) În înțelesul prezentelor norme, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații:

a) *A.D.R.* — Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (A.D.R.), încheiat la Geneva la 30 septembrie 1957, la care România a aderat prin Legea nr. 31/1994, actualizat cu amendamentele ulterioare;

b) *vehicul* — orice fel de autovehicul rutier, complet sau incomplet, având cel puțin 4 roți și o viteză maximă proiectată de peste 25 km/oră, precum și remorcile acestuia, cu excepția vehiculelor care circulă pe șine și a mașinilor mobile;

c) *mărfuri periculoase* — acele substanțe și obiecte al căror transport rutier este interzis sau este autorizat numai în anumite împrejurări, potrivit anexelor A și B la A.D.R.;

d) *transport* — orice operațiune de transport rutier efectuată de un vehicul, integral sau parțial pe drumurile publice din România, inclusiv operațiunile de încărcare și descărcare a mărfurilor periculoase prevăzute în anexele A și B la A.D.R., cu excepția operațiunilor efectuate integral în perimetrul unei zone închise;

e) *întreprindere* — orice persoană fizică sau juridică, cu ori fără scop lucrativ, orice asociație sau grup de persoane fără

personalitate juridică, cu ori fără scop lucrativ, și orice organism aflat în subordinea unei autorități publice, care are personalitate juridică sau depinde de o autoritate care are personalitate juridică/care transportă, încarcă ori descarcă mărfuri periculoase sau determină transportul acestora, precum și cele care depozitează temporar, colectează, ambalează sau livrează astfel de mărfuri ca parte a operațiunii de transport și care sunt stabilite pe teritoriul României ori desfășoară pe teritoriul României astfel de activități;

f) *control* — orice activitate de control, inspecție, verificare sau formalitate îndeplinite de autoritățile competente în scopul asigurării siguranței în transportul de mărfuri periculoase.

(2) Definițiile prevăzute la alin. (1) se completează cu cele prevăzute în cap. 1.2 din anexa A la A.D.R.

Art. 4. — (1) Fără a aduce atingere prevederilor art. 12, mărfurile periculoase al căror transport este interzis potrivit anexelor A și B la A.D.R. nu vor fi transportate rutier.

(2) Transportul celorlalte mărfuri periculoase enumerate în anexa A la A.D.R. este autorizat în condițiile respectării prevederilor anexelor A și B la A.D.R., în special în ceea ce privește:

a) ambalarea și etichetarea mărfurilor în cauză; și

b) construcția, echipamentul și exploatarea corespunzătoare a vehiculului care transportă mărfurile în cauză.

CAPITOLUL II

Derogații, restricții și exceptări

Art. 5. — (1) Pentru transportul de mărfuri periculoase în trafic național, efectuat cu vehicule înmatriculate în România, pot fi adoptate dispoziții suplimentare față de cele prevăzute în anexele A și B la A.D.R., dacă acestea sunt conforme cu Recomandările Organizației Națiunilor Unite privind transportul de mărfuri periculoase.

(2) Dispozițiile prevăzute la alin. (1) pot fi valabile cel mult până când anexele A și B la A.D.R. vor prelua prin revizuire aceste recomandări.

(3) Ministerul Transporturilor, în calitate de autoritate de stat responsabilă cu aplicarea prevederilor A.D.R., informează Comisia Europeană despre dispozițiile prevăzute la alin. (1).

Art. 6. — (1) Fără a aduce atingere legislației comunitare, mai ales celei privind accesul la piață, România își păstrează dreptul de a reglementa sau de a interzice transportul anumitor mărfuri periculoase pe teritoriul său, strict pentru alte rațiuni decât cele de siguranță pe perioada transportului, cum ar fi rațiuni de siguranță națională, de prohibiție a deținerii sau utilizării acestora, ori de protecție a mediului.

(2) Orice reglementări impuse potrivit alin. (1) vehiculelor care efectuează un transport internațional se adoptă potrivit prevederilor cap. 1.9 din anexa A la A.D.R., se limitează ca domeniu și arie de aplicare, se aplică atât transporturilor naționale, cât și internaționale și nu pot da naștere niciunei discriminări.

Art. 7. — Cu excepția cerințelor privitoare la construcție, pot fi adoptate dispoziții mai stricte în privința transportului rutier național de mărfuri periculoase efectuat cu vehicule înmatriculate în România.

Art. 8. — În cazul în care Ministerul Transporturilor consideră că dispozițiile aplicabile privind siguranța transporturilor rutiere de mărfuri periculoase sunt insuficiente pentru a limita pericolele generate de transport în cazul unui eveniment și dacă există nevoia urgentă de a se întreprinde o acțiune, atunci, în faza de planificare, această instituție notifică Comisia Europeană despre măsurile pe care își propune să le ia, urmând ca aceste măsuri să fie aplicate numai după obținerea acceptului Comisiei Europene.

Art. 9. — Fără a aduce atingere prevederilor art. 25, în cazul operațiunilor de transport multimodal care implică, pe lângă transportul rutier, transportul maritim sau aerian, dacă mărfurile periculoase sunt clasificate, ambalate și etichetate potrivit cerințelor reglementărilor privind transportul maritim ori aerian al mărfurilor periculoase, atunci cerințele prezentelor norme privind clasificarea, ambalarea și etichetarea se consideră îndeplinite.

Art. 10. — Prin excepție de la dispozițiile din anexele A și B la A.D.R. referitoare la limba utilizată în marcajele și documentația relevantă, la transportul rutier de mărfuri periculoase în trafic național poate fi utilizată doar limba română.

Art. 11. — Echipamentele sub presiune transportabile pot fi utilizate în condițiile legislației în vigoare.

Art. 12. — (1) Ministerul Transporturilor poate autoriza desfășurarea unei operațiuni ad-hoc de transport rutier de mărfuri periculoase în trafic intern, care este fie interzisă prin anexa A sau B la A.D.R., fie este efectuată în condiții diferite de cele prevăzute în aceste anexe, cu condiția ca această operațiune ad-hoc de transport să nu aducă atingere siguranței sau securității și să fie clar limitată în timp și scop.

(2) Pe perioade ce nu pot depăși 5 ani, Ministerul Transporturilor poate adopta, în condițiile legii, anumite derogări temporare de la respectarea anexelor A și B la A.D.R., cu respectarea prevederilor cap. 1.5 din anexa A la A.D.R. și în urma notificării Comisiei Europene.

(3) Derogările temporare prevăzute la alin. (2) nu pot fi reînnoite.

Art. 13. — (1) Vehiculele înmatriculate sau puse în circulație în statele membre ale Uniunii Europene sunt autorizate să efectueze transporturi internaționale de mărfuri periculoase pe teritoriul României dacă transporturile în cauză respectă prevederile Directivei nr. 94/55/CE, cu modificările și completările ulterioare.

(2) Vehiculele înmatriculate sau puse în circulație în alte state decât cele membre ale Uniunii Europene sunt autorizate să efectueze transporturi internaționale de mărfuri periculoase pe teritoriul României dacă transporturile în cauză respectă prevederile A.D.R.

Art. 14. — Derogările prevăzute în prezentul capitol se completează cu cele prevăzute în secțiunea 1.1.3 și în cap. 1.6 și 3.4 din anexa A la A.D.R.

CAPITOLUL III

Atribuții și obligații

Art. 15. — (1) Autoritățile administrației publice au următoarele atribuții:

I. Ministerul Transporturilor:

a) reglementarea condițiilor de efectuare a transporturilor rutiere de mărfuri periculoase în condiții de securitate, siguranță a transportului și protecție a mediului;

b) reglementarea condițiilor de omologare, agreare și efectuare a inspecției tehnice periodice a vehiculelor destinate transportului anumitor mărfuri periculoase;

c) reglementarea pregătirii profesionale a conducătorilor autovehiculelor care transportă mărfuri periculoase și a consilierilor de siguranță pentru transportul rutier al mărfurilor periculoase, precum și acordarea și recunoașterea certificatelor de pregătire profesională ale acestora;

d) stabilirea, împreună cu Ministerul Internelor și Reformei Administrative și, după caz, cu autoritățile administrației publice locale, a drumurilor interzise accesului vehiculelor care transportă mărfuri periculoase, cu indicarea rutelor ocolitoare sau alternative și a modului de semnalizare a lor;

e) controlul în transportul rutier de mărfuri periculoase;

f) cercetarea, după caz, împreună cu celelalte autorități ale administrației publice centrale care au atribuții potrivit legii, a evenimentelor produse la încărcarea, descărcarea sau transportul rutier de mărfuri periculoase, precum și stabilirea și aplicarea măsurilor ce se impun;

II. Comisia Națională pentru Controlul Activităților Nucleare:

a) reglementarea și controlul condițiilor de efectuare a transporturilor rutiere de materiale radioactive în condiții de securitate, siguranță a transportului și protecție a mediului;

b) stabilirea, împreună cu Ministerul Transporturilor, Ministerul Internelor și Reformei Administrative și, după caz, cu autoritățile publice locale, a drumurilor interzise accesului transportului rutier de materiale radioactive;

c) cercetarea, după caz, împreună cu celelalte autorități ale administrației publice centrale care au atribuții potrivit legii, a evenimentelor produse la încărcarea, descărcarea sau transportul rutier de mărfuri periculoase, precum și stabilirea și aplicarea măsurilor ce se impun;

III. Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile:

a) eliberarea și controlul deținerii acordului și/sau a autorizației de mediu pentru operatorii economici care ambalează, depozitează în vederea expedierii, încarcă, descarcă și/sau transportă mărfuri periculoase;

b) cercetarea, după caz, împreună cu celelalte autorități ale administrației publice centrale care au atribuții potrivit legii, a evenimentelor produse la încărcarea, descărcarea sau transportul rutier de mărfuri periculoase, precum și stabilirea și aplicarea măsurilor ce se impun;

IV. Ministerul Economiei și Finanțelor:

a) reglementarea condițiilor de construcție, probe, omologare, marcare a tipului și verificare periodică pentru ambalajele și recipientele destinate transportului rutier al mărfurilor periculoase;

b) elaborarea normelor privind omologarea și verificarea periodică a suprastructurilor vehiculelor rutiere specializate pentru transportul rutier de mărfuri periculoase;

c) cercetarea, după caz, împreună cu celelalte autorități ale administrației publice centrale care au atribuții potrivit legii, a evenimentelor produse la încărcarea, descărcarea sau transportul rutier de mărfuri periculoase, precum și stabilirea și aplicarea măsurilor ce se impun;

V. Ministerul Internelor și Reformei Administrative:

a) intervenția operativă în caz de eveniment sau de iminență a producerii unui eveniment în timpul transportului rutier al mărfurilor periculoase;

b) stabilirea, împreună cu Ministerul Transporturilor și, după caz, cu autoritățile administrației publice locale, a drumurilor interzise accesului transportului de mărfuri periculoase, cu indicarea rutelor ocolitoare sau alternative și a modului de semnalizare a lor;

c) elaborarea, împreună cu autoritățile publice locale, a planurilor de alarmare și intervenție în caz de poluare accidentală a mediului în timpul transportului mărfurilor periculoase;

d) cercetarea, după caz, împreună cu celelalte autorități ale administrației publice centrale care au atribuții potrivit legii, a evenimentelor produse la încărcarea, descărcarea sau transportul rutier de mărfuri periculoase, precum și stabilirea și aplicarea măsurilor ce se impun;

e) elaborarea și controlul respectării de către unitățile și structurile din subordine sau coordonare, a normelor prevăzute la art. 1 alin. (4);

VI. autoritățile administrației publice locale:

a) stabilirea, împreună cu Ministerul Internelor și Reformei Administrative, a drumurilor interzise accesului vehiculelor care transportă mărfuri periculoase, cu indicarea rutelor ocolitoare sau alternative și a modului de semnalizare a lor, pentru drumurile publice din administrare;

b) elaborarea unor programe locale de alarmare și intervenție în cazul evenimentelor survenite în timpul transportului de mărfuri periculoase;

c) stabilirea locurilor unde încărcarea, descărcarea și/sau parcarele vehiculelor care transportă mărfuri periculoase sunt interzise sau autorizate numai în anumite condiții;

d) participarea la organizarea intervenției pentru limitarea efectelor evenimentelor grave provocate în timpul transportului mărfurilor periculoase;

VII. Ministerul Apărării, pentru:

— elaborarea și controlul respectării de către unitățile și instituțiile din subordine a normelor prevăzute la art. 1 alin. (4);

VIII. Agenția Națională pentru Substanțe și Preparate Chimice Periculoase, pentru:

a) elaborarea normelor privind clasificarea, ambalarea, etichetarea, încărcarea și descărcarea mărfurilor periculoase, precum și a celor privind compatibilitatea ambalajelor destinate transportului mărfurilor periculoase;

b) omologarea și recunoașterea omologării ambalajelor destinate transportului rutier al mărfurilor periculoase;

c) cercetarea, după caz, împreună cu celelalte autorități ale administrației publice centrale care au atribuții potrivit legii, a evenimentelor produse la încărcarea, descărcarea sau transportul rutier de mărfuri periculoase, precum și stabilirea și aplicarea măsurilor ce se impun.

(2) În termen de 6 luni de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, autoritățile administrației publice prevăzute la alin. (1) vor emite sau actualiza reglementările necesare pentru punerea în aplicare a prezentelor norme în domeniul lor de activitate.

(3) Autoritățile publice prevăzute la alin. (1) comunică Ministerului Transporturilor textele reglementărilor elaborate potrivit alin. (2) în vederea notificării Comisiei Europene.

Art. 16. — (1) Obligațiile principalilor factori implicați în transportul de mărfuri periculoase, respectiv expeditorul, transportatorul și destinatarul, sunt stabilite în secțiunile 1.4.1 și 1.4.2 din anexa A la A.D.R.

(2) Obligațiile celorlalți factori implicați în transportul de mărfuri periculoase, respectiv încărcătorul, ambalatorul, încărcătorul de cisterne și operatorul unui container-cisternă sau al unei cisterne mobile, sunt stabilite în secțiunile 1.4.1 și 1.4.3 din anexa A la A.D.R.

Art. 17. — (1) Întreprinderile care încarcă, transportă sau descarcă mărfuri periculoase au obligația de a desemna pentru fiecare punct de lucru câte un consilier de siguranță, potrivit prevederilor reglementărilor în vigoare.

(2) Consilierii de siguranță pentru transportul rutier al mărfurilor periculoase trebuie să fie deținători ai unui certificat de consilier de siguranță valabil, obținut potrivit reglementărilor în vigoare care transpun prevederile secțiunii 1.8.3 din anexa A la A.D.R.

(3) Conducătorii auto care transportă mărfuri periculoase trebuie să fie deținători ai unui certificat A.D.R. valabil, obținut potrivit reglementărilor în vigoare care transpun prevederile secțiunilor 8.2.1 și 8.2.2 din anexa B la A.D.R.

Art. 18. — (1) Personalul utilizat la operarea cu mărfuri periculoase, altul decât cel prevăzut la art. 17, trebuie să fie instruit potrivit prevederilor cap. 1.3 din anexa A la A.D.R. și ale secțiunii 8.2.3 din anexa B la A.D.R.

(2) Instruirea prevăzută la alin. (1) poate face parte din pregătirea pentru protecția muncii și se face cu ocazia angajării, primirii de responsabilități pe linia transportului de mărfuri periculoase și periodic, la intervale de maximum un an.

(3) Instruirea prevăzută la alin. (1) se înregistrează în dosarul personal al angajatului.

Art. 19. — Pe lângă obligațiile prevăzute în alte acte normative, vehiculele utilizate pentru transportul rutier de mărfuri periculoase trebuie să îndeplinească cumulativ și următoarele condiții:

a) să corespundă prevederilor cap. 8.1 din anexa B la A.D.R.;

b) să fie placardate potrivit cap. 5.3 din anexa A la A.D.R.;

c) să dețină certificat de agreare, dacă acest lucru este impus de reglementările în vigoare care transpun prevederile părții 9 din anexa B la A.D.R.

Art. 20. — Întreprinderile care operează cu mărfurile periculoase de mare risc prevăzute în tabelul 1.10.5 din anexa A la A.D.R. trebuie să respecte prevederile cap. 1.10 din anexa A la A.D.R.

Art. 21. — (1) Pentru a putea fi încărcate în vehicule în vederea transportului, mărfurile periculoase trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

a) să fie admise la transportul rutier potrivit cap. 2.2 și tabelului A din cap. 3.2 din anexa A la A.D.R.;

b) să fie clasificate complet potrivit prevederilor părții a 2-a din anexa A la A.D.R.;

c) să fie ambalate în ambalaje sau cisterne potrivit prevederilor părții a 4-a și cap. 5.1 din anexa A la A.D.R.;

d) să fie marcate și etichetate potrivit cap. 5.2 din anexa A la A.D.R.

(2) Laboratoarele care analizează mărfurile periculoase, în vederea clasificării acestora, trebuie să fie acreditate sau certificate că respectă principiile bune practice de laborator potrivit reglementărilor în vigoare.

Art. 22. — Pe lângă documentele privind transportul rutier stabilite prin alte reglementări, la bordul vehiculelor care transportă mărfuri periculoase trebuie să se afle documentele stabilite în secțiunea 8.1.2 din anexa B la A.D.R.

Art. 23. — Ambalajele, recipientele mari pentru transportul în vrac (RMV), ambalajele mari, cisternele și containerele pentru transportul în vrac utilizate pentru transportul mărfurilor periculoase trebuie să se conformeze cerințelor stabilite în partea a 6-a din anexa A la A.D.R.

Art. 24. — La încărcarea, transportul și descărcarea mărfurilor periculoase se vor respecta prevederile cap. 5.5 și ale părții a 7-a din anexa A la A.D.R.

Art. 25. — În cazul transportului combinat sau multimodal al mărfurilor periculoase ori al utilizării unor echipamente construite pentru a corespunde cerințelor reglementărilor care vizează alte moduri de transport, în plus față de prevederile art. 9, se vor aplica prevederile relevante din secțiunea 1.1.4 din anexa A la A.D.R.

Art. 26. — Întreprinderile care operează cu materiale radioactive din clasa 7 vor respecta și prevederile cap. 1.7 din anexa A la A.D.R.

Art. 27. — La clasificarea, etichetarea, ambalarea, manipularea, încărcarea, transportul rutier și descărcarea mărfurilor periculoase, întreprinderile vor respecta toate dispozițiile la care se face trimitere în cap. 3.1 și 3.2 din anexa A la A.D.R.

Art. 28. — În cazul producerii unui eveniment grav în timpul transportului de mărfuri periculoase pe teritoriul României, al unui alt stat membru al Uniunii Europene sau al unui stat care este parte contractantă la A.D.R., întreprinderile înregistrate în România, ale căror vehicule sunt implicate în accident, au obligația de a redacta un raport potrivit prevederilor secțiunii 1.8.5 din anexa A la A.D.R. și de a-l transmite Ministerului Transporturilor.

Art. 29. — Întreprinderile au obligația de a transmite Ministerului Transporturilor un raport anual privitor la activitatea desfășurată, așa cum este prevăzut în Regulamentul pentru desemnarea, pregătirea profesională și examinarea consilierilor de siguranță pentru transportul rutier, feroviar sau pe căile navigabile interioare al mărfurilor periculoase, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1.044/2003, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 30. — Membrii echipajelor autovehiculelor care transportă mărfuri periculoase au următoarele obligații:

a) să respecte prevederile cap. 8.1, 8.3 și 8.4 din anexa B la A.D.R.;

b) să poarte asupra lor, pe toată durata transportului, documente de identitate și, în cazul conducătorului auto, certificatul A.D.R. valabil, corespunzător tipului de vehicul și mărfurilor transportate;

c) în caz de evenimente care implică mărfurile periculoase, membrii echipajului au obligația de a lua măsurile prevăzute în instrucțiunile scrise și, dacă este cazul, de a alarma autoritățile însărcinate cu intervenția în astfel de situații.

CAPITOLUL IV

Control, contravenții și sancțiuni

Art. 31. — Controlul respectării prezentelor norme se realizează de către:

a) personalul cu atribuții de control împuternicit în acest scop de Ministerul Transporturilor, în traficul rutier, la sediile întreprinderilor și în punctele de trecere a frontierei de stat;

b) personalul cu atribuții de control împuternicit în acest scop de președintele Comisiei Naționale pentru Controlul Activităților

Nucleare, în toate situațiile în care sunt deținute sau transportate materiale radioactive, iar în traficul rutier, împreună cu personalul prevăzut la lit. a) sau e);

c) personalul cu atribuții de control împuternicit în acest scop de Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile, la sediile întreprinderilor, iar în traficul rutier și în punctele de trecere a frontierei de stat, împreună cu personalul prevăzut la lit. a) sau e);

d) personalul cu atribuții de control împuternicit în acest scop de Ministerul Apărării, în ceea ce privește controlul respectării normelor prevăzute la art. 1 alin. (4) de către unitățile și instituțiile din subordine;

e) personalul cu atribuții de control împuternicit în acest scop de Ministerul Internelor și Reformei Administrative, în traficul rutier, împreună cu personalul prevăzut la lit. a), b) sau c).

Art. 32. — (1) Autoritățile competente împuternicite să efectueze control potrivit prezentelor norme se vor asigura că un segment reprezentativ al transporturilor rutiere de mărfuri periculoase face obiectul controalelor stabilite prin prezentele norme, astfel încât să se verifice conformitatea acestora cu legislația privind transportul rutier de mărfuri periculoase.

(2) În cazul controlului vehiculelor din țările membre ale Uniunii Europene, controalele se efectuează potrivit prevederilor art. 3 din Regulamentul (CEE) nr. 4.060/89 al Consiliului din 21 decembrie 1989 privind eliminarea controalelor la frontierele statelor membre în domeniul transporturilor rutiere și pe căi navigabile interioare și ale art. 1 din Regulamentul (CEE) nr. 3.912/92 al Consiliului din 17 decembrie 1992 privind controalele efectuate în interiorul Comunității în domeniul transporturilor rutiere și transporturilor pe căi navigabile interioare efectuate cu mijloace de transport înmatriculate sau puse în circulație într-un stat terț.

(3) La efectuarea controlului privind respectarea prezentelor norme, autoritățile prevăzute la art. 31 vor avea în vedere și respectarea prevederilor secțiunii 1.8.1 din anexa A la A.D.R.

Art. 33. — (1) La efectuarea controalelor în trafic, în punctele de încărcare și descărcare a mărfurilor periculoase, personalul cu atribuții de control prevăzut la art. 31 va completa buletinul de control prevăzut în anexa nr. 1, în 3 exemplare, din care un exemplar va fi înmănat conducătorului auto pentru a simplifica sau evita, dacă este posibil, controalele ulterioare.

(2) Prevederile alin. (1) nu aduc atingere dreptului personalului prevăzut la art. 31 de a efectua un control amănunțit al oricărui transport de mărfuri periculoase.

(3) Controalele în trafic vor fi efectuate aleatoriu și vor acoperi pe cât posibil o arie extinsă din rețeaua rutieră.

(4) Locurile alese pentru controalele în trafic trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

a) să permită scoaterea din trafic, oprirea și staționarea vehiculelor în condiții de siguranță;

b) să permită punerea în conformitate cu prevederile prezentelor norme a transporturilor neconforme;

c) să permită, dacă este necesar, imobilizarea vehiculelor pe loc sau într-un alt loc stabilit în acest sens de către personalul care efectuează controlul, fără a periclita siguranța.

(5) Atunci când există suspiciunea neconcordanței între înscrisurile din documentele de transport și mărfurile transportate, cu condiția ca acest lucru să nu periclitze siguranța, în trafic sau la sediul întreprinderilor, se pot preleva probe din mărfuri pentru a fi examinate de laboratoarele autorizate.

(6) Durata controalelor nu va depăși un termen rezonabil.

(7) La controlul vehiculelor care încarcă, transportă sau descarcă mărfuri periculoase, personalul prevăzut la art. 31 are dreptul să pătrundă atât în spațiul destinat conducătorului auto, cât și în spațiul destinat mărfurilor pentru efectuarea controlului și verificărilor care se impun.

(8) La efectuarea controlului la sediul întreprinderilor, personalul prevăzut la art. 31 are dreptul să pătrundă în spațiile de lucru, cât și în vehiculele deținute de acestea.

(9) La efectuarea controlului la sediile întreprinderilor, acestea au obligația prezentării tuturor documentelor solicitate de personalul prevăzut la art. 31.

Art. 34. — (1) Fără a împiedica aplicarea altor sancțiuni stabilite potrivit dispozițiilor legale, vehiculele care prezintă un pericol iminent prin încălcarea uneia sau mai multor prevederi privind transportul rutier, în special din cele prevăzute la art. 37—39, vor fi imobilizate pe loc sau într-un loc stabilit în acest scop de către personalul cu atribuții de control și li se va solicita punerea în conformitate înainte de continuarea deplasării sau vor fi luate alte măsuri corespunzătoare, care, în funcție de împrejurările sau cerințele privind siguranța, pot include refuzul accesului pe teritoriul României.

(2) În situația în care, în termen de 72 de ore de la imobilizarea vehiculului, contravenientul nu a eliminat cauzele care au stat la baza acesteia, personalul cu atribuții de control poate apela la o terță parte care să elimine cauzele imobilizării, costurile operațiunilor de eliminare fiind suportate de către contravenient.

(3) Prevederile alin. (2) nu se referă la situațiile în care cerințele de siguranță sau securitate reclamă o intervenție imediată a autorităților cu atribuții în acest sens, pentru eliminarea unei stări de pericol iminent.

Art. 35. — (1) Controalele se efectuează la sediul întreprinderilor în următoarele situații:

a) dacă în traficul rutier s-au constatat încălcări de natură să pericliteze siguranța în transportul de mărfuri periculoase;

b) dacă autoritățile cu atribuții de control din alte state membre sau părți contractante ale A.D.R. au informat autoritățile prevăzute la art. 31 despre încălcări grave sau repetate ale reglementărilor privind transportul mărfurilor periculoase;

c) ca măsură preventivă în scopul asigurării respectării prezentelor norme.

(2) Obiectivul acestor controale este de a se asigura respectarea legislației în materie privind condițiile de siguranță și securitate în transportul rutier de mărfuri periculoase.

(3) Dacă se constată una sau mai multe încălcări referitoare la transportul rutier de mărfuri periculoase, în special cele prevăzute în art. 37—39, transportul se aduce la conformitate înainte ca mărfurile să plece din întreprindere sau este supus aplicării altor măsuri corespunzătoare.

Art. 36. — (1) În sensul prezentelor norme, contravențiile prevăzute la art. 37—39 se împart în 3 categorii, clasificate în funcție de dimensiunea riscului pe care îl prezintă fiecare, categoria I incluzând contravențiile cu riscurile cele mai mari.

(2) Încadrarea faptelor în categoriile corespunzătoare de risc se face de către autoritatea care efectuează controlul, ținând seama de prevederile art. 37—39, precum și de alți factori conjuncturali relevanți.

(3) În cazul în care se constată mai multe contravenții la o unitate de transport, la pct. 32 din buletinul de control prevăzut

în anexa nr. 1 la prezentele norme se va consemna doar categoria de risc cea mai gravă.

Art. 37. — (1) Categoria I de risc este atribuită în cazurile în care nerespectarea prevederilor prezentelor norme determină un risc ridicat de deces, vătămare corporală gravă sau deteriorarea semnificativă/importantă a mediului înconjurător.

(2) Pentru contravențiile din categoria I de risc se pot lua imediat măsuri de siguranță corespunzătoare, cum ar fi imobilizarea vehiculului, în condițiile legii.

(3) Constituie contravenții din categoria I de risc următoarele fapte:

1. transportul mărfurilor periculoase interzise la transport;

2. scurgerea substanțelor periculoase;

3. utilizarea unui mod de transport interzis sau a unui mijloc de transport necorespunzător;

4. transportul în vrac într-un container care nu este din punct de vedere structural corespunzător utilizării;

5. transportul cu un vehicul fără certificatul de agreare adecvat pentru vehicule care transportă anumite mărfuri periculoase;

6. vehiculul nu mai respectă condițiile de agreare și prezintă un pericol imediat. Dacă vehiculul nu prezintă pericol imediat, nerespectarea se regăsește la categoria a II-a de risc;

7. utilizarea de ambalaje neomologate;

8. utilizarea de ambalaje care nu sunt conforme cu instrucțiunile de ambalare aplicabile;

9. nerespectarea dispozițiilor speciale referitoare la ambalarea în comun;

10. nerespectarea prevederilor referitoare la fixarea și stivuirea încărcăturii;

11. nerespectarea prevederilor referitoare la încărcarea în comun a coletelor;

12. nerespectarea gradului de umplere a cisternelor sau a ambalajelor;

13. nerespectarea dispozițiilor de limitare a cantităților transportate cu o unitate de transport;

14. transportul de mărfuri periculoase fără indicarea prezenței acestora prin documente, prin marcarea și etichetarea a coletelor sau prin placardare și marcarea a vehiculului;

15. transportul fără placardarea și marcarea vehiculului;

16. absența informațiilor referitoare la substanța transportată, permițând determinarea unei contravenții de categoria I de risc, de exemplu numărul ONU, denumirea, grupa de ambalare;

17. nedeținerea de către conducătorul auto a certificatului de pregătire profesională valabil;

18. utilizarea focului sau a unei lămpi electrice neprotejate;

19. nerespectarea interdicției de a fuma;

20. neexecutarea măsurilor prevăzute în instrucțiunile scrise aflate la bordul vehiculului și aplicabile mărfurilor transportate;

21. refuzul accesului sau obstrucționarea personalului prevăzut la art. 31 la efectuarea controlului în trafic ori la sediile întreprinderilor.

Art. 38. — (1) Categoria a II-a de risc este atribuită în cazul în care nerespectarea prevederilor prezentelor norme determină un risc de vătămare corporală sau deteriorare a mediului.

(2) În cazul săvârșirii contravențiilor din categoria a II-a de risc se iau măsuri corective corespunzătoare, cum ar fi obligația punerii în conformitate cu prevederile prezentelor norme la locul controlului, iar dacă acest lucru nu este posibil sau adecvat, până cel târziu la încheierea operațiunii de transport în curs.

(3) Constituie contravenții din categoria a II-a de risc următoarele fapte:

1. unitatea de transport are mai mult de o remorcă/semiremorcă;

2. vehiculul nu mai respectă condițiile de agreare, dar nu prezintă un pericol imediat;

3. la bordul vehiculului nu există toate stingătoarele de incendiu funcționale conform cerințelor prezentelor norme. Un stingător de incendiu poate fi considerat ca fiind funcțional dacă este utilizabil, dar lipsesc doar sigiliul prescris și/sau termenul de valabilitate. Nu este considerat funcțional stingătorul de incendiu care este în mod evident inutilizabil, cum ar fi cel la care indicația manometrului este aproape „zero”;

4. la bordul vehiculului nu există echipamentele prevăzute în A.D.R. sau în instrucțiunile scrise;

5. datele referitoare la încercare și inspecție și cele referitoare la durata de utilizare a ambalajelor, a recipientelor mari de vrac sau a ambalajelor mari nu sunt respectate;

6. transportul de mărfuri în ambalaje, recipiente mari de vrac sau ambalaje mari deteriorate ori transportul de ambalaje goale, necurățate și deteriorate;

7. transportul de mărfuri în colete într-un container care nu este utilizabil din punct de vedere structural;

8. cisterne/containere-cisternă, inclusiv cele goale și necurățate, care nu sunt închise corespunzător;

9. transportul unui ambalaj combinat, cu un supraambalaj care nu este închis corespunzător;

10. etichetarea, marcarea sau placardarea necorespunzătoare;

11. lipsa instrucțiunilor scrise în conformitate cu A.D.R. sau existența unor instrucțiuni scrise care nu sunt aplicabile mărfurilor transportate;

12. supravegherea sau parcarea necorespunzătoare a vehiculului;

13. indicarea pe ambalaje, colete sau mijloace de transport a unor pericole inexistente;

14. utilizarea de personal neinstruit pentru efectuarea operațiunilor de manipulare, încărcare sau descărcare a mărfurilor periculoase;

15. neefectuarea, efectuarea necorespunzătoare sau cu personal neinstruit a operațiunilor de curățare, spălare, neutralizare, decontaminare sau dezinfectare a ambalajului ori a vehiculului după descărcarea mărfurilor periculoase. Dacă aceste activități prezintă un risc major pentru personal sau mediu, vor fi încadrate la categoria I de risc.

Art. 39. — (1) Categoria a III-a de risc se atribuie în cazul în care nerespectarea prevederilor prezentelor norme determină un risc redus de vătămare corporală sau deteriorare a mediului înconjurător.

(2) În cazul săvârșirii contravențiilor din categoria a III-a de risc, dacă nu este necesară adoptarea de măsuri corective corespunzătoare pe loc, acestea pot fi aplicate la o dată ulterioară la sediul întreprinderii.

(3) Constituie contravenții din categoria a III-a de risc următoarele fapte:

1. dimensiunile panourilor sau etichetelor ori dimensiunile literelor, cifrelor sau simbolurilor de pe panouri ori de pe etichete nu respectă prevederile art. 19 lit. b) și ale art. 21 alin. (1) lit. d);

2. absența din documentele de transport a unor informații, altele decât cele enunțate la categoria I de risc prevăzute la art. 37 alin. (3) pct. 16;

3. absența de la bordul autovehiculului a certificatului de pregătire profesională al conducătorului auto, în condițiile în care există dovezi că acesta deține un astfel de certificat;

4. nedesemnarea consilierului/consilierilor de siguranță în cadrul întreprinderii;

5. neredactarea și/sau necomunicarea către organismul examinator desemnat care a eliberat certificatul consilierului de siguranță al întreprinderii a raportului anual al consilierului de siguranță, potrivit anexei E la Regulamentul pentru desemnarea, pregătirea profesională și examinarea consilierilor de siguranță pentru transportul rutier, feroviar și pe căi navigabile interioare al mărfurilor periculoase și potrivit prevederilor subsecțiunii 1.8.3.3 din A.D.R.;

6. neîntocmirea, întocmirea necorespunzătoare, neimplementarea și/sau implementarea necorespunzătoare de către întreprindere a planului de securitate impus prin prevederile cap. 1.10 din A.D.R.

Art. 40. — (1) Contravențiile prevăzute la art. 37 se sancționează cu amendă de la 8.000 lei la 10.000 lei, aplicabilă expeditorului și/sau transportatorului.

(2) Contravențiile prevăzute la art. 38 se sancționează cu amendă de la 5.000 lei la 7.000 lei, aplicabilă expeditorului și/sau transportatorului.

(3) Contravențiile prevăzute la art. 39 se sancționează cu amendă de la 2.000 lei la 4.000 lei, aplicabilă expeditorului și/sau transportatorului.

(4) Contravenientul poate achita pe loc sau în termen de cel mult 48 de ore de la data încheierii procesului-verbal ori, după caz, de la data comunicării acestuia, jumătate din minimul amenzii prevăzute de prezenta hotărâre, agentul constator făcând mențiune despre această posibilitate în procesul-verbal.

Art. 41. — În cazul în care din documentele prezentate de conducătorul auto nu poate fi identificată întreprinderea sau operatorul de transport rutier, amenda se aplică acestuia.

Art. 42. — Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute la art. 37—39 se fac de către personalul cu atribuții de control prevăzut la art. 31.

Art. 43. — Contravențiilor prevăzute la art. 37—39 le sunt aplicabile dispozițiile Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 44. — (1) Imobilizarea vehiculului rutier prevăzută la art. 33, 34 și 37 se realizează în condiții de siguranță și securitate a transportului, potrivit legii, și, dacă este cazul, se procedează la ridicarea plăcuțelor cu numerele de înmatriculare până la punerea în conformitate în vederea continuării cursei.

(2) Măsura imobilizării vehiculului dispusă de personalul cu atribuții de control se menționează în următoarele documente:

a) procesul-verbal de constatare și sancționare a contravenției;

b) buletinul de control;

c) diagrama tahograf, după caz;

d) dovada eliberată conducătorului auto în situația ridicării plăcuțelor cu numerele de înmatriculare.

(3) Pe durata imobilizării asigurarea securității și integrității vehiculului și a încărcăturii se află sub răspunderea juridică a transportatorului, potrivit legii.

(4) Personalul cu atribuții de control prevăzut la art. 31 are dreptul de a reține documentele de transport, certificatele de agreare sau certificatele de pregătire profesională ale conducătorilor auto, când se constată că acestea au fost înstrăinate, modificate sau deteriorate sau atunci când nu mai sunt îndeplinite condițiile care au stat la baza eliberării lor, după caz.

(5) Permisivitatea privind reluarea efectuării transportului cu vehicule înmatriculate în alte state se acordă după punerea în conformitate cu prevederile art. 16 alin. (1), art. 17 alin. (3), art. 19—27 și ale art. 30, precum și cu condiția achitării amenzii aplicate în condițiile prevăzute de reglementările în vigoare.

CAPITOLUL V

Dispoziții finale

Art. 45. — (1) Pe bază de reciprocitate, România acordă sprijin statelor membre ale Uniunii Europene și părților contractante ale A.D.R. în vederea aplicării corespunzătoare a legislației în vigoare privind transportul rutier al mărfurilor periculoase.

(2) Pentru aplicarea prevederilor alin. (1), încălcările grave sau repetate care periclitează siguranța transportului de mărfuri periculoase, săvârșite cu un vehicul sau de către o întreprindere nerezidentă în România, se comunică autorităților competente din statul membru al Uniunii Europene sau partea contractantă a A.D.R. în care este înmatriculat vehiculul sau în care este stabilită întreprinderea.

(3) Autoritățile competente dintr-un stat membru al Uniunii Europene sau parte contractantă a A.D.R. pot să solicite autorităților române să ia măsurile corespunzătoare împotriva vehiculelor sau întreprinderilor despre care constată că încalcă pe teritoriile lor, în mod grav sau repetat, legislația privind transportul rutier al mărfurilor periculoase.

(4) Autoritățile române vor solicita luarea de măsuri autorităților competente din statele membre ale Uniunii Europene sau părțile contractante ale A.D.R. în care sunt înmatriculate vehiculele sau în care sunt stabilite întreprinderile care încalcă pe teritoriul României, în mod grav sau repetat, legislația privind transportul rutier al mărfurilor periculoase.

(5) Autoritățile române și cele din statele membre ale Uniunii Europene sau părți contractante ale A.D.R. își notifică reciproc măsurile adoptate în baza alin. (3) și (4).

Art. 46. — (1) Dacă din cele constatate în timpul unui control în traficul rutier la un vehicul înmatriculat în România, în alt stat membru al Uniunii Europene sau parte contractantă a A.D.R. există motive să se considere că au fost comise încălcări grave sau repetate, care nu se pot detecta în timpul controlului respectiv din lipsa datelor necesare, autoritățile române și autoritățile competente din statele prevăzute își acordă sprijin reciproc pentru clarificarea situației, potrivit legislației în vigoare.

(2) Dacă în scopul aplicării prevederilor alin. (1) se efectuează un control la sediul întreprinderii sau întreprinderilor în cauză, rezultatele acestora se comunică celuilalt stat membru al Uniunii Europene sau celeilalte părți contractante la A.D.R., interesată.

Art. 47. — (1) Instituțiile cu atribuții de control prevăzute la art. 31 vor transmite Direcției generale de infrastructură și transport rutier din cadrul Ministerului Transporturilor, până cel târziu la data de 31 mai în fiecare an calendaristic, pentru anul anterior, un raport cu privire la constatarea și sancționarea contravențiilor la prevederile prezentelor norme, elaborat potrivit modelului prevăzut în anexa nr. 2, inclusiv următoarele detalii:

a) numărul de controale efectuate;

b) numărul de vehicule controlate în funcție de statul în care acestea sunt înmatriculate (vehicule înmatriculate național, în alte state membre sau în țări terțe);

c) numărul și tipurile de încălcări înregistrate;

d) tipul și numărul sancțiunilor impuse.

(2) Până cel târziu la data de 31 mai în fiecare an calendaristic, organismul examinator desemnat cu emiterea certificatelor de consilier de siguranță pentru transportul rutier al mărfurilor periculoase, în baza rapoartelor anuale ale consilierilor de siguranță, va transmite Direcției generale de infrastructură și transport rutier din cadrul Ministerului Transporturilor datele privind volumul total determinat sau estimat al mărfurilor periculoase transportate rutier, în tone și în tone/kilometru, pentru anul precedent.

(3) Până cel târziu la data de 31 decembrie în fiecare an, Ministerul Transporturilor va transmite Comisiei Europene un raport centralizat, potrivit modelului prevăzut în anexa nr. 2, al controalelor efectuate și al volumului total determinat sau estimat al mărfurilor periculoase transportate rutier în anul precedent.

Art. 48. — Măsurile prevăzute la art. 5 alin. (1) și (2), art. 6, 7, 8 și 12 se adoptă prin ordin al ministrului transporturilor sau, după caz, prin ordin comun al ministrului transporturilor și al altei autorități a administrației publice centrale și se comunică Comisiei Europene.

Art. 49. — Textul prezentelor norme se comunică Comisiei Europene de către Ministerul Transporturilor.

Art. 50. — Anexele nr. 1 și 2 fac parte integrantă din prezentele norme.

Art. 51. — Prezentele norme transpun prevederile Directivei 94/55/CE a Consiliului din 21 noiembrie 1994 de apropiere a legislațiilor statelor membre privind transportul rutier de mărfuri periculoase, publicată în Jurnalul Oficial nr. L 319 din 12 decembrie 1994, așa cum a fost modificată de Directiva 96/86/CE a Comisiei din 13 decembrie 1996, de Directiva 1999/47/CE a Comisiei din 21 mai 1999, de Directiva 2000/61/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 10 octombrie 2000, de Directiva 2001/7/CE a Comisiei din 29 ianuarie 2001, de Directiva 2002/886/CE a Comisiei din 7 noiembrie 2002, de Directiva 2003/28/CE a Comisiei din 7 aprilie 2003, de Directiva 2004/111/CE a Comisiei din 9 decembrie 2004, de Directiva 2006/89/CE a Comisiei din 3 noiembrie 2006, precum și prevederile Directivei 95/50/CE a Consiliului din 6 octombrie 1995 privind procedurile unitare de control în transportul rutier de mărfuri periculoase, publicată în Jurnalul Oficial nr. L 249 din 17 octombrie 1995, așa cum a fost modificată de Directiva 2001/26/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 mai 2001 și de Directiva 2004/112/CE a Comisiei din 13 decembrie 2004.

Instituția care efectuează controlul
Authority carrying out the control

Seria BCADR Nr.

BULETIN DE CONTROL
CHECKLIST

1. Locul controlului Place of check	2. Data Date		3. Ora Time
4. Simbolul țării de înmatriculare și numărul de înmatriculare a vehiculului Vehicle nationality mark and registration number			
5. Simbolul țării de înmatriculare și numărul de înmatriculare a remorcii/semiremorcii Trailer/semi-trailer nationality mark and registration number			
6. Întreprinderea care efectuează transportul/adresa Undertaking carrying out transport / address			
7. Conducător auto/însoțitorul conducătorului auto Driver / driver's assistant			
8. Expeditorul, adresa, locul de încărcare ^{1,2} Consignor, address, place of loading,			
9. Destinatarul, adresa, locul de descărcare ^{1,2} Consignee, address, place of unloading			
10. Cantitatea totală de mărfuri periculoase pe unitatea de transport/denumire marfă/nr. ONU Total quantity of dangerous goods per transport unit			
11. Depășirea limitelor cantitative stabilite în Anexa A a ADR la 1.1.3.6 A.D.R. 1.1.3.6 quantity limit exceeded	da yes	nu no	
12. Mod de transport Mode of transport	în vrac in bulk	ambalaje package	cisternă tank
Documente aflate la bord Documents on board			
13. Document de transport Transport document	verificat inspected	contravenție constatată infringement established	nu este cazul not applicable
14. Instrucțiuni scrise Instructions in writing	verificat inspected	contravenție constatată infringement established	nu este cazul not applicable
15. Acord bilateral/multilateral/autorizație națională Bilateral / multilateral agreement / national authorisation	verificat inspected	contravenție constatată infringement established	nu este cazul not applicable
16. Certificat de agreare a vehiculului Certificate of approval for vehicles	verificat inspected	contravenție constatată infringement established	nu este cazul not applicable
17. Certificat de pregătire profesională a conducătorului auto Driver's training certificate	verificat inspected	contravenție constatată infringement established	nu este cazul not applicable
Activitatea de transport Transport operation			
18. Mărfuri autorizate pentru transport Goods authorised for transport	verificat inspected	contravenție constatată infringement established	nu este cazul not applicable
19. Vehicule autorizate pentru mărfurile transportate Vehicle authorised for goods carried	verificat inspected	contravenție constatată infringement established	nu este cazul not applicable
20. Dispoziții referitoare la modul de transport (în vrac, ambalaje, cisternă) Provisions related to the mode of transport (bulk, package, tank)	verificat inspected	contravenție constatată infringement established	nu este cazul not applicable
21. Interdicții de încărcare în comun a mărfurilor (A.D.R. 7.5.2) Mixed loading prohibition	verificat inspected	contravenție constatată infringement established	nu este cazul not applicable
22. Încărcare, fixare a încărcăturii și manipulare ³ (ADR 7.5) Loading, securing of the load and handling	verificat inspected	contravenție constatată infringement established	nu este cazul not applicable
23. Scurgeri de mărfuri sau deteriorare ambalaj ³ Leakage of goods or damage to package	verificat inspected	contravenție constatată infringement established	nu este cazul not applicable
24. Marcajul ONU al ambalajului/cisternei ^{2,3} (ADR 6) UN packaging marking / tank marking	verificat inspected	contravenție constatată infringement established	nu este cazul not applicable
25. Marcare (de ex. nr. ONU) și etichetare colet ² (ADR 5.2) Package marking (eg. UN no.) and labeling	verificat inspected	contravenție constatată infringement established	nu este cazul not applicable
26. Placardare cisternă/vehicul (ADR 5.3.1) Tank / vehicle placarding	verificat inspected	contravenție constatată infringement established	nu este cazul not applicable
27. Semnalizarea vehiculului/unității de transport (panouri portocalii, marcajul de temperatură ridicată) Vehicle/transport unit marking (orange plate, elev. temp) (ADR 5.3.2-3)	verificat inspected	contravenție constatată infringement established	nu este cazul not applicable
Echipeamente la bord Equipment on board			
28. Echipeamente de siguranță de uz general prevăzute în ADR (ADR 8.1.5) General purpose safety equipment specified in ADR	verificat inspected	contravenție constatată infringement established	nu este cazul not applicable
29. Echipeamente corespunzătoare mărfurilor transportate Equipment according to the goods carried	verificat inspected	contravenție constatată infringement established	nu este cazul not applicable
30. Alte echipamente prevăzute în instrucțiunile scrise Other equipment specified in the instructions in writing	verificat inspected	contravenție constatată infringement established	nu este cazul not applicable
31. Stingător/Stingătoare de incendiu (ADR 8.1.4) Fire extinguisher (s)	verificat inspected	contravenție constatată infringement established	nu este cazul not applicable
32. Cea mai gravă categorie de risc a contravențiilor constatate The most serious risk category of established infringements, if any	Categoria I Category I	Categoria II Category II	Categoria III Category III
33. Observații Remarks			
Măsuri de siguranță și/sau securitate Safety and / or security measures			
34. Vehicul imobilizat Vehicle immobilised	Da Yes	Nu No	
35. Transbordare totală sau parțială a încărcăturii în alt vehicul sau container Transfer of load, total or partial, in another vehicle or container	Da Yes	Nu No	
36. Interdicția accesului în România Refusal of allowing the access in Romania	Da Yes	Nu No	
37. Inspectorul care a efectuat controlul Officer having carried out the inspection	Semnătura Signature		
38. Conducătorul auto a primit un exemplar al buletinului de control Driver received one copy of this document	Da, Semnătura Yes, Signature		Nu No

*) Anexa nr. 1 este reprodusă în facsimil.

¹ Se va completa doar în cazul în care este relevant pentru o contravenție / To be filled only if relevant for an infringement

² Se declară la „observații” pentru operațiunile de transport colectiv (grupaj) / To be stated under „Remarks” for groupage transport operations

³ Se verifică violările vizibile / Check of visible violation

R A P O R T
cu privire la constatarea și sancționarea contravențiilor la Normele de efectuare a activității
de transport rutier de mărfuri periculoase în România

Instituția Anul

Controlul transporturilor rutiere de mărfuri periculoase

	Locul de înmatriculare a vehiculelor ¹⁾			Numărul total
	România	Alte state membre UE	Țări terțe	
Numărul unităților de transport controlate, în funcție de conținutul încărcăturii (și A.D.R.)				
Numărul unităților de transport necorespunzătoare prevederilor A.D.R.				
Numărul unităților de transport imobilizate				
Numărul contravențiilor constatate, în funcție de categoria de risc ²⁾	Categoria I de risc			
	Categoria a II-a de risc			
	Categoria a III-a de risc			
Numărul de sancțiuni aplicate, în funcție de tipul sancțiunii	Avertisment			
	Amendă			
	Altele			
Cantitatea totală estimată de mărfuri periculoase transportate pe căi rutiere T	 T x Km	

¹⁾ În sensul prezentei anexe, țara de înmatriculare este țara de înmatriculare a autovehiculului.

²⁾ În cazul în care există mai multe încălcări per unitate de transport, se menționează doar categoria de risc cea mai gravă [potrivit art. 36 alin. (4) din norme].

P R E Ț U R I L E
publicațiilor legislative pentru anul 2007
— pe suport fizic —

Denumirea publicației	Prețul abonamentului anual (lei)	Prețul abonamentului trimestrial (lei)	Prețul abonamentului lunar (lei)
• Monitorul Oficial, Partea I, în limba română	1.560	400	140
• Monitorul Oficial, Partea I, în limba română, numere bis*	260	—	—
• Monitorul Oficial, Partea I, în limba maghiară	1.400	350	—
• Monitorul Oficial, Partea a II-a	2.100	525	—
• Monitorul Oficial, Partea a III-a	400	100	—
• Monitorul Oficial, Partea a IV-a	1.600	400	—
• Monitorul Oficial, Partea a VI-a	1.500	375	—
• Monitorul Oficial, Partea a VII-a	500	125	—
• Colecția Legislația României	400	100	—
• Colecția de hotărâri ale Guvernului și alte acte normative	660	165	—
• Breviar legislativ	60	15	—
• Repertoriul actelor normative	109	—	—

* Cu excepția numerelor bis de interes restrâns.

Prețurile includ T.V.A. 9%.

Abonamentele la publicațiile Regiei Autonome „Monitorul Oficial” se pot efectua prin următoarele societăți de distribuție:

- ◆ COMPANIA NAȚIONALĂ „POȘTA ROMÂNĂ” — S.A. — prin oficiile sale poștale
- ◆ RODIPET — S.A. — prin toate filialele
- ◆ ACTA LEGIS — S.R.L. — București, Str. Lirei nr. 11, parter, ap. 1,
(telefon/fax: 411.91.79)
- ◆ INFO EUROTRADING — S.A. — București, Splaiul Independenței nr. 202A
(telefon: 316.30.57, fax: 316.30.58)
- ◆ INTERPRESS SPORT — S.R.L. — București, Piața Presei Libere nr. 1, corp B, et. 2, camerele 256—259, OP 33
(telefon/fax: 313.85.07; 313.85.08; 313.85.09)
- ◆ MEDIA PRESS ABONAMENTE — S.R.L. — București, str. Izvor nr. 78, et. 2
(telefon: 311.97.84, fax: 311.97.85)
- ◆ M.T. PRESS IMPEX — S.R.L. — București, bd. Basarabia nr. 256
(telefon/fax: 255.48.15; 255.48.16)
- ◆ PRESS EXPRES — S.R.L. — Otopeni, str. Flori de Câmp nr. 9
(telefon/fax: 221.05.37; 0745.133.712)
- ◆ ZIRKON MEDIA — S.R.L. — București, str. Pictor Dimitrie Hârlescu nr. 6, sector 2
(telefon: 255.18.00, fax: 255.18.66)
- ◆ ART ADVERTISING — S.R.L. — Râmnicu Vâlcea, str. Regina Maria nr. 7, bl. C1, sc. C, mezanin II
(telefon: 0250/73.54.75, 0744.509.044)
- ◆ CALLIOPE — S.R.L. — Ploiești, str. Candiano Popescu nr. 36
(telefon/fax: 0244/51.40.52, 0244/51.48.01)
- ◆ CARTEXIM — S.R.L. — Slobozia, bd. Matei Basarab, bl. A2, sc. B, ap. 15, parter
(telefon/fax: 0243/22.06.95)
- ◆ CURIER PRESS — S.A. — Brașov, str. Traian Grozăvescu nr. 7
(telefon/fax: 0268/47.05.96)
- ◆ MIMPEX — S.R.L. — Hunedoara, str. Ion Creangă nr. 2, bl. 2, ap. 1
(telefon/fax: 0254/71.92.43)
- ◆ ROESTA — S.R.L. — Curtea de Argeș, str. Valea Iașului, bl. P10, sc. B, ap. 18
(telefon/fax: 0248/72.11.43)
- ◆ VIAȚA LIBERĂ — S.A. — Galați, Str. Domnească nr. 68
(telefon: 0236/46.06.20, fax: 0236/46.08.75)
- ◆ UNITATEA — S.R.L. — Alba Iulia, str. Traian nr. 26
(telefon: 0258/81.16.31, fax: 0258/81.28.43)

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR



„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; C.I.F. RO427282,
 IBAN: RO55RNCB0082006711100001 Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea” București
 și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București
 (alocat numai persoanelor juridice bugetare)
 Tel. 318.51.29/150, fax 318.51.15, e-mail: marketing@ramo.ro, internet: www.monitoruloficial.ro
 Adresa pentru publicitate: Centrul pentru vânzări și relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1,
 bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 411.58.33 și 410.47.30, fax 410.77.36 și 410.47.23
 Tiparul: „Monitorul Oficial” R.A.

