



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 186 (XXX) — Nr. 890

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Marti, 23 octombrie 2018

SUMAR

<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>
ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE	
1.489. — Ordin al ministrului transporturilor privind modificarea și completarea Ordinului ministrului transporturilor nr. 181/2015 pentru publicarea unor linii directoare necesare punerii în aplicare a anexei VI la MARPOL, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin rezoluții ale Comitetului pentru protecția mediului marin	2–24
ACTE ALE INSTANȚELOR DE CONTENCIOS ADMINISTRATIV	
Sentința nr. 113 din 11 iulie 2016 a Curții de Apel Brașov — Secția contencios administrativ și fiscal	25–32

ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL TRANSPORTURILOR

ORDIN

privind modificarea și completarea Ordinului ministrului transporturilor nr. 181/2015 pentru publicarea unor linii directoare necesare punerii în aplicare a anexei VI la MARPOL, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin rezoluții ale Comitetului pentru protecția mediului marin

Văzând Referatul Direcției transport naval nr. 30.242/1.509/CC din 14.08.2018 privind modificarea și completarea Ordinului ministrului transporturilor nr. 181/2015 pentru publicarea unor linii directoare necesare punerii în aplicare a anexei VI la MARPOL, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin rezoluții ale Comitetului pentru protecția mediului marin,

ținând seama de faptul că au fost adoptate noi modificări la liniile directoare publicate în anexele nr. 1, 2, 3 și 5 la Ordinul ministrului transporturilor nr. 181/2015,

în temeiul prevederilor art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 21/2015 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul transporturilor emite următorul ordin:

Art. I. — Ordinul ministrului transporturilor nr. 181/2015 pentru publicarea unor linii directoare necesare punerii în aplicare a anexei VI la MARPOL, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin rezoluții ale Comitetului pentru protecția mediului marin, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 239 și 239 bis din 8 aprilie 2015, se modifică și se completează după cum urmează:

1. La articolul 1, literele a), b), c) și e) se modifică și vor avea următorul cuprins:

„a) Rezoluția MEPC.245(66) adoptată la 4 aprilie 2014 — Liniile directoare din 2014 referitoare la metoda de calcul al indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI) obținut pentru nave noi, așa cum au fost modificate prin Rezoluția MEPC.263(68) adoptată la 15 mai 2015 — Amendamente la Liniile directoare din 2014 referitoare la metoda de calcul al indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI) obținut pentru nave noi [Rezoluția MEPC.245(66)] și prin Rezoluția MEPC.281(70) adoptată la 28 octombrie 2016 — Amendamente la Liniile directoare din 2014 referitoare la metoda de calcul al indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI) obținut pentru nave noi [Rezoluția MEPC.245(66) așa cum a fost amendată prin Rezoluția MEPC.263(68)], prevăzute în anexa nr. 1;

b) Rezoluția MEPC.282(70) adoptată la 28 octombrie 2016 — Liniile directoare din 2016 pentru elaborarea planului de management al randamentului energetic al navei (SEEMP), prevăzută în anexa nr. 2;

c) Rezoluția MEPC.254(67) adoptată la 17 octombrie 2014 — Liniile directoare din 2014 referitoare la inspecția și certificarea indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI), așa cum au fost modificate prin Rezoluția MEPC.261(68) adoptată la 15 mai 2015 — Amendamente la Liniile directoare din 2014 referitoare la inspecția și certificarea indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI) [Rezoluția MEPC.254(67)], prevăzute în anexa nr. 3;

e) Rezoluția MEPC.232(65) adoptată la 17 mai 2013 — Liniile directoare interimare din 2013 pentru determinarea puterii minime de propulsie pentru menținerea manevrabilității navelor în condiții nefavorabile, așa cum au fost modificate prin Rezoluția MEPC.255(67) adoptată la 17 octombrie 2014 — Amendamente la Liniile directoare interimare din 2013 pentru determinarea puterii minime de propulsie pentru menținerea manevrabilității navelor în condiții nefavorabile [Rezoluția MEPC.232(65)] și prin Rezoluția MEPC.262(68) adoptată la 15 mai 2015 — Amendamente la Liniile directoare interimare din 2013 pentru determinarea puterii minime de propulsie pentru menținerea manevrabilității navelor în condiții nefavorabile [Rezoluția MEPC.232(65), așa cum a fost amendată prin Rezoluția MEPC.255(67)], prevăzute în anexa nr. 5.”

2. La anexa nr. 1, după anexa la rezoluția MEPC.245(66) se introduc două noi rezoluții, Rezoluția MEPC.263(68) și Rezoluția MEPC.281(70), al căror cuprins este prevăzut în anexa nr. 1 la prezentul ordin.

3. Anexa nr. 2 se modifică și se înlocuiește cu anexa nr. 2 la prezentul ordin.

4. La anexa nr. 3, după anexa la rezoluția MEPC.254(67) se introduce o nouă rezoluție, Rezoluția MEPC.261(68), al cărei cuprins este prevăzut în anexa nr. 3 la prezentul ordin.

5. La anexa nr. 5, după anexa la rezoluția MEPC.255(67) se introduce o nouă rezoluție, Rezoluția MEPC.262(68), al cărei cuprins este prevăzut în anexa nr. 4 la prezentul ordin.

Art. II. — Anexele nr. 1—4 fac parte integrantă din prezentul ordin.

Art. III. — Autoritatea Navală Română va duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art. IV. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Ministrul transporturilor,
Lucian Șova

REZOLUȚIA MEPC.263(68)
(adoptată la 15 mai 2015)**Amendamente la Liniile directoare din 2014 referitoare la metoda de calcul al indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI) obținut pentru nave noi****[Rezoluția MEPC.245(66)]**

Comitetul pentru protecția mediului marin, amintind articolul 38(a) al Convenției privind crearea Organizației Maritime Internaționale referitor la funcțiile Comitetului pentru protecția mediului marin (Comitetul) conferite acestuia prin convențiile internaționale pentru prevenirea și controlul poluării marine de la nave,

amintind, de asemenea, că la cea de-a șaiszeci și doua sesiune a sa Comitetul a adoptat, prin Rezoluția MEPC.203(62), 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 (inclusiv regulilor referitoare la randamentul energetic al navelor în anexa VI la MARPOL),

luând notă de faptul că amendamentele la anexa VI la MARPOL sus-menționate au intrat în vigoare la 1 ianuarie 2013, luând notă, de asemenea, de faptul că regula 20 [Indicele nominal al randamentului energetic obținut (EEDI obținut)] din anexa VI la MARPOL, astfel cum a fost amendată, prevede că EEDI trebuie să fie calculat luând în considerare linii directoare elaborate de către Organizație,

luând notă, în continuare, de Liniile directoare din 2012 referitoare la metoda de calcul al indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI) obținut pentru nave noi, adoptate la cea de-a șaiszeci și treia sesiune a sa prin Rezoluția MEPC.212(63), și de amendamentele la acestea, adoptate la cea de-a șaiszeci și patra sesiune a sa prin Rezoluția MEPC.224(64),

luând notă, în continuare, de faptul că la cea de-a șaiszeci și șasea sesiune a sa Comitetul a adoptat, prin Rezoluția MEPC.245(66), Liniile directoare din 2014 referitoare la metoda de calcul al indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI) obținut pentru nave noi,

recunoscând că amendamentele la anexa VI la MARPOL impun adoptarea de linii directoare relevante pentru implementarea ușoară și uniformă a regulilor și pentru a oferi timp suficient industriei să se pregătească,

luând în considerare, la cea de-a șaiszeci și opta sesiune a sa, amendamentele propuse la Liniile directoare din 2014 referitoare la metoda de calcul al indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI) obținut pentru nave noi,

1 adoptă amendamentele la Liniile directoare din 2014 referitoare la metoda de calcul al indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI) obținut pentru nave noi, al căror text este prezentat în anexa la prezenta rezoluție;

2 invită administrațiile să ia în considerare amendamentele sus-menționate atunci când elaborează și adoptă actele normative naționale care dau forță și pun în aplicare dispozițiile stabilite în regula 20 din anexa VI la MARPOL, astfel cum a fost amendată;

3 solicită părților la anexa VI la MARPOL și altor guverne membre să aducă amendamentele în atenția proprietarilor, operatorilor, constructorilor și proiectanților de nave, precum și oricăror alte părți interesate;

4 este de acord să țină aceste linii directoare, așa cum au fost amendate, sub observație în lumina experienței acumulate prin aplicarea lor.

ANEXĂ
la Rezoluția MEPC.263(68)

Amendamente la Liniile directoare din 2014 referitoare la metoda de calcul al indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI) obținut pentru nave noi**[Rezoluția MEPC.245(66)]**

Paragraful 2.6 se înlocuiește cu următorul:

„6 V_{ref} , Capacitate și P ar trebui să fie în concordanță unele cu altele. În privința transportoarelor de gaze naturale lichefiate LNG dotate cu sisteme de propulsie diesel-electrică sau cu turbine cu aburi, V_{ref} este viteza relevantă la 83% din MPP_{Motor} sau, respectiv, din $MCR_{Turbină}$ cu aburi.”

REZOLUȚIA MEPC.281(70)
(adoptată la 28 octombrie 2016)

Amendamente la liniile directe din 2014 referitoare la metoda de calcul al indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI) obținut pentru nave noi [Rezoluția MEPC.245(66), așa cum a fost amendată prin rezoluția MEPC.263(68)]

Comitetul pentru protecția mediului marin, amintind articolul 38(a) al Convenției privind crearea Organizației Maritime Internaționale referitor la funcțiile Comitetului pentru protecția mediului marin (Comitetul) conferite acestuia prin convențiile internaționale pentru prevenirea și controlul poluării marine de la nave,

amintind, de asemenea, că a adoptat, prin Rezoluția MEPC.203(62), Amendamente la anexa Protocolului din 1997 privind amendarea Convenției internaționale din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta (includerea regulilor referitoare la randamentul energetic al navelor în anexa VI la MARPOL),

luând notă de faptul că amendamentele la anexa VI la MARPOL sus-menționate au intrat în vigoare la 1 ianuarie 2013, luând notă, de asemenea, de faptul că regula 20 [Indicele nominal al randamentului energetic obținut (EEDI obținut)] din anexa VI la MARPOL, astfel cum a fost amendată, prevede că EEDI trebuie să fie calculat luând în considerare liniile directe elaborate de către Organizație,

luând notă de Liniile directe din 2012 referitoare la metoda de calcul al indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI) obținut pentru nave noi, adoptate prin Rezoluția MEPC.212(63), și de amendamentele la acestea, adoptate prin Rezoluția MEPC.224(64),

luând notă, în continuare, de faptul că a adoptat, prin Rezoluția MEPC.245(66), Liniile directe din 2014 referitoare la metoda de calcul al indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI) obținut pentru nave noi și, prin Rezoluția MEPC.263(68), amendamente la acestea,

recunoscând că amendamentele la anexa VI la MARPOL sus-menționate impun adoptarea de linii directe relevante pentru implementarea ușoară și uniformă a regulilor,

luând în considerare, la cea de-a șaptezecua sesiune a sa, amendamentele propuse la Liniile directe din 2014 referitoare la metoda de calcul al indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI) obținut pentru nave noi, așa cum au fost amendate,

1 adoptă amendamentele la Liniile directe din 2014 referitoare la metoda de calcul al indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI) obținut pentru nave noi, așa cum au fost amendate, al căror text este prezentat în anexa la prezenta rezoluție;

2 invită administrațiile să ia în considerare amendamentele sus-menționate atunci când elaborează și adoptă actele normative naționale care dau forță și pun în aplicare dispozițiile stabilite în regula 20 din anexa VI la MARPOL, astfel cum a fost amendată;

3 solicită părților la anexa VI la MARPOL și altor guverne membre să aducă amendamentele în atenția proprietarilor, operatorilor, constructorilor și proiectanților de nave, precum și oricăror altor părți interesate;

4 este de acord să țină aceste linii directe, așa cum au fost amendate, sub observație în lumina experienței acumulate prin aplicarea lor.

ANEXĂ
la Rezoluția MEPC.281(70)

Amendamente la Liniile directe din 2014 referitoare la metoda de calcul al indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI) obținut pentru nave noi [Rezoluția MEPC.245(66), așa cum a fost amendată prin Rezoluția MEPC.263(68)]

1. La cuprins, după 2.12.3 se adaugă următorul text:

„2.12.4 *fc* vrachiere proiectate să transporte mărfuri ușoare: transportoare de aşchii de lemn”.

2 Paragraful 2 din anexa rezoluției se înlocuiește după cum urmează:

„Paragraful .1 se înlocuiește cu următorul:

.1 C_F este un factor de conversie, adimensional, între consumul de combustibil, măsurat în g, și emisia de CO_2 , măsurată de asemenea în g, pe baza conținutului de carbon. Indicii $ME(i)$ și $AE(i)$ se referă la motorul principal și, respectiv, la motorul sau motoarele auxiliare. C_F corespunde combustibilului utilizat atunci când se determină SFC care este indicat în raportul de încercare aplicabil, inclus în dosarul tehnic definit în paragraful 1.3.15 din Codul tehnic NO_x (denumit în continuare «raport de încercare inclus în dosarul tehnic NO_x »). Valoarea C_F este stabilită după cum urmează:

Tipul combustibilului	Referință	Puterea calorifică inferioară (kJ/kg)	Conținutul în carbon	C_F (t- CO_2 /t — combustibil)
1 Diesel/motorină	ISO 8217 clasele DMX la DMB	42.700	0,8744	3,206
2 Combustibil lichid ușor (LFO)	ISO 8217 clasele RMA la RMD	41.200	0,8594	3,151
3 Combustibil lichid greu (HFO)	ISO 8217 clasele RME la RMK	40.200	0,8493	3,114
4 Gaz petrolier lichefiat (LPG)	Propan	46.300	0,8182	3,000
	Butan	45.700	0,8264	3,030
5 Gaz natural lichefiat (LNG)		48.000	0,7500	2,750
6 Metanol		19.900	0,3750	1,375
7 Etanol		26.800	0,5217	1,913

În cazul unei nave echipate cu un motor principal sau auxiliar alimentat cu combustibil mixt ar trebui să se aplice factorul C_F pentru combustibilul gazos și factorul C_F pentru combustibilul lichid și să fie multiplicat cu consumul specific de combustibil lichid al fiecărui tip de combustibil la punctul de sarcină relevant al EEDI. Între timp, ar trebui stabilit dacă combustibilul gazos este considerat «combustibil principal» în conformitate cu formula următoare:

$$f_{DFgas} = \frac{\sum_{i=1}^{ntotal} P_{total(i)}}{\sum_{i=1}^{ngasfuel} P_{gasfuel(i)}} \times \frac{V_{gas} \times \rho_{gas} \times LCV_{gas} \times K_{gas}}{\left(\sum_{i=1}^{nLiquid} V_{liquid(i)} \times \rho_{liquid(i)} \times LCV_{liquid(i)} \times K_{liquid(i)} \right) + V_{gas} \times \rho_{gas} \times LCV_{gas} \times K_{gas}}$$

$$f_{DFliquid} = 1 - f_{DFgas}$$

în care:

f_{DFgas} este raportul de disponibilitate al combustibilului gazos corijat ținând cont de raportul de putere al motoarelor cu gaz față de totalul motoarelor; f_{DFgas} ar trebui să nu fie mai mare de 1;

V_{gas} este capacitatea netă totală a combustibilului gazos de la bord, exprimată în m^3 . Dacă sunt utilizate alte dispozitive, cum ar fi containere-cisternă LNG interschimbabile (specializate) și/sau dispozitive permițând frecvente reumpleri cu gaz, atunci capacitatea instalației complete de alimentare cu LNG ar trebui folosită pentru V_{gas} . Rata de evaporare (BOR) a tancurilor de marfă cu gaz poate fi calculată și inclusă în V_{gas} dacă ele sunt racordate la instalația de alimentare cu combustibil gazos (FGSS);

V_{liquid} este capacitatea netă totală a combustibilului lichid de la bord, exprimată în m^3 , a rezervoarelor de combustibil lichid racordate în permanență la circuitul de combustibil al navei. Dacă un rezervor de combustibil este izolat cu valve de închidere permanente, V_{liquid} al rezervorului de combustibil poate fi neglijată;

ρ_{gas} este densitatea combustibilului gazos, exprimată în kg/m^3 ;

ρ_{liquid} este densitatea fiecărui combustibil lichid, exprimată în kg/m^3 ;

LCV_{gas} este puterea calorifică inferioară a combustibilului gazos, exprimată în kJ/kg ;

LCV_{liquid} este puterea calorifică inferioară a combustibilului lichid, exprimată în kJ/kg ;

K_{gas} este rata de umplere a rezervoarelor de combustibil gazos;

K_{liquid} este rata de umplere a rezervoarelor de combustibil lichid;

P_{total} este puterea totală instalată a motoarelor, P_{ME} și P_{AE} , exprimată în kW ;

$P_{gasfuel}$ este puterea instalată a motoarelor cu combustibil mixt, P_{ME} și P_{AE} , exprimată în kW ;

.1 dacă capacitatea totală a combustibilului gazos este egală cu cel puțin 50% din capacitatea de combustibil afectată motoarelor cu combustibil mixt, și anume $f_{DFgas} \geq 0,5$, atunci combustibilul gazos este considerat «combustibil principal» și $f_{DFgas} = 1$ și $f_{DFliquid} = 0$ pentru fiecare motor cu combustibil mixt;

.2 dacă $f_{DFgas} < 0,5$, atunci combustibilul gazos nu este considerat «combustibil principal». C_F și SFC folosite pentru calcularea EEDI pentru fiecare motor cu combustibil mixt (atât motorul principal, cât și motoarele auxiliare) ar trebui calculate ca fiind media ponderată a C_F și SFC pentru modurile lichid și gazos, în funcție de f_{DFgas} și $f_{DFliquid}$, și termenul original $P_{ME(i)} \cdot C_{FME(i)} \cdot SFC_{ME(i)}$ din formula de calcul al EEDI trebuie de aceea înlocuit cu formula următoare:

$$P_{ME(i)} \cdot (f_{DFgas(i)} \cdot (C_{FME\ pilot\ fuel(i)} \cdot SFC_{ME\ pilot\ fuel(i)} + C_{FME\ gas(i)} \cdot SFC_{ME\ gas(i)}) + f_{DFliquid(i)} \cdot C_{FME\ liquid(i)} \cdot SFC_{ME\ liquid(i)}) "$$

3 Următoarele propoziții se adaugă la finalul paragrafului 2.7.1 existent:

„Puterea calorifică inferioară de referință a combustibililor adiționali este indicată în tabelul de la secțiunea 2.1 a prezentelor linii directe. Puterea calorifică inferioară de referință ce corespunde factorului de conversie a combustibilului considerat ar trebui folosită pentru efectuarea calculului.”

4 Un nou paragraf 2.12.4 se adaugă după paragraful 2.12.3 existent, după cum urmează:

„4 În cazul vrachierelor a căror R este mai mică de 0,55 (de exemplu, transportoarele de așchii de lemn), factorul de corecție pentru capacitatea volumetrică f_c vrachiere proiectate să transporte mărfuri ușoare de mai jos ar trebui să se aplice:

$$f_c \text{ vrachiere proiectate să transporte mărfuri ușoare} = R - 0,15$$

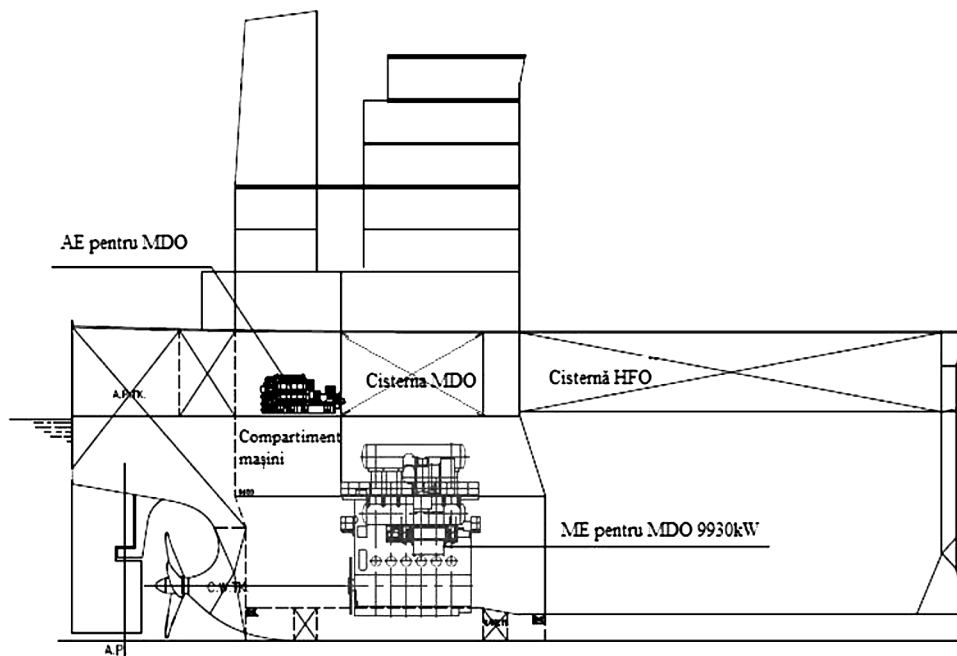
în care: R este rata capacității deadweightului navei (tone), astfel cum a fost determinat conform paragrafului 2.4 împărțit la capacitatea volumetrică totală a tancurilor de marfă ale navei (m^3).”

5 Apendicele 4 se înlocuiește cu următorul:

„APENDICE 4

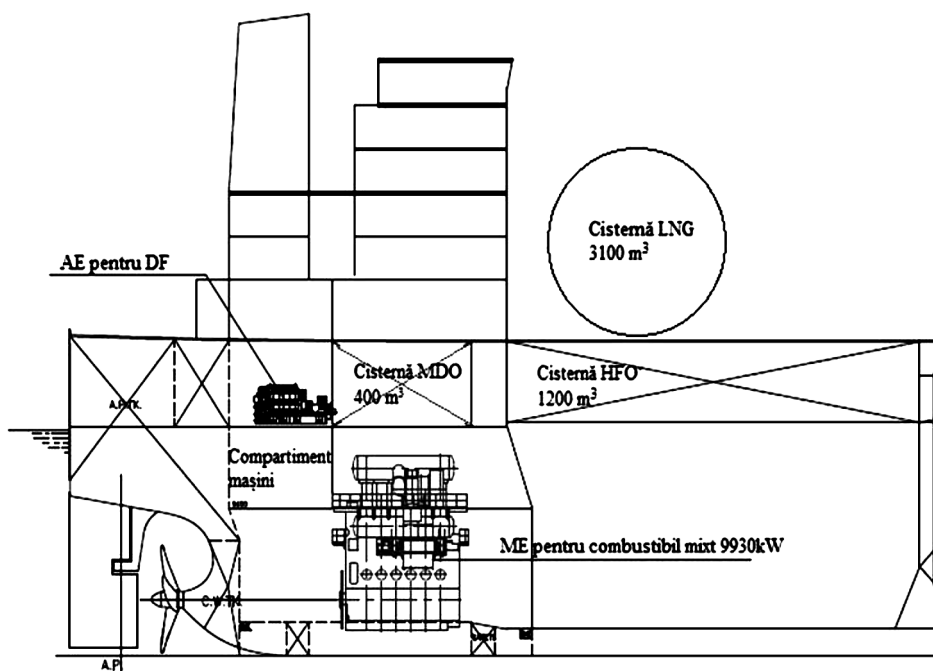
Exemple de calcul al EEDI pentru cazul utilizării motoarelor cu combustibil mixt

Cazul 1: Navă convențională de tip Kamsarmax, un motor principal (MDO), motoare auxiliare convenționale (MDO), fără generator pe ax:



Nr.	Parametru	Formula sau sursa	Unitate de măsură	Valoare
1	MCR_{ME}	Puterea maximă continuă (MCR) a motorului principal	kW	9.930
2	Capacitate	Deadweightul navei la pescajul la linia de încărcare de vară	DWT	81.200
3	V_{ref}	Viteza navei așa cum este definită în regula privind EEDI	noduri	14
4	P_{ME}	$0,75 \times MCR_{ME}$	kW	7.447,5
5	P_{AE}	$0,05 \times MCR_{ME}$	kW	496,5
6	C_{FME}	Factorul C_F al motorului principal folosind MDO	—	3,206
7	C_{FAE}	Factorul C_F al motorului auxiliar folosind MDO	—	3,206
8	SFC_{ME}	Consumul specific de combustibil la P_{ME}	g/kWh	165
9	SFC_{AE}	Consumul specific de combustibil la P_{AE}	g/kWh	210
10	EEDI	$((P_{ME} \times C_{FME} \times SFC_{ME}) + (P_{AE} \times C_{FAE} \times SFC_{AE})) / (V_{ref} \times Capacitate)$	g CO ₂ /t. milă marină	3,76

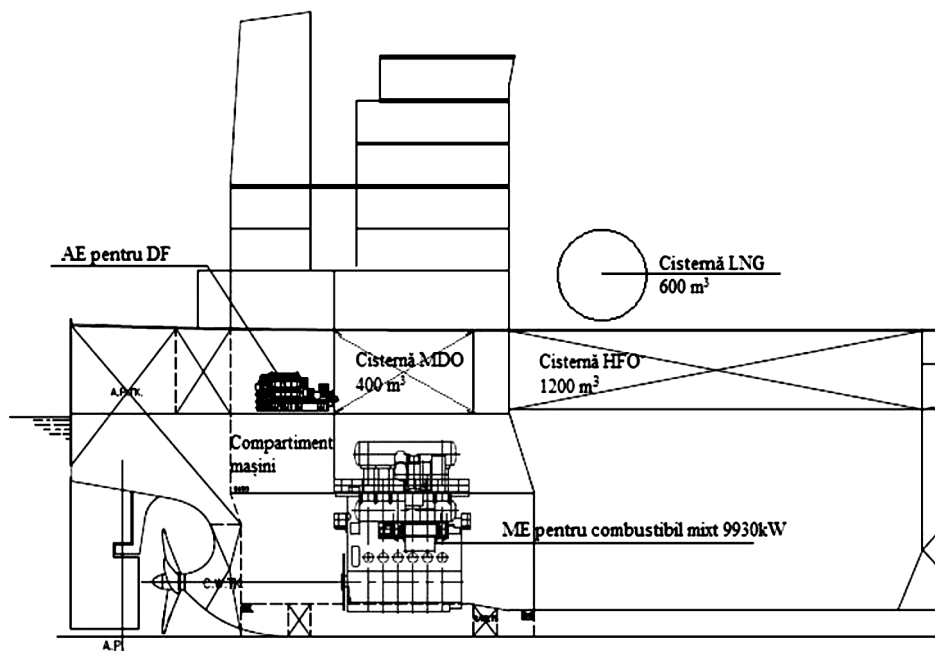
Cazul 2: LNG este considerat «combustibilul principal» dacă motorul principal cu combustibil mixt și motorul auxiliar cu combustibil mixt (LNG, combustibil diesel marin pilot MDO; fără generator pe ax) sunt echipate cu cisterne cu LNG mai mari.



Nr.	Parametru	Formula sau sursa	Unitate de măsură	Valoare
1	MCR_{ME}	Puterea maximă continuă (MCR) a motorului principal	kW	9.930
2	Capacitate	Deadweightul navei la pescajul la linia de încărcare de vară	DWT	81.200
3	V_{ref}	Viteza navei așa cum este definită în regula privind EEDI	noduri	14
4	P_{ME}	$0,75 \times MCR_{ME}$	kW	7.447,5
5	P_{AE}	$0,05 \times MCR_{ME}$	kW	496,5
6	$C_{FPilotfuel}$	Factorul C_F al combustibilului pilot pentru motorul principal cu combustibil mixt folosind MDO	—	3,206
7	$C_{FAEPilotfuel}$	Factorul C_F al combustibilului pilot pentru motorul auxiliar folosind MDO	—	3,206
8	C_{FLNG}	Factorul C_F al motorului cu combustibil mixt folosind LNG	—	2,75
9	$SFC_{MEPilotfuel}$	Consumul specific de combustibil pilot pentru motorul principal cu combustibil mixt la P_{ME}	g/kWh	6
10	$SFC_{AEPilotfuel}$	Consumul specific de combustibil pilot pentru motorul auxiliar cu combustibil mixt la P_{AE}	g/kWh	7
11	$SFC_{ME LNG}$	Consumul specific de combustibil al motorului principal folosind LNG la P_{ME}	g/kWh	136
12	$SFC_{AE LNG}$	Consumul specific de combustibil al motorului auxiliar folosind LNG la P_{AE}	g/kWh	160
13	V_{LNG}	Capacitatea cisternei cu LNG de la bord	m^3	3.100
14	V_{HFO}	Capacitatea cisternei cu combustibil lichid greu de la bord	m^3	1.200
15	V_{MDO}	Capacitatea cisternei cu combustibil diesel marin de la bord	m^3	400
16	ρ_{LNG}	Densitatea LNG	kg/m^3	450
17	ρ_{HFO}	Densitatea combustibilului lichid greu	kg/m^3	991
18	ρ_{MDO}	Densitatea combustibilului diesel marin	kg/m^3	900
19	LCV_{LNG}	Puterea calorică inferioară a LNG	kJ/kg	48.000
20	LCV_{HFO}	Puterea calorică inferioară a combustibilului lichid greu	kJ/kg	40.200
21	LCV_{MDO}	Puterea calorică inferioară a combustibilului diesel marin	kJ/kg	42.700
22	K_{LNG}	Rata de umplere a cisternei cu LNG	—	0,95

Nr.	Parametru	Formula sau sursa	Unitate de măsură	Valoare
23	K_{HFO}	Rata de umplere a cisternei cu combustibil lichid greu	—	0,98
24	K_{MDO}	Rata de umplere a cisternei cu combustibil diesel marin	—	0,98
25	f_{DFgas}	$\frac{P_{ME} + P_{AE}}{P_{ME} + P_{AE}} \times \frac{V_{LNG} \times \rho_{LNG} \times LCV_{LNG} \times K_{LNG}}{V_{HFO} \times \rho_{HFO} \times LCV_{HFO} \times K_{HFO} + V_{MDO} \times \rho_{MDO} \times LCV_{MDO} \times K_{MDO} + V_{LNG} \times \rho_{LNG} \times LCV_{LNG} \times K_{LNG}}$	—	0,5068
26	EEDI	$\frac{(P_{ME} \times (C_{F \text{ Pilotfuel}} \times SFC_{ME \text{ Pilotfuel}} + C_{F \text{ LNG}} \times SFC_{ME \text{ LNG}}) + P_{AE} \times (C_{F \text{ Pilotfuel}} \times SFC_{AE \text{ Pilotfuel}} + C_{F \text{ LNG}} \times SFC_{AE \text{ LNG}}))}{(V_{ref} \times Capacitate)}$	gCO2/t. milă marină	2,78

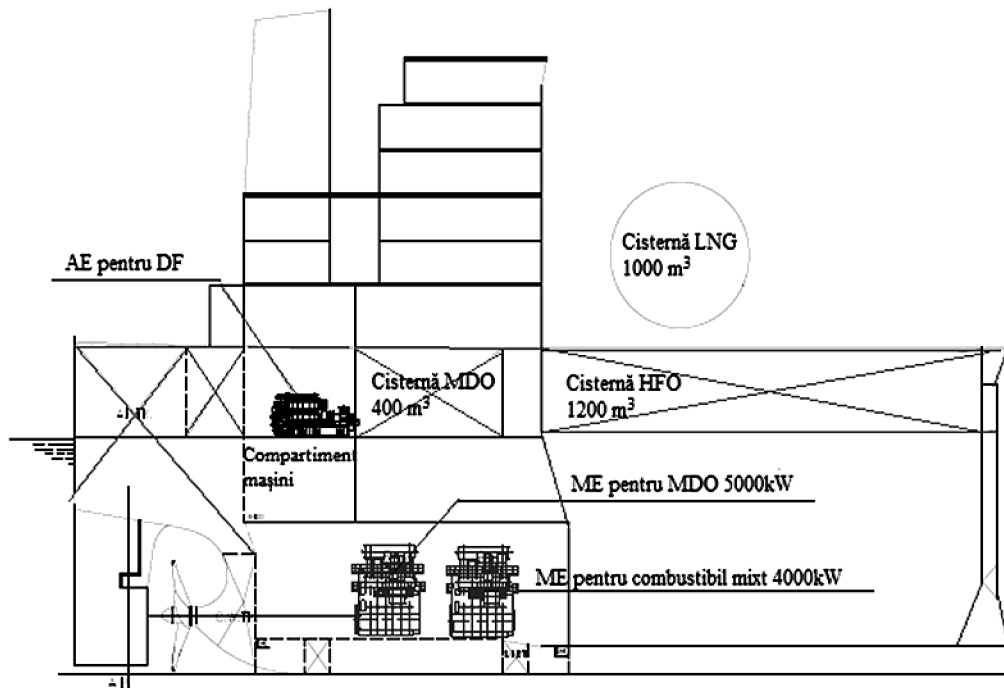
Cazul 3: LNG nu este considerat «combustibilul principal» dacă motorul principal cu combustibil mixt și motorul auxiliar cu combustibil mixt (LNG, combustibil diesel marin pilot MDO; fără generator pe ax) sunt echipate cu cisterne cu LNG mai mici.



Nr.	Parametru	Formula sau sursa	Unitate de măsură	Valoare
1	MCR_{ME}	Puterea maximă continuă (MCR) a motorului principal	kW	9.930
2	Capacitate	Deadweight-ul navei la pescajul la linia de încărcare de vară	DWT	81.200
3	V_{ref}	Viteza navei așa cum este definită în regula privind EEDI	noduri	14
4	P_{ME}	$0,75 \times MCR_{ME}$	kW	7.447,5
5	P_{AE}	$0,05 \times MCR_{ME}$	kW	496,5
6	$C_{F \text{ Pilotfuel}}$	Factorul C_F al combustibilului pilot pentru motorul principal cu combustibil mixt folosind MDO	—	3,206
7	$C_{FAE \text{ Pilotfuel}}$	Factorul C_F al combustibilului pilot pentru motorul auxiliar folosind MDO	—	3,206
8	$C_{F \text{ LNG}}$	Factorul C_F al motorului cu combustibil mixt folosind LNG	—	2,75
9	$C_{F \text{ MDO}}$	Factorul C_F al motorului principal/auxiliar cu combustibil mixt folosind MDO	—	3,206
10	$SFC_{ME \text{ Pilotfuel}}$	Consumul specific de combustibil pilot pentru motorul principal cu combustibil mixt la P_{ME}	g/kWh	6
11	$SFC_{AE \text{ Pilotfuel}}$	Consumul specific de combustibil pilot pentru motorul auxiliar cu combustibil mixt la P_{AE}	g/kWh	7
12	$SFC_{ME \text{ LNG}}$	Consumul specific de combustibil al motorului principal folosind LNG la P_{ME}	g/kWh	136
13	$SFC_{AE \text{ LNG}}$	Consumul specific de combustibil al motorului auxiliar folosind LNG la P_{AE}	g/kWh	160
14	$SFC_{ME \text{ MDO}}$	Consumul specific de combustibil al motorului principal cu combustibil mixt folosind MDO la P_{ME}	g/kWh	165

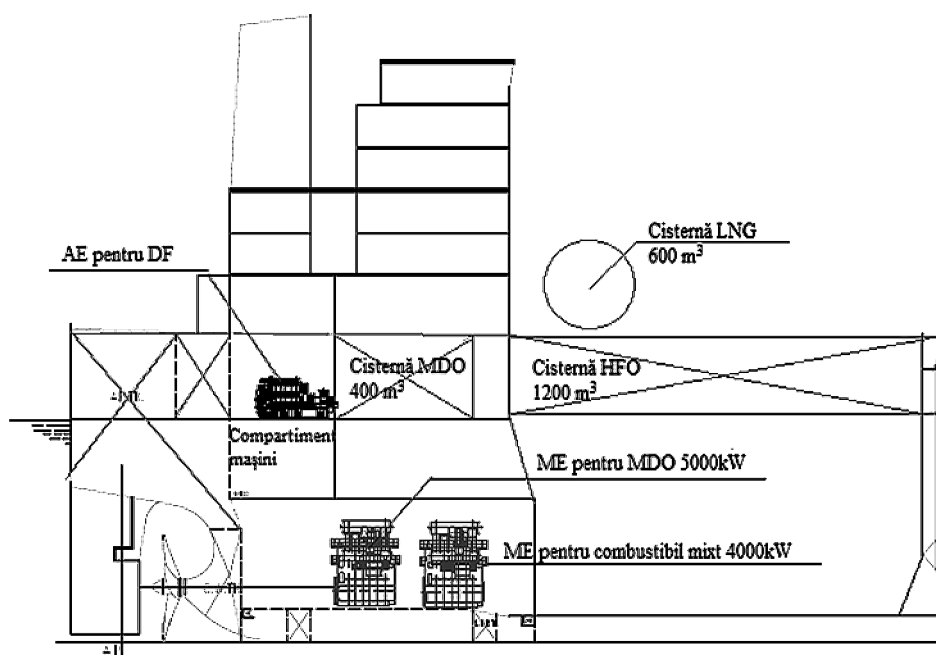
Nr.	Parametru	Formula sau sursa	Unitate de măsură	Valoare
15	SFC _{AE MDO}	Consumul specific de combustibil al motorului auxiliar cu combustibil mixt folosind MDO la P _{AE}	g/kWh	187
16	V _{LNG}	Capacitatea cisternei cu LNG de la bord	m ³	600
17	V _{HFO}	Capacitatea cisternei cu combustibil lichid greu de la bord	m ³	1.800
18	V _{MDO}	Capacitatea cisternei cu combustibil diesel marin de la bord	m ³	400
19	ρ _{LNG}	Densitatea LNG	kg/m ³	450
20	ρ _{HFO}	Densitatea combustibilului lichid greu	kg/m ³	991
21	ρ _{MDO}	Densitatea combustibilului diesel marin	kg/m ³	900
22	LCV _{LNG}	Puterea calorică inferioară a LNG	kJ/kg	48.000
24	LCV _{HFO}	Puterea calorică inferioară a combustibilului lichid greu	kJ/kg	40.200
25	LCV _{MDO}	Puterea calorică inferioară a combustibilului diesel marin	kJ/kg	42.700
26	K _{LNG}	Rata de umplere a cisternei cu LNG	—	0,95
27	K _{HFO}	Rata de umplere a cisternei cu combustibil lichid greu	—	0,98
28	K _{MDO}	Rata de umplere a cisternei cu combustibil diesel marin	—	0,98
29	f _{DFgas}	$\frac{P_{ME} + P_{AE}}{P_{ME} + P_{AE}} \times \frac{V_{LNG} \times \rho_{LNG} \times LCV_{LNG} \times K_{LNG}}{V_{HFO} \times \rho_{HFO} \times LCV_{HFO} \times K_{HFO} + V_{MDO} \times \rho_{MDO} \times LCV_{MDO} \times K_{MDO} + V_{LNG} \times \rho_{LNG} \times LCV_{LNG} \times K_{LNG}}$	—	0,1261
30	f _{DFliquid}	1 - f _{DFgas}	—	0,8739
31	EEDI	$\frac{(P_{ME} \times (f_{DFgas} \times (C_{F \text{ Pilotfuel}} \times SFC_{ME \text{ Pilotfuel}} + C_{F \text{ LNG}} \times SFC_{ME \text{ LNG}}) + f_{DFliquid} \times C_{F \text{ MDO}} \times SFC_{ME \text{ MDO}}) + P_{AE} \times (f_{DFgas} \times (C_{FAE \text{ Pilotfuel}} \times SFC_{AE \text{ Pilotfuel}} + C_{F \text{ LNG}} \times SFC_{AE \text{ LNG}}) + f_{DFliquid} \times C_{F \text{ MDO}} \times SFC_{AE \text{ MDO}}))}{(V_{ref} \times Capacitate)}$	gCO ₂ /t. milă marină	3,61

Cazul 4: Un motor principal cu combustibil mixt (LNG, combustibil diesel marin pilot MDO) și un motor principal cu combustibil diesel marin (MDO) și un motor auxiliar cu combustibil mixt (LNG, combustibil diesel marin pilot MDO, fără generator pe ax) în care LNG ar putea fi considerat «combustibilul principal» numai pentru motorul principal cu combustibil mixt



Nr.	Parametru	Formula sau sursa	Unitate de măsură	Valoare
1	MCR_{MEMDO}	Puterea maximă continuă (MCR) a motorului principal folosind numai MDO	kW	5.000
2	MCR_{MELNG}	Puterea maximă continuă (MCR) a motorului principal folosind combustibil mixt	kW	4.000
3	Capacitate	Deadweight-ul navei la pescajul la linia de încărcare de vară	DWT	81.200
4	V_{ref}	Viteza navei	noduri	14
5	P_{MEMDO}	$0,75 \times MCR_{MEMDO}$	kW	3.750
6	P_{MELNG}	$0,75 \times MCR_{MELNG}$	kW	3.000
7	P_{AE}	$0,05 \times (MCR_{MEMDO} + MCR_{MELNG})$	kW	450
8	$C_{FPilotfuel}$	Factorul C_F al combustibilului pilot pentru motorul principal cu combustibil mixt folosind MDO	—	3,206
9	$C_{FAE Pilotfuel}$	Factorul C_F al combustibilului pilot pentru motorul auxiliar folosind MDO	—	3,206
10	C_{FLNG}	Factorul C_F al motorului cu combustibil mixt folosind LNG	—	2,75
11	C_{FMDO}	Factorul C_F al motorului principal/auxiliar cu combustibil mixt folosind MDO	—	3,206
12	$SFC_{MEPilotfuel}$	Consumul specific de combustibil pilot pentru motorul principal cu combustibil mixt la P_{ME}	g/kWh	6
13	$SFC_{AEPilotfuel}$	Consumul specific de combustibil pilot pentru motorul auxiliar cu combustibil mixt la P_{AE}	g/kWh	7
14	$SFC_{DF LNG}$	Consumul specific de combustibil al motorului principal cu combustibil mixt folosind LNG la P_{ME}	g/kWh	158
15	$SFC_{AE LNG}$	Consumul specific de combustibil al motorului auxiliar folosind LNG la P_{AE}	g/kWh	160
16	$SFC_{ME MDO}$	Consumul specific de combustibil al motorului principal cu combustibil unic la P_{ME}	g/kWh	180
17	V_{LNG}	Capacitatea cisternei cu LNG de la bord	m ³	1.000
18	V_{HFO}	Capacitatea cisternei cu combustibil lichid greu de la bord	m ³	1.200
19	V_{MDO}	Capacitatea cisternei cu combustibil diesel marin de la bord	m ³	400
20	ρ_{LNG}	Densitatea LNG	kg/m ³	450
21	ρ_{HFO}	Densitatea combustibilului lichid greu	kg/m ³	991
22	ρ_{MDO}	Densitatea combustibilului diesel marin	kg/m ³	900
23	LCV_{LNG}	Puterea calorifică inferioară a LNG	kJ/kg	48.000
24	LCV_{HFO}	Puterea calorifică inferioară a combustibilului lichid greu	kJ/kg	40.200
25	LCV_{MDO}	Puterea calorifică inferioară a combustibilului diesel marin	kJ/kg	42.700
26	K_{LNG}	Rata de umplere a cisternei cu LNG	—	0,95
27	K_{HFO}	Rata de umplere a cisternei cu combustibil lichid greu	—	0,98
28	K_{MDO}	Rata de umplere a cisternei cu combustibil diesel marin	—	0,98
29	f_{DFgas}	$\frac{P_{MEMDO} + P_{MELNG} + P_{AE}}{P_{MELNG} + P_{AE}} \times \frac{V_{LNG} \times \rho_{LNG} \times LCV_{LNG} \times K_{LNG}}{V_{HFO} \times \rho_{HFO} \times LCV_{HFO} \times K_{HFO} + V_{MDO} \times \rho_{MDO} \times LCV_{MDO} \times K_{MDO} + V_{LNG} \times \rho_{LNG} \times LCV_{LNG} \times K_{LNG}}$	—	0,5195
30	EEDI	$(P_{MELNG} \times (C_{FPilotfuel} \times SFC_{ME Pilotfuel} + C_{FLNG} \times SFC_{DF LNG}) + P_{MEMDO} \times C_{FMDO} \times SFC_{ME MDO} + P_{AE} \times (C_{FAE Pilotfuel} \times SFC_{AE Pilotfuel} + C_{FLNG} \times SFC_{AE LNG})) / (V_{ref} \times Capacitate)$	g CO ₂ /t. milă marină	3,28

Cazul 5: Un motor principal cu combustibil mixt (LNG, combustibil diesel marin pilot MDO) și un motor principal cu combustibil diesel marin (MDO) și un motor auxiliar cu combustibil mixt (LNG, combustibil diesel marin pilot MDO, fără generator pe ax) în care LNG nu ar putea fi considerat «combustibil principal» pentru motorul principal cu combustibil mixt



Nr.	Parametru	Formula sau sursa	Unitate de măsură	Valoare
1	MCR_{MEMDO}	Puterea maximă continuă (MCR) a motorului principal folosind numai MDO	kW	5.000
2	MCR_{MELNG}	Puterea maximă continuă (MCR) a motorului principal folosind combustibil mixt	kW	4.000
3	Capacitate	Deadweight-ul navei la pescajul la linia de încărcare de vară	DWT	81.200
4	V_{ref}	Viteza navei	noduri	14
5	P_{MEMDO}	$0,75 \times MCR_{MEMDO}$	kW	3.750
6	P_{MELNG}	$0,75 \times MCR_{MELNG}$	kW	3.000
7	P_{AE}	$0,05 \times (MCR_{MEMDO} + MCR_{MELNG})$	kW	450
8	$C_{FPilotfuel}$	Factorul C_F al combustibilului pilot pentru motorul principal cu combustibil mixt folosind MDO	—	3,206
9	$C_{FAE Pilotfuel}$	Factorul C_F al combustibilului pilot pentru motorul auxiliar folosind MDO	—	3,206
10	C_{FLNG}	Factorul C_F al motorului cu combustibil mixt folosind LNG	—	2,75
11	C_{FMDO}	Factorul C_F al motorului principal/auxiliar cu combustibil mixt folosind MDO	—	2,75
12	$SFC_{MEPilotfuel}$	Consumul specific de combustibil pilot pentru motorul principal cu combustibil mixt la P_{ME}	g/kWh	6
13	$SFC_{AEPilotfuel}$	Consumul specific de combustibil pilot pentru motorul auxiliar cu combustibil mixt la P_{AE}	g/kWh	7
14	$SFC_{DF LNG}$	Consumul specific de combustibil al motorului principal cu combustibil mixt folosind LNG la P_{ME}	g/kWh	158
15	$SFC_{AE LNG}$	Consumul specific de combustibil al motorului auxiliar folosind LNG la P_{AE}	g/kWh	160
16	$SFC_{DF MDO}$	Consumul specific de combustibil al motorului principal cu combustibil mixt folosind MDO la P_{ME}	g/kWh	185
17	$SFC_{ME MDO}$	Consumul specific de combustibil al motorului principal cu combustibil unic la P_{ME}	g/kWh	180
18	$SFC_{AE MDO}$	Consumul specific de combustibil al motorului auxiliar folosind MDO la P_{AE}	g/kWh	187

Nr.	Parametru	Formula sau sursa	Unitate de măsură	Valoare
19	V_{LNG}	Capacitatea cisternei cu LNG de la bord	m^3	600
20	V_{HFO}	Capacitatea cisternei cu combustibil lichid greu de la bord	m^3	1.200
21	V_{MDO}	Capacitatea cisternei cu combustibil diesel marin de la bord	m^3	400
22	ρ_{LNG}	Densitatea LNG	kg/m^3	450
23	ρ_{HFO}	Densitatea combustibilului lichid greu	kg/m^3	991
24	ρ_{MDO}	Densitatea combustibilului diesel marin	kg/m^3	900
25	LCV_{LNG}	Puterea calorifică inferioară a LNG	kJ/kg	48.000
26	LCV_{HFO}	Puterea calorifică inferioară a combustibilului lichid greu	kJ/kg	40.200
27	LCV_{MDO}	Puterea calorifică inferioară a combustibilului diesel marin	kJ/kg	42.700
28	K_{LNG}	Rata de umplere a cisternei cu LNG	—	0,95
29	K_{HFO}	Rata de umplere a cisternei cu combustibil lichid greu	—	0,98
30	K_{MDO}	Rata de umplere a cisternei cu combustibil diesel marin	—	0,98
31	f_{DFgas}	$\frac{P_{MEMDO} + P_{MELNG} + P_{AE}}{P_{MELNG} + P_{AE}} \times \frac{V_{LNG} \times \rho_{LNG} \times LCV_{LNG} \times K_{LNG}}{V_{HFO} \times \rho_{HFO} \times LCV_{HFO} \times K_{HFO} + V_{MDO} \times \rho_{MDO} \times LCV_{MDO} \times K_{MDO} + V_{LNG} \times \rho_{LNG} \times LCV_{LNG} \times K_{LNG}}$	—	0,3462
32	$f_{DFliquid}$	$1 - f_{DFgas}$	—	0,6538
33	EEDI	$(P_{MELNG} \times (f_{DFgas} \times (C_{F \text{ Pilotfuel}} \times SFC_{ME \text{ Pilotfuel}} + C_{F \text{ LNG}} \times SFC_{DF \text{ LNG}}) + f_{DFliquid} \times C_{F \text{ MDO}} \times SFC_{DF \text{ MDO}})) + P_{MEMDO} \times C_{F \text{ MDO}} \times SFC_{ME \text{ MDO}} + P_{AE} \times (f_{DFgas} \times (C_{FAE \text{ Pilotfuel}} \times SFC_{AE \text{ Pilotfuel}} + C_{F \text{ LNG}} \times SFC_{AE \text{ LNG}}) + f_{DFliquid} \times C_{F \text{ MDO}} \times SFC_{AE \text{ MDO}})) / (V_{ref} \times Capacitate)$	$gCO_2/t. \text{ milă marină}$	3,54

ANEXA Nr. 2
(Anexa nr. 2 la Ordinul nr. 181/2015)

REZOLUȚIA MEPC.282(70)
(adoptată la 28 octombrie 2016)

Liniile directoare din 2016 pentru elaborarea planului de management al randamentului energetic al navei (SEEMP)

Comitetul pentru protecția mediului marin, reamintind articolul 38(a) al Convenției privind crearea Organizației Maritime Internaționale referitor la funcțiile Comitetului pentru protecția mediului marin (Comitetul) conferite acestuia prin convențiile internaționale pentru prevenirea și controlul poluării marine, reamintind, de asemenea, că prin Rezoluția MEPC.203(62) a adoptat 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 (inclusiv regulile referitoare la randamentul energetic al navelor în anexa VI la MARPOL), luând notă de faptul că amendamentele la anexa VI la MARPOL menționate mai sus, care au inclus un nou capitol 4 privind regulile referitoare la randamentul energetic al navelor, au intrat în vigoare la 1 ianuarie 2013, luând notă, de asemenea, de faptul că regula 22 din anexa VI la MARPOL, astfel cum a fost modificată, cere ca fiecare navă să aibă la bord un plan de management al randamentului energetic al navei, specific acesteia, luând în considerare liniile directoare elaborate de către Organizație, luând notă, în plus, că prin Rezoluția MEPC.278(70) a adoptat amendamente la anexa VI la MARPOL referitoare la sistemul de colectare a datelor privind consumul de combustibil, care se așteaptă să intre în vigoare la 1 martie 2018, după ce vor fi considerate ca fiind acceptate la 1 septembrie 2017, recunoscând că amendamentele la anexa VI la MARPOL menționate mai sus cer adoptarea de linii directoare relevante pentru a facilita aplicarea uniformă și efectivă a regulilor și pentru a oferi suficient timp sectorului pentru a se pregăti, luând în considerare, la cea de-a șaptezecă sesiune a sa, proiectul Liniilor directoare din 2016 pentru elaborarea planului de management al randamentului energetic al navei (SEEMP),

1. adoptă Liniile directoare din 2016 pentru elaborarea planului de management al randamentului energetic al navei (SEEMP) (*Liniile directoare din 2016*), astfel cum sunt prezentate în anexa la prezenta rezoluție;

2. invită administrațiile să ia în considerare Liniile directoare din 2016 anexate atunci când elaborează și adoptă legislația națională prin care intră în vigoare și se pun în aplicare prevederile stabilite în regulile 22 și 22A din anexa VI la MARPOL, astfel cum este amendată;

3. solicită părților la anexa VI la MARPOL și altor guverne membre să aducă Liniile directoare din 2016 din anexă în atenția comandanților de nave, navigatorilor, proprietarilor de nave, operatorilor de nave și oricăror altor grupuri interesate;

4. este de acord să țină Liniile directoare din 2016 sub observație în lumina experienței acumulate cu implementarea lor; și

5. înlocuiește Liniile directoare din 2012 referitoare la elaborarea planului de management al randamentului energetic al navei (SEEMP), adoptate prin Rezoluția MEPC.213(63).

Liniile directoare din 2016 pentru elaborarea planului de management al randamentului energetic al navei (SEEMP)**CONȚINUT**

1 INTRODUCERE

2 DEFINIȚII

PARTEA I A SEEMP: PLANUL DE MANAGEMENT AL NAVEI PENTRU ÎMBUNĂȚĂȚIREA RANDAMENTULUI ENERGETIC

3 GENERALITĂȚI

4 CADRUL ȘI STRUCTURA PĂRȚII I A SEEMP

5 GHID PRIVIND CELE MAI BUNE PRACTICI PENTRU OPERAREA EFICIENTĂ A NAVELOR ÎN CEEA CE PRIVEȘTE CONSUMUL DE COMBUSTIBIL

PARTEA A II-A A SEEMP: PLAN DE COLECTARE A DATELOR PRIVIND CONSUMUL DE COMBUSTIBIL LICHID AL NAVEI

6 GENERALITĂȚI

7 GHID PENTRU METODOLOGIA DE COLECTARE A DATELOR PRIVIND CONSUMUL DE COMBUSTIBIL LICHID, DISTANȚA PARCURSĂ ȘI ORELE

ÎN CARE NAVA A FĂCUT PARCURSUL

8 MĂSURAREA DIRECTĂ A EMISIILOR DE CO₂

APENDICE 1 — EXEMPLU DE MODEL PENTRU PLANUL DE MANAGEMENT AL NAVEI PENTRU ÎMBUNĂȚĂȚIREA RANDAMENTULUI ENERGETIC

(SEEMP)

APENDICE 2 — EXEMPLU DE MODEL PENTRU PLANUL DE COLECTARE A DATELOR PRIVIND CONSUMUL DE COMBUSTIBIL LICHID AL NAVEI

APENDICE 3 — MODELUL STANDARDIZAT DE RAPORTARE DE DATE PENTRU SISTEMUL DE COLECTARE A DATELOR

1 INTRODUCERE

1.1 Liniile directoare pentru elaborarea planului de management al randamentului energetic al navei au fost elaborate pentru a facilita pregătirea Planului de management al randamentului energetic al navei (SEEMP) care este cerut prin regula 22 din anexa VI la MARPOL.

1.2 SEEMP este alcătuit din două părți. Partea I furnizează un posibil mod de abordare pentru monitorizarea eficienței navei și flotei în timp și oferă câteva opțiuni pentru a fi luate în considerare atunci când se încearcă optimizarea performanțelor navei. Partea a II-a prevede metodologiile pe care navele cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 5.000 ar trebui să le utilizeze pentru a colecta datele cerute în conformitate cu regula 22A din anexa VI la MARPOL, precum și procesele pe care nava ar trebui să le utilizeze pentru a raporta datele către Administrația sau orice organizație autorizată în mod corespunzător de aceasta.

1.3 Un model de SEEMP este prezentat în apendicele 1 și 2, cu titlu de exemplu. Un model standardizat de raportare pentru sistemul de colectare a datelor este prezentat în apendicele 3.

2 DEFINIȚII

2.1 Pentru scopul prezentelor linii directoare se aplică definițiile din anexa VI la MARPOL.

2.2 „Datele privind consumul de combustibil al navei” înseamnă datele care trebuie colectate anual și raportate așa cum se specifică în apendicele IX al anexei VI la MARPOL.

2.3 „Sistemul de management al siguranței” înseamnă un sistem structurat și bazat pe documentație care permite personalului companiei să implementeze eficient politica companiei în domeniul siguranței și protecției mediului, astfel cum este definit în paragraful 1.1 al Codului internațional de management al siguranței.

PARTEA I A SEEMP: PLANUL DE MANAGEMENT AL NAVEI PENTRU ÎMBUNĂȚĂȚIREA RANDAMENTULUI ENERGETIC

3 GENERALITĂȚI

3.1 În termeni globali, ar trebui să fie recunoscut faptul că eficiența operațională realizată de un număr mare de operatori de nave va contribui în mod semnificativ la reducerea emisiilor mondiale de carbon.

3.2 Scopul părții I a SEEMP este de a stabili un mecanism pentru o companie și/sau o navă în vederea îmbunătățirii randamentului energetic al operării navei. Acest aspect al SEEMP specific unei nave trebuie, de preferință, să fie legat de o politică mai vastă privind managementul energetic corporatist al companiei care posedă, operează sau controlează nava,

recunoscând faptul că nu există două companii de navigație identice și că navele sunt operate într-o gamă largă de condiții diferite.

3.3 Multe companii au deja un sistem de management al mediului (EMS) implementat în conformitate cu standardul ISO 14001, care conține proceduri pentru selectarea celor mai bune măsuri pentru fiecare navă și pentru stabilirea ulterioară a obiectivelor care permit evaluarea parametrilor pertinenti, precum și elementele adecvate de control și de „feedback”. Monitorizarea randamentului operațional de mediu ar trebui de aceea să fie tratată ca un element integral al sistemelor mai largi de management al companiei.

3.4 Suplimentar, multe companii deja dezvoltă, implementează și mențin un sistem de management al siguranței. În astfel de cazuri, partea I a SEEMP poate face parte din Sistemul de management al siguranței navei.

3.5 Prezenta secțiune furnizează un ghid pentru elaborarea părții I a SEEMP, care ar trebui să fie adaptat la caracteristicile și nevoile individuale ale companiilor și navelor. Partea I este destinată să fie un instrument de management pentru a asista compania în managementul performanțelor de mediu în derulare ale navelor lor și, ca atare, se recomandă ca o companie să elaboreze proceduri pentru implementarea planului într-un mod care să limiteze la minimum necesar orice sarcină administrativă la bord.

3.6 Partea I a SEEMP ar trebui să fie elaborată de către companie ca un plan specific fiecărei nave și trebuie să reflecte eforturile pentru ameliorarea randamentului energetic al navei în patru etape: planificarea, implementarea, monitorizarea, precum și autoevaluarea și îmbunătățirea. Aceste componente joacă un rol esențial în cadrul ciclului continuu de a îmbunătăți managementul randamentului energetic al navei. La fiecare repetare a ciclului, unele elemente ale părții I se vor schimba în mod necesar, în timp ce altele pot rămâne ca mai înainte.

3.7 Aspectele legate de siguranță ar trebui să primeze întotdeauna. Serviciul comercial în care nava este angajată poate determina fezabilitatea măsurilor de eficientizare luate în considerare. De exemplu, navele care furnizează servicii pe mare (amplasarea de conducte, supravegherea seismică, aprovizionarea în larg, dragajul etc.) pot să aleagă metode diferite de îmbunătățire a randamentului lor energetic în comparație cu cele adoptate de navele de transport marfă convenționale. Natura operațiunilor și influența condițiilor meteorologice predominante, a mareelor și a curenților, combinate cu nevoia de menținere a siguranței în operațiuni, pot necesita ajustări ale procedurilor generale pentru a menține eficiența operațiunii, de exemplu în cazul navelor care sunt

poziționate dinamic. Lungimea voiajului poate, de asemenea, să fie un parametru important, așa cum pot fi și considerațiile în materie de siguranță specifice activității comerciale a navei.

4 CADRUL ȘI STRUCTURA PĂRȚII I A SEEMP

4.1 Planificarea

4.1.1 Planificarea este cea mai importantă etapă a părții I a SEEMP, prin faptul că aceasta determină în primul rând atât stadiul curent al modului de folosire a energiei navei, cât și îmbunătățirea preconizată a randamentului energetic al navei. Prin urmare, se recomandă să se consacre suficient timp planificării, astfel încât să poată fi elaborat cel mai potrivit, eficient și aplicabil plan posibil.

Măsuri specifice navei

4.1.2 Recunoscând că există o varietate de opțiuni pentru a îmbunătăți randamentul — de exemplu optimizarea vitezei, alegerea rutei după indicațiile meteorologice și întreținerea corpului navei — și că cel mai bun pachet de măsuri pentru o navă în vederea îmbunătățirii randamentului diferă în mod considerabil în funcție de tipul navei, mărfurile transportate, rutele de marș și alți factori, ar trebui să fie identificate, încă de la început, măsurile specifice navei pentru a-i îmbunătăți randamentul energetic. Aceste măsuri ar trebui să fie listate ca un pachet de măsuri care trebuie puse în aplicare, fapt ce va furniza o vedere generală a acțiunilor care trebuie să fie întreprinse pentru acea navă.

4.1.3 Prin urmare, în timpul acestui proces este important să se determine și să se înțeleagă situația actuală privind consumul de energie al navei. Partea I a SEEMP ar trebui să identifice măsurile de economisire a energiei care au fost luate deja și ar trebui să determine cât de eficiente sunt aceste măsuri în ceea ce privește îmbunătățirea randamentului energetic. De asemenea, partea I ar trebui să identifice ce măsuri pot fi luate pentru a îmbunătăți în continuare randamentul energetic al navei. Totuși, ar trebui remarcat că nu toate măsurile pot fi aplicate la toate navele sau chiar la aceeași navă, aflată în condiții de operare diferite, și că unele dintre aceste măsuri se exclud reciproc. În mod ideal, măsurile luate la stadiul inițial ar putea antrena economii de energie (și de cost) care apoi ar putea fi reinvestite în acțiuni de îmbunătățire a eficienței mai dificile sau mai costisitoare identificate în partea I.

4.1.4 Ghidul privind cele mai bune practici pentru operarea eficientă a navelor în ceea ce privește consumul de combustibil, care face obiectul capitolului 5, poate fi utilizat pentru a facilita această parte a fazei de planificare. De asemenea, în procesul de planificare, ar trebui să se acorde o atenție deosebită reducerii la minimum a oricărei sarcini administrative la bordul navei.

Măsuri specifice companiei

4.1.5 Îmbunătățirea randamentului energetic al operării unei nave nu depinde în mod necesar de maniera în care acea singură navă este supusă managementului. Mai degrabă, aceasta poate depinde de multe părți participante incluzând șantierul naval de reparații, proprietarii de nave, operatorii, navlositorii, proprietarii mărfii, porturile și serviciile de management al traficului. De exemplu, „sincronizarea” — astfel cum este explicată la paragraful 5.2.4 — solicită o bună comunicare prealabilă între operatori, porturi și serviciile de management al traficului. Cu cât este mai bună coordonarea între astfel de participanți, cu atât este de așteptat o mai mare îmbunătățire. În cele mai multe cazuri, o astfel de coordonare sau managementul total este făcut mai bine de către o companie decât de către o navă. În acest sens, este recomandat ca o companie, de asemenea, să stabilească un plan de management al energiei pentru a gestiona flota sa (dacă un astfel de plan nu există încă) și să facă coordonarea necesară între părțile participante.

Dezvoltarea resurselor umane

4.1.6 Pentru implementarea eficientă și fără conflicte a măsurilor adoptate este important să se asigure pregătirea necesară și să se consolideze gradul de conștientizare a personalului atât de pe uscat, cât și de la bordul navei. O astfel de dezvoltare a resursei umane este încurajată și ar trebui să fie considerată o componentă importantă a planificării, precum și un element determinant al implementării.

Definirea obiectivului

4.1.7 Ultima parte a planificării constă în stabilirea obiectivului. Ar trebui subliniat că acest demers de a defini obiectivul este voluntar, că nu este necesar să se anunțe public obiectivul sau rezultatul și faptul că nici compania și nici nava nu vor face obiectul vreunei inspecții externe. Scopul stabilirii obiectivului este de a servi ca un semnal de care oamenii implicați ar trebui să fie conștienți, să creeze un bun stimulent pentru implementarea corespunzătoare și apoi să crească angajamentul pentru îmbunătățirea randamentului energetic. Obiectivul poate lua orice formă, precum: consumul anual de combustibil lichid sau o țintă specifică a indicatorului operațional al randamentului energetic (EEOI). Indiferent care este obiectivul, acesta ar trebui să fie măsurabil și ușor de înțeles.

4.2 Implementarea

Stabilirea unui sistem de implementare

4.2.1 După ce o navă și o companie identifică măsurile care trebuie implementate, este esențial să se stabilească un sistem pentru implementarea măsurilor identificate și selectate, prin elaborarea de proceduri pentru managementul energiei, prin definirea sarcinilor și prin atribuirea acestora personalului calificat. Astfel, partea I a SEEMP ar trebui să descrie modalitățile de aplicare a fiecărei măsuri și să indice care este/sunt persoana/persoanele responsabilă/responsabile. Ar trebui să fie indicată perioada de implementare (data începerii și data finalizării) a fiecărei măsuri selectate. Elaborarea unui astfel de sistem poate fi considerată o parte a planificării și, prin urmare, aceasta poate fi finalizată în etapa de planificare.

Implementarea și ținerea registrelor

4.2.2 Măsurile planificate ar trebui să fie puse în practică în conformitate cu sistemul predeterminat de implementare. Ținerea registrelor privind implementarea fiecărei măsuri este folosite pentru autoevaluarea într-o etapă ulterioară și ar trebui să fie încurajată. Dacă vreo măsură identificată nu poate fi aplicată dintr-un motiv sau mai multe motive oarecare, atunci motivul(ele) ar trebui să fie înregistrat(e), pentru uzul intern.

4.3 Monitorizare

Instrumente de monitorizare

4.3.1 Randamentul energetic al unei nave ar trebui să fie monitorizat cantitativ. Pentru aceasta ar trebui să se utilizeze o metodă bine stabilită, de preferință un standard internațional. EEOI elaborat de către Organizație este unul dintre instrumentele stabilite pe plan internațional pentru a obține un indicator cantitativ al randamentului energetic al unei nave și/sau al unei flote în serviciu și poate fi utilizat în acest scop. În consecință, EEOI ar putea fi considerat ca fiind instrumentul principal de monitorizare, cu toate că și alte măsuri cantitative pot fi, de asemenea, adecvate.

4.3.2 Dacă se utilizează EEOI, atunci se recomandă ca acesta să fie calculat în conformitate cu Liniile directoare pentru elaborarea planului de management al randamentului energetic al navei (MEPC.1/Circ.684), elaborate de către Organizație, ajustate, după cum este necesar, în funcție de specificul navei și activității comerciale.

4.3.3 Suplimentar EEOI, dacă este convenabil și/sau benefic pentru o navă sau o companie, pot fi utilizate alte instrumente de măsură. În cazul în care se utilizează alte instrumente de monitorizare, instrumentul și metoda de monitorizare pot fi stabilite în etapa de planificare.

Stabilirea sistemului de monitorizare

4.3.4 Ar trebui notat faptul că, indiferent de instrumentele de măsurare care sunt utilizate, colectarea continuă și sistematică a datelor constituie baza monitorizării. Pentru a obține o monitorizare eficientă și fiabilă ar trebui pus în aplicare un sistem de monitorizare care să includă proceduri pentru colectarea datelor și desemnarea personalului responsabil. Elaborarea unui astfel de sistem poate fi considerată ca făcând parte din planificare și ar trebui, prin urmare, să fie finalizată în etapa de planificare.

4.3.5 Ar trebui notat faptul că, pentru a evita sarcini administrative inutile asupra personalului navei, monitorizarea ar trebuie să fie efectuată în măsura în care este posibil de către personalul de la uscat, utilizând datele obținute din registrele necesare, existente la bord, precum jurnalul de bord, jurnalul mașinilor și registrul hidrocarburilor etc. Informații suplimentare ar putea fi obținute, după caz.

Căutare și salvare

4.3.6 Atunci când o navă se abate de la drumul său planificat pentru a se angaja în operațiuni de căutare și salvare, se recomandă ca datele obținute în timpul unor astfel de operațiuni să nu fie utilizate în monitorizarea randamentului energetic al navei și ca astfel de date să poată fi înregistrate separat.

4.4 Autoevaluare și îmbunătățire

4.4.1 Autoevaluarea și îmbunătățirea constituie faza finală a ciclului de management. Această fază ar trebui să genereze informații de răspuns (feedback) utile pentru prima etapă ce urmează, și anume etapa de planificare a următorului ciclu de îmbunătățire.

4.4.2 Scopul autoevaluării este acela de a evalua eficiența măsurilor planificate și a implementării lor, de a înțelege mai bine caracteristicile generale ale operării navei, de exemplu, ce tipuri de măsuri pot sau nu pot funcționa eficient, precum și cum și/sau de ce, de a înțelege tendința de îmbunătățire a eficienței respectivei nave și de a elabora un plan de management îmbunătățit pentru următorul ciclu.

4.4.3 Pentru acest proces ar trebui să fie elaborate proceduri pentru autoevaluarea managementului energetic al navelor. Mai mult, autoevaluarea ar trebui să fie implementată periodic, utilizând datele colectate în cursul monitorizării. Suplimentar, este recomandat să se aloce timp pentru identificarea relației cauză-efect a performanței în timpul perioadei de evaluare în scopul îmbunătățirii etapei următoare a planului de management.

5 GHID PRIVIND CELE MAI BUNE PRACTICI PENTRU OPERAREA EFICIENTĂ A NAVELOR ÎN CEEA CE PRIVEȘTE CONSUMUL DE COMBUSTIBIL

5.1 Cercetarea pentru eficiență asupra întregului lanț de transport angajează responsabilități care depășesc capacitățile unui singur proprietar sau operator. Lista tuturor părților participante posibile în eficiența unui singur voiaj este lungă: părțile evidente în ceea ce privește caracteristicile navei sunt proiectanții, șantierele navale și producătorii de motoare, iar în ceea ce privește voiajul propriu-zis sunt navlositorii, porturile și serviciile de management al traficului navelor etc. Toate părțile implicate ar trebui să ia în considerare includerea măsurilor de eficientizare în operațiunile lor, atât individual, cât și colectiv.

5.2 Moduri de operare eficiente din punct de vedere al combustibilului**Mai buna planificare a voiajelor**

5.2.1 Itinerarul optim și randamentul îmbunătățit se pot obține prin planificarea și executarea cu grijă a voiajelor. O planificare minuțioasă a voiajului necesită timp, însă în scopul planificării sunt disponibile mai multe instrumente software diferite.

5.2.2 Liniile directe pentru planificarea voiajului, adoptate prin Rezoluția A.893(21), oferă orientarea esențială pentru echipajul navei și pentru persoanele însărcinate cu planificarea voiajului.

Alegerea rutei după indicațiile meteorologice

5.2.3 Alegerea rutei după indicațiile meteorologice are un mare potențial de creștere a eficienței pe anumite rute. Este un serviciu disponibil pe piață pentru toate tipurile de nave și pentru multe zone comerciale. Se pot realiza economii semnificative, dar, pe de altă parte, alegerea rutei după indicațiile meteorologice poate duce la creșterea consumului de combustibil pentru un anumit voiaj.

Sincronizarea

5.2.4 Comunicarea bună și din timp cu portul următor de escală ar trebui să fie un obiectiv pentru a oferi cu cât mai mult timp în avans notificarea referitoare la disponibilitatea danei de operare și pentru a facilita utilizarea vitezei optime, atunci când procedurile operaționale ale portului permit o astfel de abordare.

5.2.5 Pentru a optimiza operațiunile portuare ar putea fi necesară o modificare în procedurile care implică diferite dispozitive de manipulare în porturi. Autoritățile portuare ar trebui să fie încurajate să maximizeze eficiența și să minimizeze întârzierile.

Optimizarea vitezei

5.2.6 Optimizarea vitezei poate produce economii importante. Oricum, viteza optimă înseamnă viteza la care combustibilul utilizat pe tona milă este la nivelul minim pentru acel voiaj. Aceasta nu înseamnă viteza minimă; în fapt, navigând la o viteză mai mică decât viteza optimă, se va consuma mai mult combustibil, nu mai puțin. Ar trebui consultată curba putere/consum emisă de producătorul motorului și curba propulsorului navei. Posibilele efecte defavorabile ale exploatarei navei la viteză redusă pot include o accentuare a vibrațiilor și probleme cu depunerile de funingine în camerele de combustie și în sistemul de evacuare a gazelor. Ar trebui să se țină cont de aceste efecte posibile.

5.2.7 În cadrul procesului de optimizare a vitezei poate să fie necesar să se țină cont în mod corespunzător de nevoia de a coordona ora de sosire cu disponibilitatea danelor de încărcare/descărcare etc. Atunci când se urmărește optimizarea vitezei, poate fi necesar să se țină cont de numărul de nave angajate pe o anumită rută comercială.

5.2.8 O creștere graduală a vitezei la plecarea din port sau estuar în timp ce se ține încărcarea motorului în cadrul anumitor limite poate contribui la reducerea consumului de combustibil.

5.2.9 Este recunoscut faptul că în multe contracte de navlosire viteza navei este determinată de către navlositor, și nu de către operator. Ar trebui făcute eforturi atunci când se convin termenii de navlosire, pentru a încuraja să se opereze nava la viteza optimă în scopul de a maximiza randamentul energetic.

Puterea la arbore optimizată

5.2.10 Operarea la turație constantă a arborelui poate fi mai eficientă decât ajustarea continuă a vitezei prin puterea motorului (a se vedea paragraful 5.7). Utilizarea sistemelor automate de management al motorului pentru a controla viteza poate fi mai benefică decât a se baza pe intervenția umană.

5.3 Conducerea optimizată a navei**Asieta optimă**

5.3.1 Cele mai multe dintre nave sunt proiectate să transporte o anumită cantitate de marfă la o anumită viteză pentru un anumit consum de combustibil. Aceasta implică specificarea condițiilor corespunzătoare unei asiete date. Fie că nava este încărcată, fie neîncărcată, asieta are o influență semnificativă asupra rezistenței la înaintare a navei prin apă și optimizarea asietei poate asigura economii de combustibil semnificative. Pentru orice pescaj dat există o configurație a asietei care asigură o rezistență minimă. Pentru anumite nave este posibil să se evalueze condițiile optime de asietă pentru un randament energetic maxim pe toată durata voiajului. Unii factori de proiectare sau de siguranță pot împiedica optimizarea deplină a asietei.

Balastarea optimă

5.3.2 Balastul ar trebui ajustat luând în considerare cerințele de a satisface condițiile optime de asietă și guvernare și condițiile de balastare optimă, obținute printr-o mai bună planificare a încărcării.

5.3.3 Atunci când se determină condițiile de balastare optimă trebuie să fie respectate limitele, condițiile și dispozitivele de management al balastului indicate în planul de management al apei de balast al navei respective.

5.3.4 Condițiile de balastare au un impact semnificativ asupra condițiilor de guvernare și asupra reglajelor pilotului automat. Trebuie știut, printre altele, că o cantitate mai mică de balast nu înseamnă, în mod necesar, și un randament maxim.

Aspecte privind optimizarea elicei și a fluxului acesteia

5.3.5 Alegerea elicei intervine în mod normal în stadiul de proiectare și de construcție a navei, dar noile progrese în proiectarea elicelor au făcut posibil să se poată moderniza ulterior o instalație, prin reproiectare, pentru a obține un consum mai scăzut de combustibil. Cu toate că este sigur că trebuie luată în considerare, elicea este doar o parte a trenului de propulsie și o schimbare numai a elicei poate să rămână fără efect asupra randamentului și poate chiar să producă creșterea consumului de combustibil.

5.3.6 Îmbunătățirile aduse fluxului de apă către elice cu ajutorul dispozitivelor, precum aripioare și/sau duze, ar putea crește raportul eficiență — putere al propulsiei și, prin urmare, să reducă consumul de combustibil.

Utilizarea optimă a cârmei și a sistemelor de control al direcției (pilot automat)

5.3.7 Sistemele automatizate de control al direcției și de guvernare au evoluat foarte mult. Cu toate că inițial au fost dezvoltate pentru a face mai eficientă echipa de comandă a navei, autopiloții moderni pot realiza mult mai mult. Un sistem integrat de navigație și comandă poate realiza economii de combustibil semnificative prin simpla reducere a distanțelor parcurse datorită devierii de la drum. Principiul este simplu: un control mai bun al cursului prin corecții mai mici și cu o frecvență mai redusă va reduce la minimum pierderile datorită rezistenței cârmei. Se va putea lua în considerare retehnologizarea navelor existente cu instalații de pilot automat mai eficiente.

5.3.8 În timpul apropierei de un port sau de stații pentru preluarea pilotului, sistemul de pilot automat nu poate fi utilizat întotdeauna în mod eficient, deoarece cârma trebuie să răspundă repede la comenzile date. Mai mult, în anumite etape ale voiajului, poate fi necesar ca acesta să fie dezactivat sau să fie reglat cu mare atenție, de exemplu, în cazul condițiilor meteorologice defavorabile sau la apropierea de port.

5.3.9 Se poate lua în considerare să se instaleze un safran de cârmă mai perfecționat (flux elicoidal, de exemplu).

Întreținerea corpului navei

5.3.10 Intervalele de andocare ar trebui integrate cu evaluările privind performanțele navelor efectuate de către operatorii acestora. Rezistența la înaintare produsă de corpul navei poate fi optimizată prin sistemele de acoperire de nouă tehnologie, posibil în combinație cu intervalele de curățare a corpului navei. Se recomandă efectuarea cu regularitate de inspecții subacvatice pentru a stabili starea în care se prezintă corpul navei.

5.3.11 Curățarea și lustruirea elicei sau chiar aplicarea unei acoperiri corespunzătoare pot crește semnificativ randamentul energetic. Nevoia navelor de a-și menține randamentul energetic prin curățarea subacvatică a corpului ar trebui să fie recunoscută și facilitată de către statele portului.

5.3.12 Ar putea fi luată în considerare posibilitatea îndepărtării și înlocuirii la momentul oportun, în totalitate, a sistemelor subacvatice de vopsire pentru a evita creșterea rugozității corpului cauzate de repetatele sablări și reparații din timpul multiplelor andocări.

5.3.13 În general, cu cât este mai neted corpul, cu atât este mai bun randamentul energetic.

Sistemul de propulsie

5.3.14 Motoarele diesel navale au un randament termic foarte înalt (cca 50%). Această performanță excelentă este depășită numai de tehnologia celulelor de combustibil cu un randament termic mediu de 60%. Aceasta se datorează reducerii sistematice la minimum a pierderilor de căldură și a celor mecanice. Noua generație de motoare cu comandă electronică, în special, poate oferi câștiguri privind randamentul. Totuși, pentru a maximiza beneficiile, poate fi nevoie să se ia în considerare perfecționarea specifică a personalului relevant.

Întreținerea sistemului de propulsie

5.3.15 Întreținerea, în conformitate cu instrucțiunile producătorului, în cadrul programului companiei privind întreținerea planificată, va garanta, de asemenea, menținerea randamentului energetic. Utilizarea monitorizării stării motorului poate fi un instrument folositor pentru menținerea unui randament înalt.

5.3.16 Mijloacele suplimentare pentru îmbunătățirea randamentului motorului ar putea include: utilizarea aditivilor pentru combustibil; reglarea consumului de ulei de ungere a cilindrilor; îmbunătățirea supapelor; analiza cuplului motor și sistemele automate de monitorizare a motorului.

5.4 Recuperarea căldurii reziduale

5.4.1 Recuperarea căldurii reziduale este în prezent o tehnologie disponibilă în comerț pentru anumite tipuri de nave. Sistemele de recuperare a căldurii utilizează pierderile termice de căldură din gazele arse evacuate fie pentru generarea de energie electrică, fie pentru o putere de propulsie adițională cu ajutorul unui motor cuplat la arbore.

5.4.2 Este posibil ca astfel de dispozitive să nu poată fi instalate pe navele existente. Oricum, acestea pot fi o opțiune benefică pentru navele noi. Constructorii de nave ar trebui să fie încurajați să integreze această nouă tehnologie în proiectele lor.

5.5 Îmbunătățirea managementului flotei

5.5.1 Mai buna utilizare a capacității flotei poate fi realizată adesea prin îmbunătățirea planificării flotei. De exemplu, poate fi posibil să se evite sau să se reducă voiajele lungi în balast printr-o planificare îmbunătățită a flotei. Navlositorii pot să profite de aceasta pentru promovarea eficienței. Aceasta poate fi corelată strâns cu conceptul de sosiri „sincronizate”.

5.5.2 Diseminarea datelor privind eficiența, fiabilitatea și întreținerea în interiorul unei companii poate servi la promovarea celor mai bune practici în rândul navelor companiei și acest fapt ar trebui încurajat în mod activ.

5.6 Manipularea mai eficientă a încărcăturilor

Manipularea încărcăturii este, în cele mai multe dintre cazuri, sub controlul portului și ar trebui să fie căutate soluții optime, adaptate cerințelor navei și portului.

5.7 Managementul energiei

5.7.1 Prin trecerea în revistă a serviciilor electrice la bord pot fi descoperite posibilități de îmbunătățire neașteptată a eficienței. Cu toate acestea, ar trebui să se aibă grijă să se evite crearea de noi riscuri pentru siguranță atunci când sunt debransate servicii electrice (iluminatul, de exemplu). O modalitate evidentă de economisire a energiei este izolarea termică. A se vedea și observația de mai jos privind alimentarea electrică de la mal a navelor.

5.7.2 Optimizarea locurilor de stivuire a containerelor frigorifice poate fi benefică în privința reducerii efectului de transfer de căldură provenind de la unitățile de compresoare. Aceasta ar putea fi combinată în mod corespunzător cu încălzirea sau ventilarea tancurilor de marfă etc. Ar putea fi luată în considerare, de asemenea, utilizarea instalațiilor frigorifice răcite cu apă care consumă mai puțină energie.

5.8 Tipul de combustibil

Utilizarea noilor combustibili poate fi considerată ca fiind o metodă de reducere a emisiilor de CO₂, dar aplicabilitatea este adesea condiționată de disponibilitatea acestora.

5.9 Alte măsuri

5.9.1 Se poate lua în considerare elaborarea unui program pe computer pentru calcularea consumului de combustibil, pentru stabilirea unei „amprente” a emisiilor, pentru a optimiza operațiunile, precum și pentru stabilirea obiectivelor de îmbunătățire și urmărirea progreselor.

5.9.2 În ultimii ani, sursele regenerabile de energie, cum ar fi tehnologiile eoliene sau cu celule solare (fotovoltaice), s-au îmbunătățit enorm și ar trebui luată în considerare posibilitatea aplicării acestora la bord.

5.9.3 În unele porturi energia de la mal poate fi disponibilă pentru unele nave, dar aceasta are, în general, menirea să îmbunătățească calitatea aerului în zona portului. Dacă sursa de energie de la mal produce puțin carbon, aceasta poate prezenta un câștig de eficiență notabil. Navele pot lua în considerare utilizarea alimentării electrice de la mal, dacă aceasta este disponibilă.

5.9.4 Chiar și propulsia asistată de energia eoliană poate fi demnă de luat în considerare.

5.9.5 Ar putea fi făcute eforturi pentru a găsi surse de combustibil de calitate mai bună cu scopul de a reduce la minimum cantitatea necesară pentru a asigura o putere de ieșire dată.

5.10 Compatibilitatea măsurilor

5.10.1 Prezentele linii directoare indică o varietate amplă de posibilități pentru a îmbunătăți randamentul energetic al flotei existente. Deși sunt numeroase opțiuni disponibile, acestea nu sunt în mod necesar cumulative; ele depind adesea de zona de operare a navei și de activitatea comercială și acestea necesită, probabil, asentimentul și sprijinul unui anumit număr de părți participante diferite, dacă se dorește ca aceste opțiuni să fie utilizate cu cea mai mare eficiență.

Vârsta și durata de viață operațională a unei nave

5.10.2 Toate măsurile identificate în prezentul document sunt potențial rentabile ca un rezultat al prețurilor ridicate ale hidrocarburilor. Măsurile considerate anterior ca fiind inabordabile sau neatractive din punct de vedere comercial acum pot fi fezabile și merită o nouă atenție. Este clar că această ecuație este influențată semnificativ de durata de viață rămasă a navei și de prețul combustibilului.

Zona de operare și de navigație

5.10.3 Fezabilitatea multor măsuri descrise în aceste linii directoare va depinde de zona de operare și de navigație a navei. Câteodată, navele vor schimba zona de operare ca rezultat al modificării cerințelor de navosire, dar aceasta nu poate fi luată ca o prezumție generală. De exemplu, utilizarea energiei eoliene ca o sursă complementară de energie ar putea să nu fie potrivită pentru traficul maritim pe distanțe scurte, deoarece aceste nave, în general, navighează în zone cu densități de trafic înalte sau pe căi navigabile cu restricții. Un alt aspect este acela că oceanele și mările lumii au fiecare condiții caracteristice și de aceea navele proiectate pentru anumite rute și relații comerciale specifice nu pot să obțină același beneficiu prin adoptarea aceluiași măsuri sau combinații de măsuri ca alte nave. Este, de asemenea, posibil ca unele măsuri să aibă un efect mai mare sau mai mic în zone de navigație diferite.

5.10.4 Serviciul comercial în care nava este angajată poate determina fezabilitatea măsurilor de eficientizare luate în considerare. De exemplu, navele care furnizează servicii pe mare [amplasarea de conducte, supravegherea seismică, aprovizionarea în larg (OSV), dragajul etc.] pot să aleagă metode diferite de îmbunătățire a randamentului lor energetic în

comparație cu cele adoptate de navele de transport marfă convenționale. Lungimea voiajului poate, de asemenea, să fie un parametru important, așa cum pot fi și considerațiile în materie de siguranță specifice activității comerciale a navei. Calea de urmat pentru a obține cea mai eficientă combinație de măsuri va fi unică pentru fiecare navă din cadrul fiecărei companii de transport maritim.

PARTEA A II-AA SEEMP: PLANUL DE COLECTARE A DATELOR PRIVIND CONSUMUL DE COMBUSTIBIL LICHID AL NAVEI

6 GENERALITĂȚI

6.1 Regula 22.2 din anexa VI la MARPOL prevede că: „La 31 decembrie 2018 sau înainte de această dată, în cazul unei nave cu tonajul brut de 5.000 sau mai mare, SEEMP trebuie să includă o descriere a metodologiei care va fi utilizată pentru colectarea datelor cerute de regula 22A.1 din această anexă și procesele care vor fi utilizate pentru a raporta datele către Administrația navei.” Partea a II-a a SEEMP — Planul de colectare a datelor privind consumul de combustibil lichid al navei (denumit în continuare „Planul de colectare a datelor”) conține o astfel de metodologie și astfel de procese.

6.2 În ceea ce privește partea a II-a SEEMP, prezentele linii directoare oferă îndrumări pentru elaborarea unei metode specifice navei, de colectare, agregare și raportare a datelor referitoare la navă în ceea ce privește consumul anual de combustibil lichid, distanța parcursă, orele în care nava a făcut parcursul și alte date cerute de regula 22A din anexa VI la MARPOL care trebuie raportate Administrației.

6.3 În aplicarea regulii 5.4.4 din anexa VI la MARPOL, Administrația ar trebui să se asigure că SEEMP al fiecărei nave respectă regula 22.2 din anexa VI la MARPOL, înainte de colectarea oricăror date.

7 GHID PENTRU METODOLOGIA DE COLECTARE A DATELOR PRIVIND CONSUMUL DE COMBUSTIBIL LICHID, DISTANȚA PARCURSĂ ȘI ORELE ÎN CARE NAVA A FĂCUT PARCURSUL

Consumul de combustibil lichid¹

7.1 Consumul de combustibil lichid ar trebui să includă tot combustibilul consumat la bord, incluzând, dar fără a se limita la acesta, combustibilul consumat de motoarele principale, motoarele auxiliare, turbinele cu gaz, căldările și generatorul de gaz inert, pentru fiecare tip de combustibil consumat, indiferent dacă nava este în marș sau nu. Metodele de colectare a datelor privind consumul anual de combustibil lichid în tone metrice includ (fără a fi prezentate într-o ordine anume):

.1 metoda în care se utilizează notele de livrare a buncărului (BDN-uri)

Această metodă determină cantitatea anuală totală de combustibil lichid utilizat pe baza BDN-urilor, care sunt obligatorii pentru combustibilul livrat și utilizat pentru combustie la bordul navei, în conformitate cu regula 18 din anexa VI la MARPOL; BDN-urile trebuie să fie păstrate la bord timp de trei ani după livrarea combustibilului lichid. Planul de colectare a datelor ar trebui să stabilească modul în care nava va operaționaliza sintetizarea informațiilor din BDN și modul în care se va efectua citirea nivelului în tanc. Principalele componente ale acestei abordări sunt următoarele:

.1 consumul anual de combustibil va fi masa totală a combustibilului lichid utilizat la bordul navei, așa cum se reflectă în BDN-uri. În această metodă, cantitățile de combustibil lichid care figurează în BDN-uri vor fi folosite pentru a determina masa totală anuală de combustibil lichid consumat, plus cantitatea de combustibil lichid rămas la sfârșitul ultimului an calendaristic, minus cantitatea de combustibil lichid raportată în anul calendaristic următor;

¹ Regula 2.9 din anexa VI la MARPOL definește „combustibilul lichid ” astfel: „combustibil lichid înseamnă orice fel de combustibil livrat unei nave și destinat combustiei pentru propulsia navei sau pentru operarea acesteia, incluzând combustibili gazoși, distilați și reziduali”.

.2 pentru a determina diferența dintre cantitatea de combustibil rămas în tanc înainte și după această perioadă, citirea nivelului în tanc ar trebui să fie efectuată la începutul și la sfârșitul perioadei;

.3 în cazul unui voiaj care se întinde dincolo de perioada de raportare a datelor, citirea nivelului în tanc ar trebui să aibă loc prin monitorizarea tancului în porturile de plecare și de sosire ale voiajului și prin metode statistice, cum ar fi media mobilă pe zile de voiaj;

.4 citirile nivelului de combustibil din tanc trebuie să fie efectuate prin metode adecvate, cum ar fi sistemele automatizate, sondele și benzile de măsurare prin imersiune. Metoda utilizată pentru citirea nivelului tancului ar trebui specificată în Planul de colectare a datelor;

.5 cantitatea de combustibil descărcat ar trebui să fie scăzută din consumul de combustibil din perioada de raportare. Această cantitate trebuie să se bazeze pe înregistrările din jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor al navei; și

.6 orice date suplimentare utilizate pentru a explica diferența identificată în cantitatea din tanc trebuie să fie susținute cu documente justificative;

.2 metoda în care se utilizează debitmetrele

Această metodă determină cantitatea anuală totală de consum de combustibil lichid prin măsurarea debitului de combustibil la bord utilizând debitmetrele. În cazul defectării debitmetrelor vor fi efectuate citiri manuale ale nivelului din tanc sau alte metode alternative. Planul de colectare a datelor ar trebui să prezinte informații despre debitmetrele navei și modul în care datele vor fi colectate și sintetizate, precum și modul în care trebuie efectuate citirile nivelului din tanc:

.1 consumul anual de combustibil lichid poate fi suma cantităților de combustibil consumat zilnic ale tuturor proceselor consumatoare de combustibil de la bord relevante, măsurate cu ajutorul debitmetrelor;

.2 debitmetrele utilizate pentru monitorizare ar trebui să fie amplasate astfel încât să se măsoare toate consumurile de combustibil de la bord. Debitmetrele și conexiunea acestora cu consumatorii specifici de combustibili ar trebui să fie descrise în Planul de colectare a datelor;

.3 rețineți că nu este necesar să corecți această metodă de măsurare a combustibilului lichid pentru a ține cont de nămol dacă debitmetrul este instalat după rezervorul zilnic, deoarece nămolurile vor fi îndepărtate din combustibil înainte de rezervorul zilnic;

.4 debitmetrele utilizate pentru monitorizarea debitului de combustibil lichid ar trebui să fie identificate în Planul de colectare a datelor. Orice consumator care nu este monitorizat cu un debitmetru trebuie să fie clar identificat și ar trebui să fie inclusă o metodă alternativă de măsurare a consumului de combustibil; și

.5 ar trebui să fie specificată calibrarea debitmetrelor. Înregistrările privind calibrarea și întreținerea ar trebui să fie disponibile la bord;

.3 metoda în care se utilizează monitorizarea tancului de combustibil de la bord:

.1 pentru a determina consumul anual de combustibil vor fi însumate cantitățile zilnice de consum de combustibil lichid, măsurate prin citirea nivelului în tanc, care se efectuează prin metode adecvate, cum ar fi sistemele automatizate, sondele și benzile de măsurare prin imersiune. Citirile tancului vor fi efectuate în mod normal zilnic când nava navighează pe mare și de fiecare dată când nava efectuează operațiuni de buncherare sau descărcare de combustibil; și

.2 rezumatul datelor de monitorizare care conțin înregistrări privind consumul de combustibil măsurat ar trebui să fie disponibil la bord.

7.2 Orice corecții, de exemplu, pentru densitate, temperatură, dacă sunt aplicate, ar trebui să fie documentate².

Factorul de conversie C_F

7.3 În cazul în care se utilizează combustibili care nu se încadrează în una dintre categoriile descrise în Liniile directe din 2014 referitoare la metoda de calcul al indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI) obținut pentru nave noi [Rezoluția MEPC.245(66), așa cum a fost modificată] și care nu au un factor C_F alocat (de exemplu, unui „combustibili lichizi hibridi”), furnizorul de combustibil lichid ar trebui să indice un factor C_F pentru produsul respectiv, susținut de dovezi documentare.

Distanța parcursă

7.4 Apendicele IX al anexei VI la MARPOL specifică faptul că distanța parcursă trebuie să fie raportată către Administrație și:

.1 distanța parcursă deasupra fundului mării, în mile marine, ar trebui să fie înregistrată în jurnalul de bord în conformitate cu regula V/28.1 din SOLAS³;

.2 distanța parcursă în timp ce nava este în marș cu ajutorul propulsiei proprii ar trebui să fie inclusă în datele agregate privind distanța parcursă pentru anul calendaristic; și

.3 pot fi aplicate alte metode de măsurare a distanței parcurse care sunt acceptate de Administrație. În orice caz, metoda aplicată trebuie să fie descrisă în detaliu în Planul de colectare a datelor.

Orele în care nava a făcut parcurusul

7.5 Apendicele IX al anexei VI la MARPOL specifică faptul că orele în care nava a făcut parcurusul trebuie raportate către Administrație. Orele în care nava a făcut parcurusul ar trebui să fie o durată totală în care nava navighează cu propulsie proprie.

Calitatea datelor

7.6 Planul de colectare a datelor ar trebui să includă măsuri de control al calității datelor care ar trebui să fie integrate în sistemul existent de management al siguranței la bord. Măsurile suplimentare care trebuie luate în considerare ar putea include:

.1 procedura de identificare a lacunelor de date și de corectare a acestora; și

.2 procedura de remediere a lacunelor de date, dacă lipsesc datele de monitorizare, de exemplu, în cazul defectării debitmetrului.

Un format standardizat de raportare a datelor

7.7 Regula 22A.3 din anexa VI la MARPOL stabilește că datele specificate în apendicele IX al anexei trebuie să fie comunicate electronic utilizând un formular standardizat elaborat de către Organizație. Datele colectate trebuie să fie raportate Administrației în formatul standardizat prezentat în apendicele 3.

8 MĂSURAREA DIRECTĂ A EMISIILOR DE CO₂

8.1 Măsurarea directă a emisiilor de CO₂ nu este cerută de regula 22A din anexa VI la MARPOL.

8.2 Măsurarea directă a emisiilor de CO₂, dacă este utilizată, ar trebui efectuată după cum urmează:

.1 această metodă se bazează pe determinarea debitului de emisii de CO₂ în coșul de evacuare a gazelor arse, prin înmulțirea concentrației de CO₂ din gazul de eșapament cu debitul gazelor de eșapament. În cazul absenței și/sau defectării echipamentelor directe de măsurare a emisiilor de CO₂, vor fi efectuate în schimb citiri manuale ale tancurilor;

.2 echipamentul direct de măsurare a emisiilor de CO₂ utilizat pentru monitorizare este localizat foarte bine, astfel încât să se măsoare toate emisiile de CO₂ de pe navă. Locațiile tuturor echipamentelor utilizate sunt descrise în acest plan de monitorizare; și

.3 ar trebui să fie specificată calibrarea echipamentului de măsurare a emisiilor de CO₂. Înregistrările privind calibrarea și întreținerea ar trebui să fie disponibile la bord.

² De exemplu, ISO 8217 oferă o metodă pentru combustibilul lichid.

³ Distanța parcursă măsurată utilizând datele prin satelit este distanța parcursă deasupra fundului mării.

APENDICE 1

EXEMPLU DE MODEL PENTRU PLANUL DE MANAGEMENT AL RANDAMENTULUI ENERGETIC AL NAVEI (PARTEA I A SEEMP)

Numele navei:		Tonajul brut:	
Tipul navei:		Capacitate:	
Data elaborării:		Elaborat de:	
Perioada de implementare:	De la: Până la:	Implementat de:	
Data planificată pentru următoarea evaluare:			

1 Măsurî

Măsurî în favoarea randamentului energetic	Punerea în aplicare (inclusiv data de începere)	Personalul responsabil
Alegerea rutei după indicațiile meteorologice	<Exemplu> Contract semnat cu (prestatorul de serviciu) pentru utilizarea sistemului lui de alegere a rutei după indicațiile meteorologice cu titlu de încercare, cu începere de la 1 iulie 2012	<Exemplu> Comandantul este responsabil cu alegerea rutei optime în funcție de informațiile furnizate de (prestatorul de serviciu).
Optimizarea vitezei	În timp ce viteza nominală (85% din puterea maximă continuă) este de 19,0 noduri, viteza maximă este stabilită la 17,0 noduri cu începere de la 1 iulie 2012.	Comandantul este responsabil cu menținerea vitezei navei. Datele consemnate în jurnalul de bord ar trebui să fie verificate în fiecare zi.

2 Monitorizare

Descrierea instrumentelor pentru monitorizare

3 Obiectiv

Obiectivele măsurabile

4 Evaluare

Proceduri de evaluare

APENDICE 2

EXEMPLU DE MODEL PENTRU PLANUL DE COLECTARE A DATELOR PRIVIND CONSUMUL DE COMBUSTIBIL LICHID AL NAVEI (PARTEA A II-A SEEMP)

1 Caracteristicile navei

Numele navei	
Numărul OMI	
Compania	
Pavilionul	
Tipul navei	
Tonajul brut	
NT	
DWT	
EEDI (dacă este cazul)	
Clasa de gheață	

2 Jurnalul privind revizuirea Planului de colectare a datelor privind consumul de combustibil

Data revizuirii	Dispoziția revizuită

3 Motoarele și alți consumatori de combustibil de la bordul navei și tipurile de combustibil utilizate

Motoarele și alți consumatori de combustibil	Puterea	Tipurile de combustibil
1 Tipul/modelul motorului principal	(kW)	
2 Tipul/modelul motorului auxiliar	(kW)	
3 Căldare	(...)	
4 Generatorul de gaz inert	(...)	

4 Factorul de emisie

C_F este un factor de conversie adimensional între consumul de combustibil și emisia de CO_2 , care este prevăzut în Liniile directe din 2014 referitoare la metoda de calcul al indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI) obținut pentru nave noi [Rezoluția MEPC.245(66), așa cum a fost modificată]. Cantitatea anuală totală de CO_2 se calculează prin înmulțirea consumului anual de combustibil cu C_F pentru tipul de combustibil.

Tipul combustibilului	C_F (t- CO_2 /t-combustibil)
Diesel/motorină (de exemplu ISO 8217 clasele DMX la DMB)	3,206
Combustibil lichid ușor (LFO) (de exemplu ISO 8217 clasele RMA la RMD)	3,151
Combustibil lichid greu (HFO) (de exemplu ISO 8217 clasele RME la RMK)	3,114
Gaz petrolier lichefiat (LPG) (Propan)	3,000
Gaz petrolier lichefiat (LPG) (Butan)	3,030
Gaz natural lichefiat (LNG)	2,750
Metanol	1,375
Etanol	1,913
Altele (.....)	

5 Metoda de măsurare a consumului de combustibil

Metoda aplicată pentru măsurarea în cazul prezentei nave este dată mai jos. Descrierea explică procedura de măsurare a datelor și calcularea valorilor anuale, echipamentele de măsurare implicate etc.

Metoda	Descriere

6 Metoda pentru măsurarea distanței parcurse

Descriere

7 Metoda pentru măsurarea orelor în care nava a făcut parcursul

Descriere

8 Procesele care vor fi utilizate pentru raportarea datelor către Administrație

Descriere

9 Calitatea datelor

Descriere

MODELUL STANDARDIZAT DE RAPORTARE DE DATE PENTRU SISTEMUL DE COLECTARE A DATELOR

Data de începere (zz/ll/aaaa)		
Data de încheiere (zz/ll/aaaa)		
Numărul OMI ¹		
Tipul navei ²		
Tonajul brut ³		
NT ⁴		
DWT ⁵		
EEDI (dacă este cazul) ⁶ (gCO ₂ /t.mm)		
Clasa de gheață ⁷ (dacă este cazul)		
Puterea de ieșire (puterea nominală) (kW) ⁸	Puterea motorului principal de propulsie	
	Motor (motoare) auxiliar(e)	
Distanța parcursă (mm)		
Ore în care nava a făcut parcursul (h)		
Consumul de combustibil (t)	Diesel/motorină (Cf: 3,206)	
	LFO (Cf: 3,151)	
	HFO (Cf: 3,114)	
	LPG (Propan) (Cf: 3,000)	
	LPG (Butan) (Cf: 3,030)	
	LNG (Cf: 2,750)	
	Metanol (Cf: 1,375)	
	Etanol (Cf: 1,913)	
	Alte tipuri (.....)	
	(Cf:.....)	
Metoda utilizată pentru măsurarea consumului de combustibil ⁹		

¹ În conformitate cu Schema privind numărul de identificare OMI al navelor, adoptată de Organizație prin Rezoluția A.1078(28).

² Așa cum este definit în regula 2 din anexa VI la MARPOL sau în altă sursă (a se preciza).

³ Tonajul brut ar trebui să fie calculat în conformitate cu Convenția internațională din 1969 asupra măsurării tonajului navelor.

⁴ NT ar trebui să fie calculat în conformitate cu Convenția internațională din 1969 asupra măsurării tonajului navelor. Dacă nu este cazul, se scrie „N/A”.

⁵ DWT înseamnă diferența, exprimată în tone, dintre deplasamentul unei nave în apă cu densitatea relativă de 1,025 kg/m³ la pescajul liniei de încărcare de vară și deplasamentul navei goale. Pescajul liniei de încărcare de vară ar trebui să fie considerat ca fiind pescajul de vară maxim care este indicat în manualul de stabilitate aprobat de către Administrație sau de către o organizație recunoscută de către aceasta.

⁶ EEDI ar trebui calculat în conformitate cu Linii directoare din 2014 referitoare la metoda de calcul al indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI) obținut pentru nave noi, adoptate prin Rezoluția MEPC.245(66). Dacă nu este cazul, se scrie „N/A”.

⁷ Clasa de gheață trebuie să fie în concordanță cu definiția stabilită în Codul internațional pentru nave care operează în ape polare (Codul polar), adoptat prin rezoluțiile MEPC.264(68) și MSC.385(94). Dacă nu este cazul, se scrie „N/A”.

⁸ Puterea de ieșire (puterea nominală) a motoarelor principale și auxiliare cu ardere internă, cu piston, peste 130 kW (se precizează în kW). Puterea nominală reprezintă puterea nominală maximă continuă specificată pe plăcuța de identificare a motorului.

⁹ Metoda utilizată pentru măsurarea consumului de combustibil: 1: metoda care utilizează BDN-uri, 2: metoda care utilizează debitmetrele, 3: metoda care utilizează monitorizarea tancului de combustibil.

REZOLUȚIA MEPC.261(68)
(adoptată la 15 mai 2015)

Amendamente la liniile directoare din 2014 referitoare la inspecția și certificarea indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI) [Rezoluția MEPC.254(67)]

Comitetul pentru protecția mediului marin, amintind articolul 38(a) al Convenției privind crearea Organizației Maritime Internaționale referitor la funcțiile Comitetului pentru protecția mediului marin conferite acestuia prin convențiile internaționale pentru prevenirea și controlul poluării marine de la nave,

amintind, de asemenea, că la cea de-a șizeci și doua sesiune a sa Comitetul a adoptat, prin Rezoluția MEPC.203(62), 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 (inclusiunea regulilor referitoare la randamentul energetic al navelor în anexa VI la MARPOL),

luând notă de faptul că amendamentele la anexa VI la MARPOL sus-menționate au intrat în vigoare la 1 ianuarie 2013, luând notă, de asemenea, de faptul că regula 5 (Inspecții) din anexa VI la MARPOL, astfel cum a fost amendată, cere ca navele cărora li se aplică prevederile capitolului 4 să fie, de asemenea, supuse inspecțiilor și să obțină certificatele luând în considerare liniile directoare elaborate de către Organizație,

luând notă, în continuare, de faptul că la cea de-a șizeci și treia sesiune a sa Comitetul a adoptat, prin Rezoluția MEPC.214(63), Liniile directoare din 2012 referitoare la inspecția și certificarea indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI), care ulterior au fost amendate la cea de-a șizeci și cincea sesiune a sa, prin Rezoluția MEPC.234(65),

luând notă, în continuare, de faptul că la cea de-a șizeci și șaptea sesiune a sa Comitetul a adoptat, prin Rezoluția MEPC.254(67), Liniile directoare din 2014 referitoare la inspecția și certificarea indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI), recunoscând că amendamentele la anexa VI la MARPOL impun adoptarea de linii directoare relevante pentru implementarea ușoară și uniformă a regulilor și pentru a oferi timp suficient industriei să se pregătească,

luând în considerare, la cea de-a șizeci și opta sesiune a sa, proiectul amendamentelor la Liniile directoare din 2014 referitoare la inspecția și certificarea indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI),

1 adoptă amendamentele la Liniile directoare din 2014 referitoare la inspecția și certificarea indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI), al căror text este prezentat în anexa la prezenta rezoluție;

2 invită administrațiile să ia în considerare amendamentele sus-menționate atunci când elaborează și adoptă actele normative naționale care dau forță și pun în aplicare dispozițiile stabilite în regula 5 din anexa VI la MARPOL, astfel cum a fost amendată;

3 acceptă ca standardul ISO 15016:2015 să fie aplicat navelor pentru care proba de mare se efectuează la

1 septembrie 2015 sau după această dată și încurajează aplicarea standardului înainte de această dată;

4 solicită părților la anexa VI la MARPOL și altor guverne membre să aducă amendamentele în atenția proprietarilor, operatorilor, constructorilor și proiectanților de nave, precum și oricăror altor grupuri interesate;

5 este de acord să țină aceste linii directoare, așa cum au fost amendate, sub observație în lumina experienței acumulate prin aplicarea lor.

ANEXĂ
la Rezoluția MEPC.261(68)

Amendamente la Liniile directoare din 2014 referitoare la inspecția și certificarea indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI) [Rezoluția MEPC.254(67)]

1 Paragrafele 4.3.5 și 4.3.6 se înlocuiesc cu următoarele:

„4.3.5 Condițiile pentru probele de mare ar trebui să fie determinate în conformitate cu Procedura recomandată 7.5-04-01-01.1 a ITTC, intitulată: *Încercări de viteză și de putere, Partea 1, 2014*, sau cu standardul ISO 15016:2015.

4.3.6 Viteza navei ar trebui să fie măsurată în conformitate cu Procedura recomandată 7.5-04-01-01.1 a ITTC, intitulată: *Încercări de viteză și de putere, Partea 1, 2014*, sau cu standardul ISO 15016:2015 și la mai mult de două puncte al căror interval include puterea motorului principal așa cum este specificat în paragraful 2.5 al Liniilor directoare referitoare la calculul EEDI.”

2 Paragrafele 4.3.8 și 4.3.9 se înlocuiesc cu următoarele:

„4.3.8 Deponentul ar trebui să stabilească curbele de putere pe baza vitezei măsurate a navei și a puterii de ieșire măsurate a motorului principal în cadrul probelor de mare. Pentru elaborarea curbelor de putere, deponentul ar trebui să etaloneze viteza măsurată a navei, dacă este necesar, ținând cont de efectele vântului, curentului, hulei, apei puțin adânci, deplasamentului, temperaturii apei și densității apei, în conformitate cu Procedura recomandată 7.5-04-01-01.2 a ITTC, intitulată: *Încercări de viteză și de putere, Partea 2, 2014*, sau cu standardul ISO 15016:2015. Cu acordul proprietarului navei, deponentul ar trebui să prezinte verficatorului un raport privind încercările de viteză, inclusiv detalii privind elaborarea curbei de putere, pentru a fi verificate.

4.3.9 Deponentul ar trebui să compare curbele de putere stabilite după probele de mare cu curbele de putere estimate în stadiul de proiectare. Dacă sunt constatate diferențe, ar trebui să se recalculeze EEDI obținut, dacă este necesar, în conformitate cu următoarele indicații:

.1 pentru navele pentru care proba de mare este efectuată în conformitate cu condiția specificată în paragraful 2.2 al Liniilor directoare referitoare la calculul EEDI: EEDI obținut ar trebui să fie recalculat folosind viteza navei măsurată în timpul probelor de mare la puterea motorului principal astfel cum este specificat în paragraful 2.5 al Liniilor directoare referitoare la calculul EEDI; și

.2 pentru navele pentru care proba de mare nu poate fi efectuată în conformitate cu condiția specificată în paragraful 2.2 al Liniilor directoare referitoare la calculul EEDI: dacă viteza navei măsurată la puterea motorului principal, astfel cum este specificată în paragraful 2.5 al Liniilor directoare referitoare la calculul EEDI în condițiile probei de mare, este diferită față de viteza navei estimată conform curbei de putere în condiții corespundente, atunci constructorul navei ar trebui să recalculeze EEDI obținut prin ajustarea vitezei navei în condiția indicată la paragraful 2.2 al Liniilor directoare referitoare la calculul EEDI, printr-o metodă de corecție adecvată, care este agreată de către verificator.

Un exemplu de plan de conversie de la condiția de efectuare a probei la condiția indicelui EEDI la puterea corespunzând lui EEDI este prezentat după cum urmează:

Valoarea V_{ref} se obține pornind de la rezultatele probelor de mare la condiția de efectuare a probei, utilizând curbele viteză-putere precise de probele în bazin. Probele în bazin trebuie efectuate pentru cele două pescaje: condiția de efectuare a probei corespunzând aceleia a probelor de viteză și de putere și condiția indicelui EEDI. Pentru condițiile de efectuare a probei, raportul de putere α_P între predicția probei pe model și rezultatul probei de mare este calculat pentru o viteză a navei constantă. V_{ref} este viteza navei din predicția probei pe model pentru condiția indicelui EEDI la puterea corespunzând lui EEDI multiplicată cu α_P .

$$\alpha_P = \frac{P_{Trial,P}}{P_{Trial,S}}$$

unde:

$P_{Trial,P}$: puterea în condiția de efectuare a probei prezisă de probele în bazin

$P_{Trial,S}$: puterea în condiția de efectuare a probei obținută de probele de viteză și de putere

α_P : raportul de putere

Fig. 2 arată un exemplu de sistem de conversie ce permite obținerea vitezei navei în condiția de efectuare a probei (V_{ref}) la puterea corespunzând indicelui EEDI.

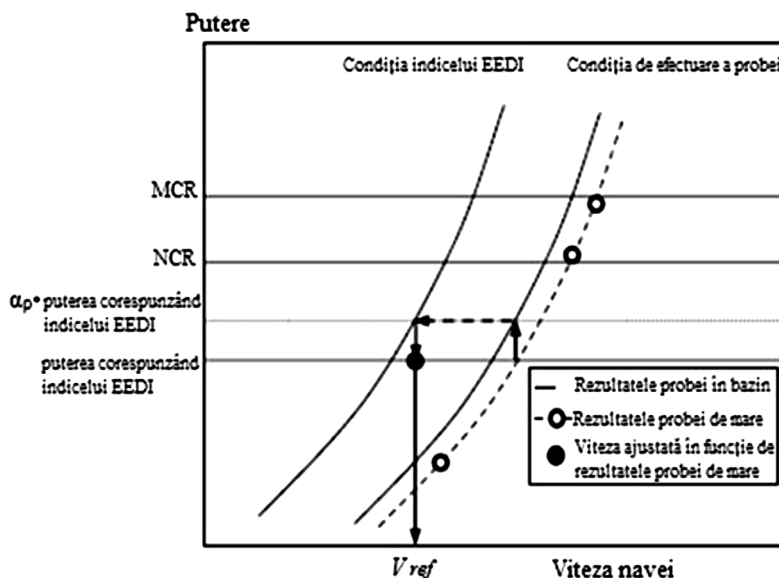


Figura 2 — Exemplu de plan de conversie de la condiția de efectuare a probei la condiția indicelui EEDI la puterea corespunzând lui EEDI

NOTĂ:

Ar fi necesară examinarea în continuare a metodologiei de ajustare a vitezei menționate în paragraful 4.3.9.2 din prezentele linii directoare. Una dintre preocupări se referă la o situație posibilă în care curba de putere pentru condiția probei de mare este estimată într-o manieră excesiv de prudentă (de exemplu, curba puterii este deplasată înspre stânga) cu intenția de a da o ajustare crescătoare a vitezei navei, făcând ca viteza măsurată a navei în timpul probei de mare să depășească ușor viteza subestimată pentru condiția probei de mare, la stadiul de proiectare.”

REZOLUȚIA MEPC.262(68)
(adoptată la 15 mai 2015)

Amendamente la Liniile directoare interimare din 2013 pentru determinarea puterii minime de propulsie pentru menținerea manevrabilității navelor în condiții nefavorabile [Rezoluția MEPC.232(65), așa cum a fost amendată prin Rezoluția MEPC.255(67)]

Comitetul pentru protecția mediului marin, amintind articolul 38(a) al Convenției privind crearea Organizației Maritime Internaționale referitor la funcțiile Comitetului pentru protecția mediului marin conferite acestuia prin convențiile internaționale pentru prevenirea și controlul poluării marine de la nave,

amintind, de asemenea, că la cea de-a șaiszeci și doua sesiune a sa Comitetul a adoptat, prin Rezoluția MEPC.203(62), 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 (inclusiv regulilor referitoare la randamentul energetic al navelor în anexa VI la MARPOL),

luând notă de faptul că amendamentele la anexa VI la MARPOL sus-menționate au intrat în vigoare la 1 ianuarie 2013, luând notă, de asemenea, de faptul că regula 21.5 din anexa VI la MARPOL, așa cum a fost amendată, prevede că puterea de propulsie instalată nu trebuie să fie mai mică decât puterea de propulsie necesară pentru menținerea manevrabilității navei în condiții nefavorabile, așa cum sunt ele definite în liniile directoare care urmează să fie elaborate de către Organizație,

luând notă, în continuare, de faptul că la cea de-a șaiszeci și cincea sesiune a sa Comitetul a adoptat, prin Rezoluția MEPC.232(65), Liniile directoare interimare din 2013 pentru determinarea puterii minime de propulsie pentru menținerea manevrabilității navelor în condiții nefavorabile (liniile directoare interimare) și, la cea de-a șaiszeci și șaptea sesiune a sa, prin Rezoluția MEPC.255(67), amendamente referitoare la acestea,

recunoscând că amendamentele la anexa VI la MARPOL impun adoptarea de linii directoare relevante pentru implementarea ușoară și uniformă a regulilor și pentru a oferi timp suficient industriei să se pregătească,

luând în considerare, la cea de-a șaiszeci și opta sesiune a sa, propunerile de amendamente la liniile directoare interimare,

1 adoptă amendamentele la Liniile directoare interimare din 2013 pentru determinarea puterii minime de propulsie pentru menținerea manevrabilității navelor în condiții nefavorabile, așa cum au fost amendate, al căror text este prezentat în anexa la prezenta rezoluție;

2 invită administrațiile să ia în considerare amendamentele sus-menționate atunci când elaborează și adoptă actele normative naționale care dau forță și pun în aplicare dispozițiile

stabilite în regula 21.5 din anexa VI la MARPOL, astfel cum a fost amendată;

3 solicită părților la anexa VI la MARPOL și altor guverne membre să aducă amendamentele în atenția proprietarilor, operatorilor, constructorilor și proiectanților de nave, precum și oricăror altor grupuri interesate;

4 este de acord să țină aceste linii directoare, așa cum au fost amendate, sub observație în lumina experienței acumulate prin aplicarea lor.

ANEXĂ
la Rezoluția MEPC.262(68)

Amendamente la Liniile directoare interimare din 2013 pentru determinarea puterii minime de propulsie pentru menținerea manevrabilității navelor în condiții nefavorabile [Rezoluția MEPC.232(65), așa cum a fost amendată prin Rezoluția MEPC.255(67)]

Apendice — Proceduri de evaluare pentru menținerea manevrabilității în condiții nefavorabile, aplicabile în faza 0 și faza 1 a punerii în aplicare a EEDI

Tabelul 1 de la paragraful 2 se înlocuiește după cum urmează:

„Tabelul 1: Parametrii a și b pentru determinarea valorilor liniei de putere minimă pentru diferite tipuri de nave

Tipul navei	a	b
Vrachier al cărui DWT este mai mic de 145.000	0,0763	3374,3
Vrachier al cărui DWT este 145.000 și mai mare	0,0490	7329,0
Navă-cisternă	0,0652	5960,2
Transportor mixt	a se vedea nava-cisternă de mai sus”	

ACTE ALE INSTANTELOR DE CONTENCIOS ADMINISTRATIVCURTEA DE APEL BRAȘOV
SECȚIA CONTENCIOS ADMINISTRATIV ȘI FISCAL**SENTINȚA Nr. 113**
Ședința publică de la 11 iulie 2016

Dosar nr. 95/64/2016

Completul compus din:
Președinte: — Mirena Radu
Grefier: — Maria Dascălu

Pentru astăzi fiind amânată pronunțarea asupra acțiunii formulate de reclamantul Precup Radu-Daniel, în contradictoriu cu pârâta Agenția Națională de Cadastru și Publicitate Imobiliară București, având ca obiect „anulare act administrativ cu caracter normativ — Ordin nr. 1.340/26.11.2015”.

Dezbaterile în cauza de față au avut loc în ședința publică din data de 27 iunie 2016, când părțile prezente au pus concluzii în sensul celor consemnate în încheierea de ședință din aceea zi, ce face parte integrantă din prezenta hotărâre, iar instanța, în baza art. 394 alin. (2) din Codul de procedură civilă și art. 396 alin. (1) din Codul de procedură civilă, pentru a da posibilitatea părților să depună concluzii scrise, a amânat pronunțarea la data de 4 iulie 2016, apoi, având nevoie de mai mult timp pentru a delibera, a amânat pronunțarea la data de 11 iulie 2016.

CURTEA,

asupra acțiunii de față:

Prin cererea de chemare în judecată înregistrată pe rolul acestei instanțe cu nr. 95/64/2016 reclamantul Precup Radu-Daniel a solicitat, în contradictoriu cu pârâții Agenția Națională de Cadastru și Publicitate Imobiliară București, Ștefănescu Radu, Taus Mihai, Marcel Grigore și Florentina Pencea, anularea Ordinului nr. 1.340/2015 emis de directorul general al Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară; repararea pagubei care i-a fost cauzată prin emiterea acestui act administrativ, respectiv obligarea pârâților în solidar la plata daunelor morale de 100.000 lei.

În dezvoltarea motivelor acțiunii a arătat că actul administrativ a cărui anulare o solicită nu a respectat art. 7 din Legea nr. 52/2003, întrucât pe site-ul oficial al Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară nu s-au publicat următoarele documente: data afișării, nota de fundamentare, expunerea de motive, referatul de aprobare privind necesitatea adoptării actului propus și nu s-a realizat dezbaterea publică în mod real și legal.

Prin acest ordin a fost modificat Ordinul nr. 700/2014 fără o justificare legală și fără motive susținute.

Ordinul nr. 700/2014 impunea introducerea imobilelor înscrise în cartea funciară sub imperiul Decretului-lege nr. 115/1938 printr-o documentație de primă înscriere care cuprindea certificatul fiscal și actul care a stat la baza înscrierii în vechea carte funciară, respectându-se astfel dispozițiile art. 24 alin. (3) din Legea nr. 7/1996.

Modificarea art. 79 din Ordinul nr. 700/2014 prin pct. 48 din Ordinul nr. 1.340/2015 este în contradicție cu dispozițiile Legii nr. 7/1996, dar și cu art. 95 și art. 360 din Ordinul nr. 700/2014.

În legătură cu daunele morale solicitate a arătat că, după intrarea în vigoare a Ordinului nr. 1.340/2015, nu a mai depus nicio documentație pentru imobilele înscrise în cărți funciare deschise conform Decretului-lege nr. 115/1938. În 2015 a depus la OCPI Brașov, în calitatea sa de persoană fizică autorizată de Agenția Națională de Cadastru și Publicitate Imobiliară să execute lucrări de cadastru, geodezie, cartografie — categoria B, 55 de documentații doar pentru imobile înscrise în cărți funciare deschise conform Decretului-lege nr. 115/1938, în vederea înscrierii lor în sistemul integrat de cadastru și carte funciară, potrivit Legii nr. 7/1996. După intrarea în vigoare a Ordinului nr. 1.340/2015, în

aplicarea art. 79, ar trebui întocmită o documentație cadastrală de actualizare, ceea ce contravine art. 95 și 360 din Ordinul nr. 700/2014 și art. 40—41 din Legea nr. 7/1996.

Pârâta a făcut referire în adresele pe care le anexează la conversie, dar această operațiune, așa cum rezultă din Ordinul nr. 1.340/2015, nu are fundament în lege și se introduc în sistem cărți funciare vechi ce nu întrunesc condițiile prevăzute de art. 1, 2 și 23 din lege.

Conversia este definită în art. 360 din Ordinul nr. 700/2014. Se poate face conversie la cărțile funciare pe format hârtie, deschise în baza Legii nr. 7/1996, direct prin înscriere, iar pentru cărțile funciare deschise conform Decretului-lege nr. 115/1938, se face prin recepție și înscriere, adică prin documentație de primă înscriere. Modificarea realizată prin Ordinul nr. 1.340/2015 impune ca, în această din urmă situație, să se întocmească documentație de actualizare.

Agenția Națională de Cadastru și Publicitate Imobiliară arată în adrese că ar fi conversie și transformarea cărților deschise conform Decretului-lege nr. 115/1938, care se realizează însă prin adăugarea de informații suplimentare, schimbarea numărului de carte funciară, adăugarea categoriilor de folosință, a destinației imobilelor și altele.

În Ordinul nr. 700/2014, nemodificat de Ordinul nr. 1.340/2015, introducerea în sistemul integrat, și nu electronic, cum se menționează în pct. 48 al Ordinului nr. 1.340/2015, prin care se creează impresia că ar fi același sistem, sistemele fiind diferite, se făcea corect și legal, conform Legii nr. 7/1996, prin documentație de primă înscriere, fiind în concordanță cu Codul civil și cu Codul fiscal. La prima înregistrare, imobilele primeau numere cadastrale unice și celelalte atribute ce definesc cartea funciară — art. 23 din lege — și se transmiteau direcțiilor fiscale pentru o corectă impozitare.

Pârâta a afirmat că prin această „conversie” nu se deschide o nouă carte funciară, ci doar se transcriu informațiile din cartea funciară pe format hârtie în sistemul informatic, fără a interveni asupra conținutului lor, ulterior actualizându-se. Deci rămâne aceeași carte, ceea ce contravine art. 40 și 41 din lege.

A solicitat să se facă distincție între conversia astfel cum este prevăzută de lege și de art. 360 din Ordinul nr. 700/2014 și metoda denumită „conversie” de pârâtă, care „mută” aceste cărți funciare într-un sistem electronic în care se efectuează însă operațiuni în baza Decretului-lege nr. 115/1938, ceea ce este contrar art. 38 din Legea nr. 7/1996.

A arătat că vechile cărți funciare deschise conform Decretului-lege nr. 115/1938 rămân valabile și trebuie conservate în vederea atestării dreptului de proprietate de către titulari, însă orice operațiune care este făcută asupra acestor imobile trebuie să respecte cerințele Legii nr. 7/1996.

Înainte de orice operațiune, este imperios necesar ca imobilele ce urmează să fie supuse oricărei operațiuni cadastrale să întrunească condițiile Legii nr. 7/1996.

A mai arătat că dacă el întocmește, în astfel de situații, documentația potrivit Ordinului nr. 1.340/2015 încalcă legea, iar dacă o întocmește potrivit legii, încalcă regulamentul. Aceasta duce chiar la încălcarea dreptului său la muncă prevăzut de art. 41 alin. (1) din Constituție, întrucât încălcarea regulamentului, sub orice formă, duce la suspendarea sau retragerea autorizației.

Conversia nu este mod de înscriere în cartea funciară, față de dispozițiile art. 24 din lege. Dispozițiile art. 79 din Ordinul nr. 700/2014, astfel cum a fost modificat prin Ordinul

nr. 1.340/2015, reglementează conversia într-un mod care contravine atât legii, cât și dispozițiilor art. 360 din ordin.

Se încalcă principiul unitar al legii, prevăzut de art. 1 din Legea nr. 7/1996, întrucât există imobile înscrise în cărțile funciare vechi, din zona de aplicare a Decretului-lege nr. 115/1938, pentru care art. 79 din Ordinul nr. 700/2014 modificat instituie excepții, în sensul că se introduc în sistemul de cadastru gratuit, conform Ordinului MAI nr. 39/2009, și imobile, aflate în aceeași situație, cărora nu li se operează prima înscriere, ci actualizare, astfel încât operațiunea este taxată, nemaifiind gratuită.

A anexat cererii înscrise reprezentate de plângerea prealabilă și anexele sale, răspunsul pârâtei la plângerea prealabilă, răspunsuri ale pârâtei la adresele invocate în acțiune.

Pârâta Agenția Națională de Cadastru și Publicitate Imobiliară a formulat întâmpinare și a solicitat respingerea ca neîntemeiată a acțiunii.

A solicitat să fie respinsă critica reclamantului cu privire la nerespectarea dispozițiilor art. 7 din Legea nr. 52/2003. Pentru a organiza o întâlnire în care să se dezbată public un proiect de act normativ este necesar ca această solicitare să vină de la o asociație legal constituită sau de la altă autoritate publică. Ca urmare a publicării anunțului referitor la inițierea proiectului de modificare a Ordinului nr. 700/2014 nu au fost înregistrate cereri prin care să se solicite organizarea unei întâlniri în care să se dezbată proiectul de act normativ.

Ca urmare a publicării pe site-ul Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară a anunțului anterior menționat, reclamantul a formulat propuneri de modificare a Ordinului nr. 700/2014, transmise în 27.03.2015, înregistrate cu nr. 5.833/27.03.2015, conform adresei anexate.

Cu privire la interpretarea art. 79 din Ordinul nr. 700/2014, astfel cum a fost modificat prin Ordinul nr. 1.340/2015, a arătat că este greșită interpretarea reclamantului, nu există nicio neconcordanță între acest articol și art. 95 din regulament. Introducerea în sistemul integrat de cadastru și carte funciară a imobilelor înscrise în vechile cărți funciare deschise în zona de aplicare a Decretului-lege nr. 115/1938 nu se face odată cu conversia cărții funciare, astfel cum susține reclamantul, ci doar după ce imobilele sunt măsurate și identificate din punctul de vedere al amplasamentului lor, în baza unei documentații cadastrale de actualizare, dezlipire, alipire sau primă înscriere, astfel cum prevăd dispozițiile actuale ale art. 79 alin. 2—9.

Cu privire la neîndeplinirea condițiilor de legalitate a actului a solicitat să se constate că a fost adoptat de o instituție competentă, este în concordanță cu actele normative superioare, în temeiul cărora a fost emis, respectiv Codul civil și Legea nr. 7/1996. Acesta corespunde scopului urmărit de legea pe care o pune în executare, are forma specifică ordinelor, respectă procedurile și normele de tehnică legislativă prevăzute de Legea nr. 24/2000. Actul este actual și în concordanță cu normele legale în materie.

Cu privire la obligarea la daune morale a solicitat respingerea pretenției întrucât nu există motive de anulare a actului contestat. Nu există posibilitatea ca pe calea acțiunii în contencios administrativ pentru anularea unui act normativ să se poată acorda daune, materiale sau morale.

Prejudiciul trebuie să fie cert sub aspectul existenței și întinderii lui, nu este nici determinat, nici determinabil. Prestigiul profesional al reclamantului nu este afectat, acesta având posibilitatea să își exercite profesia în condițiile legii. Reclamantul nu a făcut dovada refuzului OCPI Brașov de a-i înregistra lucrările de specialitate.

În ce privește conversia cărților funciare a arătat că Agenția Națională de Cadastru și Publicitate Imobiliară a decis ca toate oficiile de cadastru să procedeze la această conversie datorită necesității de informare și eficientizare a activității de cadastru și publicitate imobiliară. A fost emis Ordinul nr. 659/2015 privind efectuarea conversiei din oficiu a cărților funciare, iar art. 360—371 din Ordinul nr. 700/2014 reglementează procedura de conversie a cărților funciare în format electronic.

Există o clară distincție între înscrierea în cartea funciară și conversie. Prin această din urmă operațiune nu se deschide o nouă carte funciară, ci se transcriu informațiile din cartea funciară

pe suport hârtie în sistemul informatic, fără a interveni în conținutul lor. Această operațiune se efectuează cu respectarea întocmai a înscrierilor în cartea funciară în format analog, cu adăugarea unui identificator electronic al cărții funciare și cu menținerea numărului de carte funciară și cadastral/topografic în format hârtie, fără a fi adăugate informații suplimentare.

Sunt respectate dispozițiile art. 881 din Codul civil și art. 24 din Legea nr. 7/1996, potrivit cărora înscrierile în cartea funciară sunt intabularea, înscrierea provizorie și notarea.

A arătat că este greșită susținerea reclamantului că există două sisteme diferite, unul pentru înregistrarea imobilelor și altul pentru evidența electronică a cărților funciare deschise conform Decretului-lege nr. 115/1938.

Cărțile funciare deschise în temeiul Decretului-lege nr. 115/1938 nu sunt anulate la intrarea în vigoare a Codului civil, Legea nr. 7/1996 asigurând continuitatea evidențelor de carte funciară. Acest lucru se realizează prin conversia cărților funciare din format analog în format electronic în sistemul informatic de cadastru și carte funciară e-Terra, implementat la nivel național, conform art. 363 din regulament.

În ce privește conversia prin scanarea cărților funciare, aceasta reprezintă reproducerea imaginii cărții funciare în scopul integrării în sistemul informatic de cadastru și carte funciară, pentru facilitarea accesului personalului de specialitate din cadrul OCPI la informația cuprinsă în cărțile funciare pe suport hârtie.

Cu privire la criticile privind afectarea colectării impozitelor asupra terenurilor și clădirilor înscrise în evidențele de cadastru și carte funciară a solicitat să se constate că modificările aduse prin Ordinul nr. 1.340/2015 nu impiedică asupra activității de impozitare a proprietăților și nu afectează activitatea organelor de specialitate.

În drept s-au invocat dispozițiile Legii nr. 554/2004, Hotărârii Guvernului nr. 1.288/2012 și Legii nr. 7/1996.

La data de 28.03.2016, în cursul procedurii de regularizare, reclamantul a modificat acțiunea în sensul că a solicitat să se dispună suspendarea parțială a Ordinului nr. 1.340/2015 emis de directorul general al Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară cu privire la pct. 36, 48 și 53, anularea parțială a acestui ordin cu privire la pct. 36, 48 și 53. A solicitat să se ia act că renunță la pretențiile formulate față de pârâții Ștefănescu Radu, Taus Mihai, Marcel Grigore și Florentina Pencea și își menține pretențiile față de pârâta Agenția Națională de Cadastru și Publicitate Imobiliară.

În motivarea cererii a arătat că procedura de introducere a imobilelor în sistemul integrat a fost modificată flagrant. Nu se mai realizează prin deschiderea unei noi cărți funciare, care are la bază o documentație cadastrală, conform legii, ci se folosește așa-zisa conversie (prin care nu se realizează o primă înscriere, conform legii) urmată de o actualizare, făcând referire la art. 95 alin. (1) din Ordinul nr. 700/2014. A arătat că prin conversia cărții funciare imobilul nu este introdus în sistemul integrat de cadastru și carte funciară, ci într-un sistem electronic. Există două modalități de conversie a cărții funciare în format hârtie: prin înscrierea unui imobil în sistemul integrat de cadastru și carte funciară și prin recepția unui imobil în sistemul integrat de cadastru și carte funciară, arătând că prin recepție se atribuie numărul cadastral unic. Există deci două tipuri de imobile: cele din cărțile funciare deschise conform Decretului-lege nr. 115/1938 și cele din cărțile funciare deschise conform Legii nr. 7/1996. Cele dintâi nu au număr cadastral unic, iar cele din urmă au număr cadastral unic.

A mai arătat că pârâta Agenția Națională de Cadastru și Publicitate Imobiliară susține că cererea de intabulare este admisibilă dacă imobilul este identificat printr-un număr topografic, fără a menționa nimic despre obligativitatea existenței unui număr cadastral. Din dispozițiile art. 29 din lege rezultă distincția care se face între cererea de intabulare și încheierea de carte funciară. În cerere se poate menționa numărul topografic sau cel cadastral, însă încheierea de carte funciară facere referire doar la numărul cadastral. Nu se pot face înscrieri, ca urmare a unor vânzări, ipotecări etc., în cartea funciară convertită, fără număr cadastral, ci doar topografic.

A făcut referire la art. 29 alin. (4) din lege, care stabilește că, în cazul în care identificarea cadastrală a imobilului nu este posibilă pe baza datelor existente, vor fi folosite documentații cadastrale întocmite și recepționate conform prevederilor legii.

Agenția Națională de Cadastru și Publicitate Imobiliară susține că, indiferent de tipul documentației cadastrale întocmite, informațiile tehnice care se introduc în sistemul integrat de cadastru și carte funciară sunt identice.

Analizând însă modificarea adusă prin Ordinul nr. 1.340/2015 art. 81 din Ordinul nr. 700/2014, reclamantul arată că prin operațiunea de primă înscriere registratorul are obligația de a compara actele ce vor sta la baza noii cărți funciare cu cele din arhiva biroului teritorial. Prin operațiunea de conversie și actualizare neregulile ce s-ar putea depista nu ar putea fi niciodată descoperite întrucât nu există obligația de a depune actele care au stat la baza vechilor înscrieri.

Se eludează dispozițiile art. I pct. 45 din Legea nr. 133/2012 care prevăd gratuitatea primei înscrieri în cartea funciară și a imobilelor înscrise în cărțile funciare deschise conform Decretului-lege nr. 115/1938. Nu operează scutirea de taxă în cazul actualizării.

Deschiderea cărții funciare se face, conform art. 29 din Legea nr. 7/1996, prin emiterea încheierii. Această conversie se face fără înștiințarea proprietarului. În practică conversia se face fără înștiințarea proprietarului, înainte de întocmirea oricărei documentații.

Există distincție între suprafața înscrisă în cartea funciară veche, care rezultă din acte, și suprafața înscrisă conform Legii nr. 7/1996, care este suprafața măsurată. Prin modul de reglementare a modificării aduse art. 84 se realizează o inducere în eroare în sensul că suprafața măsurată, în cărțile funciare deschise conform legii, ar fi echivalentă cu cea din cărțile funciare deschise conform Decretului-lege nr. 115/1938 și actele de proprietate vechi, suprafață care nu este măsurată. De asemenea, în art. 84 alin. (4) modificat se solicită acte noi pentru a justifica conversia.

A dat ca exemplu situația unei case construite în perioada de aplicare a Decretului-lege nr. 115/1938, pe un imobil cu descrierea arabil, ridicată înainte de intrarea în vigoare a Legii nr. 50/1991, fără autorizație. Conform art. 37 din Legea nr. 7/1996, dreptul de proprietate asupra acestui imobil se intabulează pe baza certificatului de atestare fiscală. Deși legea prevede aceasta, datorită modificărilor aduse art. 84 din Ordinul nr. 1.340/2015, nu se va putea realiza intabularea în lipsa autorizației de construcție, întrucât prin conversie se asimilează descrierea veche din cartea funciară deschisă conform Decretului-lege nr. 115/1938 cu însăși categoria de folosință a terenului.

Inițial Ordinul nr. 700/2014 prevedea, respectând Legea nr. 7/1996, înscrierea construcțiilor prin preluarea categoriei de folosință a terenului din documentația cadastrală.

A arătat că sunt întrunite condițiile legale pentru a se dispune suspendarea executării actului. Cazul bine justificat este susținut de încălcarea legii de pct. 36, 48 și 53 din Ordinul nr. 1.340/2015 emis de directorul general al Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară, astfel cum a dezvoltat mai sus. În ce privește paguba iminentă a arătat că, pe de o parte, aceste prevederi nelegale contravin art. 95 și 360 din Ordinul nr. 700/2014 și art. 40 alin. (3) și art. 41 din Legea nr. 7/1996 și îl împiedică în exercitarea profesiei sale, întrucât se află în situația în care, dacă întocmește documentațiile potrivit legii, nu se respectă regulamentul, ceea ce duce la suspendarea sau retragerea autorizației sale, iar dacă le întocmește potrivit regulamentului, încalcă legea.

A mai arătat că aceste modificări produc confuzie între evidențele de carte funciară veche, deschise conform Decretului-lege nr. 115/1938, cu cele de cadastru și carte funciară, deschise conform Legii nr. 7/1996.

O altă pagubă privește statul, întrucât modificările criticate duc la impozitarea incorectă a imobilelor, calculată conform art. 258 din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal.

Și cetățenii din zonele în care s-a aplicat Decretul-lege nr. 115/1938 sunt prejudiciați, întrucât, deși legea prevede că la

prima înscriere beneficiază de gratuitate, înlăturându-se obligația de a efectua prima înscriere, înlocuită cu conversia urmată de actualizare, aceștia pierd scutirea acordată de art. II din Legea nr. 133/2012.

O altă pagubă privește situația în care vor exista neînregistrări în evidențele fiscale ale imobilelor, deoarece la documentația de actualizare nu este necesar certificatul de atestare fiscală, cerut obligatoriu cu ocazia primei înscrieri.

Pârâta Agenția Națională de Cadastru și Publicitate Imobiliară a formulat întâmpinare și a invocat excepția autorității de lucru judecat față de solicitarea de suspendare parțială a Ordinului nr. 1.340/2015, față de hotărârea judecătorească definitivă reprezentată de Sentința civilă nr. 44/F/24.03.2016 pronunțată de Curtea de Apel Brașov, întrucât există o triplă identitate de elemente. A solicitat admiterea excepției și respingerea cererii ca inadmisibilă.

Pe fondul cererii de suspendare a arătat că nu sunt îndeplinite condițiile legale pentru admiterea ei, respectiv cele prevăzute de art. 14 alin. (1) din Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004.

Astfel, prin caz bine justificat se înțeleg împrejurările legate de starea de fapt și de drept care sunt de natură să creeze o serioasă îndoială în privința legalității actului administrativ, făcând referire la Decizia nr. 442/2013 pronunțată de Înalta Curte de Casație și Justiție. Sunt respectate toate condițiile de valabilitate a actului, actele normative superioare ordinului emis.

În ce privește paguba iminentă a solicitat să se constate că nu este dovedită existența condiției legale.

A arătat că își menține considerentele expuse în întâmpinare cu privire la pretenția reclamantului de anulare parțială a Ordinului nr. 1.340/2015.

Instanța constată că acțiunea reclamantului a fost legal timbrată. Aceasta este întemeiată în drept pe dispozițiile legale expuse în cuprinsul cererii și pe cele cuprinse în Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004. A fost propusă administrarea probei cu înscrirurile la care a făcut referire în acțiune.

Instanța a admis administrarea probei cu înscrirurile depuse de părți.

Se mai constată că, după încheierea dezbaterilor în fond, la data de 27.06.2016, când s-a dispus, în temeiul art. 396 din Legea nr. 134/2010 privind Codul de procedură civilă, amânarea pronunțării hotărârii, reclamantul a depus concluzii scrise și a invocat excepția de neconstituționalitate a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 35 din 28.06.2016, depunând alte înscriruri.

Instanța constată, pe de o parte, că nu vor fi luate în seamă înscrirurile depuse, în temeiul art. 394 alin. (4) din Legea nr. 134/2010 privind Codul de procedură civilă, și, pe de altă parte, că nu este necesară aplicarea art. 400 din Cod cu privire la repunerea pe rol a cauzei.

Cu privire la cererea de chemare în judecată a pârâților Radu Codruț Ștefănescu, Vasile Marcel Grigore, Taus Mihai și Florentina Pencea se constată că instanța a luat act, conform dispozițiilor din Încheierea de ședință din data de 27.06.2016, în temeiul art. 406 din Codul de procedură civilă, de cererea reclamantului Precup Radu-Daniel de renunțare la judecată în contradictoriu cu acești pârâți, constatând că această manifestare de voință s-a făcut în cursul procedurii de regularizare și pârâților le-a fost comunicată cererea de renunțare la judecată, însă niciunul din aceștia nu a formulat cerere pentru acordarea de cheltuieli de judecată.

Ca urmare, instanța a constatat că acești pârâți nu mai au calitate de parte în cauza care continuă a se soluționa și nu mai există cadrul procesual pentru examinarea apărărilor formulate prin întâmpinare de Radu Codruț Ștefănescu, Vasile Marcel Grigore și Florentina Pencea.

Cu privire la excepția autorității de lucru judecat invocată de pârâta Agenția Națională de Cadastru și Publicitate Imobiliară referitor la cererea de suspendare a executării actului, respectiv a pct. 36, 48 și 53 din Ordinul nr. 1.340/2015 emis de directorul general al Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară, instanța reține, din examinarea Sentinței civile

nr. 44/F din 24.03.2016 pronunțate de Curtea de Apel Brașov, identitatea de părți și de obiect, dar nu și de cauză, de temeii juridic.

Cererea de suspendare ce a făcut obiectul dosarului în care s-a pronunțat această sentință a fost întemeiată și soluționată pe dispozițiile art. 14 din Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004, cererea fiind formulată înainte de a se solicita anularea actului considerat vătămător.

În prezenta cauză cererea de suspendare a fost formulată odată cu cererea de anulare a actului, fiind întemeiată pe dispozițiile art. 15 din aceeași lege.

Pe fondul cererii de suspendare a executării actului se constată că este necesar a fi întrunite cumulativ condițiile cazului bine justificat și a pagubei iminente, ale căror semnificații juridice sunt prevăzute de art. 2 alin. (1) lit. ș) și t) din Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004.

Examinând aparența de legalitate a actului ce formează obiectul litigiului se constată că la o analiză sumară actul atacat îndeplinește condițiile de legalitate, iar argumentele reclamantului, inclusiv cele potrivit cărora nu au fost respectate prevederile din Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, sunt în realitate veritabile critici de nelegalitate, ce nu pot fi valorizate în cadrul procedurii prevăzute de art. 15 din lege, întrucât fac necesară administrarea de probe și privesc fondul cauzei.

În ce privește condiția pagubei iminente instanța constată, pe de o parte, că actul atacat este în vigoare, conform art. 11 alin. (3) raportat la art. 10 alin. (1) din Legea nr. 24/2000, din 10.12.2015, data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 914, iar până la data soluționării prezentei cauze nu s-a făcut dovada că este previzibil că pe viitor s-ar produce un prejudiciu material.

În consecință, întrucât nu s-a dovedit îndeplinirea cumulativă a cerințelor legii, se va respinge această cerere.

Pe fondul cererii de anulare parțială a Ordinului nr. 1.340/2015 emis de directorul general al Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară, în privința pct. 36, 48 și 53, se constată că se solicită de către reclamant controlul de legalitate, în limitele stabilite prin acțiunea formulată și precizată de acesta, în raport cu prevederile legale în vigoare la data emiterii actului normativ.

Titlul VII „Cartea funciară” din Legea nr. 287/2009 privind Codul civil reprezintă cadrul legal în materie, prevăzut de lege organică, în înțelesul art. 73 din Constituția României.

Potrivit art. 877 din Cod privind „drepturile tabulare”, „drepturile reale imobiliare înscrise în cartea funciară sunt drepturi tabulare. Ele se dobândesc, se modifică și se sting numai cu respectarea regulilor de carte funciară”.

Legea cadastrului și publicității imobiliare nr. 7/1996 reglementează activitatea de cadastru și publicitatea imobiliară.

Potrivit art. 1 alin. (1) din lege, cadastrul și cartea funciară formează un sistem unitar și obligatoriu de evidență tehnică, economică și juridică, de importanță națională, a tuturor imobilelor de pe întregul teritoriu al țării.

Alin. (2) și (3) ale aceluiași articol stipulează: „cadastrul reprezintă identificarea, măsurarea, descrierea și înregistrarea imobilelor în documentele cadastrale și reprezentarea acestora pe hărți și planuri cadastrale”, respectiv: „cartea funciară cuprinde descrierea imobilelor și înscrierile referitoare la drepturile reale imobiliare, la drepturile personale, la actele, faptele sau la raporturile juridice care au legătură cu imobilele”.

Conform art. 2 alin. (2): „Prin sistemul integrat de cadastru și carte funciară se realizează:

a) identificarea, descrierea și înregistrarea în documentele cadastrale a imobilelor prin natura lor, măsurarea și reprezentarea acestora pe hărți și planuri cadastrale, precum și stocarea datelor pe suporturi informatice;

b) identificarea și înregistrarea proprietarilor, a altor deținători legali de imobile și a posesorilor;

c) furnizarea datelor necesare sistemului de impozite și taxe pentru stabilirea corectă a obligațiilor fiscale ale contribuabililor, solicitate de instituțiile abilitate;

d) publicitatea imobiliară, care asigură opozabilitatea drepturilor reale imobiliare, a drepturilor personale, a actelor și faptelor juridice, precum și a oricăror raporturi juridice supuse publicității, referitoare la imobile.”

Art. 10 alin. (1) și (2) prevede:

„(1) Înregistrarea sistematică a proprietăților în sistemul integrat de cadastru și carte funciară se realizează pe baza măsurătorilor necesare realizării planului cadastral, în care sunt determinate poziția limitelor dintre imobilele învecinate, din oficiu, gratuit și în mod sistematic, pe baza realității din teren, identificată conform art. 11 alin. (2) lit. e) și f), indiferent de apartenența imobilului la domeniul public sau privat al statului ori al unității administrative-teritoriale sau de calitatea de proprietar, posesor ori deținător legal sau detentor precar prevăzut la art. 918 din Codul civil. Lucrările de măsurători se execută prin orice metodă grafică, numerică, fotogrammetrică sau combinate, în îndeplinirea funcției tehnice a cadastrului.

(2) Documentațiile cadastrale determină suprafața terenurilor și construcțiilor, rezultată din măsurători.”

În alin. (5) al aceluiași articol se arată: „În scopul accelerării înregistrării sistematice, precum și al creșterii numărului imobilelor înscrise în sistemul integrat de cadastru și carte funciară, Agenția Națională, prin oficiile teritoriale, poate deschide cărți funciare din oficiu, la nivelul unității administrativ-teritoriale, prin conversia în format electronic a informațiilor existente în evidențele oficiilor teritoriale referitoare la drepturile reale pentru care au fost îndeplinite formalitățile legale de publicitate, precum și a informațiilor grafice și textuale ale imobilelor.”

Sunt incidente speței și alin. (9) și (10) din acest articol, potrivit cărora:

„(9) În cărțile funciare astfel înființate se vor face mențiunile corespunzătoare referitoare la deschiderea acestora din oficiu, prin convertirea informațiilor existente, precum și cu privire la posibilitatea îndreptării erorilor sau actualizării înscrierilor după caz, în termen de un an de la data deschiderii.

(10) Actualizarea evidențelor astfel convertite se poate efectua și prin deschiderea din oficiu a cărților funciare la finalizarea înregistrării sistematice, prin redarea realității din teren, potrivit dispozițiilor alin. (1), ca urmare a parcurgerii etapelor prevăzute la art. 11 alin. (2).”

Art. 15 alin. (1) prevede: „De la data deschiderii cărților funciare din oficiu, registrele de transcripțiuni și înscripțiuni, cărțile funciare și orice alte evidențe de cadastru și publicitate imobiliară se vor înlocui, pentru sectoarele cadastrale respective, cu planul cadastral și noile cărți funciare. Vechile evidențe se păstrează în arhiva biroului teritorial și pot fi consultate pentru istoric. Identificarea și numerotarea imobilelor cuprinse în titlurile de proprietate emise în baza legilor fondului funciar sau alte acte de proprietate, planuri și alte evidențe cadastrale și de publicitate imobiliară anterioare realizării cadastrului și deschiderii noilor cărți funciare își pierd valabilitatea.”

Art. 24 alin. (1) și (2) stipulează:

„(1) Înscrierile în cartea funciară sunt: intabularea, înscrierea provizorie și notarea.

(2) Cazurile, condițiile și regimul juridic al acestor înscrieri sunt stabilite de Codul civil, iar procedura de înscriere în cartea funciară, de prezenta lege și de regulamentul aprobat prin ordin cu caracter normativ al directorului general al Agenției Naționale.”

Acest ordin este în speță Ordinul directorului general al Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară nr. 700/2014 privind aprobarea Regulamentului de avizare, recepție și înscriere în evidențele de cadastru și carte funciară.

Procedura de înscriere în cartea funciară, reglementată în cap. II al legii, prevede, potrivit art. 28, că cererea de înscriere în cartea funciară se depune la birourile teritoriale ale oficiului teritorial însoțită de înscrisul original sau copia lui legalizată, iar imobilul se identifică printr-un număr de carte funciară și un număr cadastral sau topografic, după caz.

Încheierea de carte funciară, conform alin. (3), va cuprinde determinarea dreptului sau faptului, indicarea numărului

cadastral al imobilului și al cărții funciare, precum și al părții cărții funciare în care urmează a se face înscrierea.

Alin. (4) prevede că „în cazul în care identificarea cadastrală a imobilului nu este posibilă, pe baza datelor existente, vor fi folosite documentații cadastrale întocmite și recepționate conform prevederilor prezentei legi”.

În dispozițiile tranzitorii ale legii se prevede: art. 38 „(1) Înscrierile făcute în conformitate cu actele normative în vigoare în registrul de transcripțiuni și inscripțiuni, în cărțile funciare și în cărțile de publicitate funciară, înainte de data intrării în vigoare a prezentei legi, își vor produce și după această dată efectele prevăzute, cu excepția cazurilor în care drepturile de proprietate și celelalte drepturi reale au fost afectate în orice mod prin efectul legii.

(2) Toate documentele de evidență și publicitate imobiliară se preiau și se conservă de către birourile teritoriale din cadrul oficiilor teritoriale în a căror rază de activitate se află imobilele.”

Instanța constată că regula instituită de acest act normativ este deschiderea unei noi cărți funciare, care să respecte prevederile legii.

Conform art. 40 alin. (2) indice 1 și (3), „Până la deschiderea noilor cărți funciare, în regiunile de carte funciară care au fost supuse Decretului-lege nr. 115/1938 pentru unificarea dispozițiilor privitoare la cărțile funciare, cu excepția zonelor care fac obiectul legilor de restituire a proprietăților funciare, înscrierile privitoare la imobile, cuprinse în vechile cărți funciare, vor continua să fie făcute în aceste cărți, cu respectarea dispozițiilor Legii nr. 287/2009, republicată, cu modificările ulterioare, și ale prezentei legi. În situația în care aceste cărți nu există, sunt inutilizabile sau nu se identifică în arhiva oficiilor de cadastru și publicitate imobiliară, sunt aplicabile dispozițiile legale în vigoare referitoare la deschiderea unei noi cărți funciare.

În cazul înscrierii unei construcții, al dezlipirii sau alipirii unor imobile înscrise în cărți funciare întocmite în baza Decretului-lege nr. 115/1938 și pentru înscrierea imobilelor dobândite în temeiul legilor de restituire a proprietăților funciare, se va întocmi o documentație cadastrală în vederea deschiderii unei noi cărți funciare, potrivit prevederilor prezentei legi.”

Art. 41 prevede că: „Prima înregistrare a imobilelor în sistemul integrat de cadastru și carte funciară se poate realiza și în baza certificatului de moștenitor sau a actului de partaj voluntar încheiat în formă autentică, a partajului judiciar și a documentației cadastrale.”

Conținutul documentației cadastrale a fost stabilit prin Ordinul directorului general al Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară nr. 700/2014 privind aprobarea Regulamentului de avizare, recepție și înscriere în evidențele de cadastru și carte funciară.

Acest ordin a fost modificat și completat prin Ordinul directorului general al Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară nr. 1.340/2015.

Pentru a se constata, față de obiectul judecății, care sunt modificările operate prin Ordinul nr. 1.340/2015 în ce privește cele trei puncte supuse examinării instanței, este necesară prezentarea formei inițiale a celor trei articole modificate.

Mai întâi însă se reține că art. 78 din ordin se menține nemodificat și prevede:

„(1) Prima înscriere a imobilelor în sistemul integrat de cadastru și carte funciară se realizează la cerere sau din oficiu, în cazurile expres prevăzute de lege.

(2) Prima înscriere a imobilelor în sistemul integrat de cadastru și carte funciară se realizează la cerere, în baza:

a) înscrisului doveditor al actului sau faptului juridic de dobândire sau constituire a dreptului real;

b) certificatului fiscal eliberat de primăria în circumscripția căreia se află imobilul respectiv;

c) documentației cadastrale recepționate, prin care s-a atribuit număr cadastral imobilului;

d) dovezii plății tarifelor pentru recepție și înscriere în cartea funciară, după caz.”

În continuare se constată că, inițial, art. 79 din Ordinul nr. 700/2014 avea următorul conținut:

„(1) Se asimilează primei înscrieri în sistemul integrat de cadastru și carte funciară și atribuirea de număr cadastral și

deschiderea unei noi cărți funciare pentru imobilele înscrise în cărți funciare deschise conform Decretului-lege nr. 115/1938 pentru unificarea dispozițiilor privitoare la cărțile funciare, indiferent de felul și numărul operațiunilor cadastrale și de carte funciară efectuate în acest sens.

(2) În noua carte funciară deschisă se preiau pozițiile active din cartea funciară deschisă potrivit Decretului-lege nr. 115/1938. În cazul în care toate imobilele din cartea funciară veche au fost transcrise, aceasta se sistează. Sarcinile care sunt stinse prin împlinirea termenului sau din orice altă cauză nu vor mai fi înscrise în cărțile funciare, iar dacă s-au înscris, acestea vor putea fi radiate la cererea persoanelor interesate sau din oficiu.

(3) Se întocmește documentație cadastrală de primă înscriere în sistemul de cadastru și carte funciară, cu atribuire de număr cadastral, pentru:

a) înscrierea unei construcții, care a fost edificată pe un teren înscris într-o carte funciară deschisă conform Decretului-lege nr. 115/1938;

b) dezlipirea sau alipirea unor imobile înscrise în cărți funciare deschise conform Decretului-lege nr. 115/1938;

c) înscrierea dreptului de proprietate dobândit în temeiul legilor proprietății și al Legii nr. 15/1990.

(4) În cazul în care numai o parte din imobilul înscris într-o carte întocmită în baza Decretului-lege nr. 115/1938 a făcut obiectul unuia dintre actele normative menționate la alin. (3) lit. c), se procedează la desprinderea acelei părți prin formarea unui imobil pentru care se întocmește o carte funciară nouă.

(5) Operațiunea de desprindere se înscrie în cartea funciară existentă. Partea neafectată de actele normative prevăzute la alin. (3) lit. c) se reînscrie în aceeași carte funciară, iar pentru partea desprinsă se constituie o carte funciară nouă. În cartea funciară existentă se menționează numărul cadastral și numărul cărții funciare în care s-a înscris imobilul.

(6) În cazul în care titlurile de proprietate s-au emis pe baza planurilor parcelare care corespund vechilor hărți topografice, cu menționarea numerelor topografice ale parcelelor, înscrierile continuă să fie efectuate în vechile cărți funciare. În această situație, până la finalizarea lucrărilor de cadastru, se înscrie doar dreptul de proprietate, fără reprezentarea grafică a acestuia. În situația în care după verificările efectuate de oficiul teritorial, având la bază planul de carte funciară și ortofotoplanul, se constată diferențe, titlul de proprietate va fi înscris în cartea funciară în baza unei documentații de primă înscriere în evidențele de cadastru și carte funciară.

(7) În toate situațiile prevăzute la alin. (3) lit. a), b) și c), în cărțile funciare, precum și în actele notariale se menționează atât numerele topografice, cât și numerele cadastrale corespunzătoare.

(8) La deschiderea cărții funciare noi, pentru imobilul căruia i se atribuie număr cadastral în cazurile prevăzute la alin. (1), (2) și (3), se preia informația din partea a II-a și a III-a a cărții funciare deschise conform Decretului-lege nr. 115/1938, iar suprafața și categoria de folosință se preiau din documentația cadastrală. Încheierea de carte funciară se comunică tuturor persoanelor interesate.

(9) În cazul în care din cărțile funciare vechi sau din actele prezentate de părți rezultă că imobilul este înscris în proprietatea indiviză a mai multor persoane, însă, în fapt, aceștia se găsesc în stăpânirea unor părți determinate, proprietarul interesat va putea cere înscrierea într-o nouă carte funciară deschisă conform legii.

(10) Operațiunea de înscriere într-o carte funciară nouă se efectuează prin întocmirea unei documentații cadastrale de primă înscriere pentru suprafața din imobil stăpânită în fapt, conform prevederilor alineatului anterior.

(11) Documentația cadastrală va avea atașat procesul-verbal de vecinătate, încheiat cu cei care stăpânesc în fapt suprafețele de teren învecinate, cu scăderea aritmetică a suprafeței acestui imobil din suprafața totală a imobilului înscris în cartea funciară veche și efectuarea pe PAD a mențiunii «Se diminuează din cartea funciară nr. suprafața de».

(12) Înscrierea în sistemul integrat de cadastru și carte funciară se va efectua conform dispozițiilor prevăzute la alin. (9) și (10) și reprezintă prima înregistrare a imobilelor cuprinse în vechile evidente de carte funciară.

După modificarea adusă acestui articol prin pct. 48 al Ordinului nr. 1.340/2015, acesta are în prezent următorul conținut:

„(1) Cărțile funciare vechi din zona de aplicare a Decretului-lege nr. 115/1938 se introduc în sistemul electronic de evidență prin conversia cărții funciare efectuată în condițiile art. 6 alin. 3 și 4 din Legea nr. 7/1996, republicată. În această situație, documentațiile de alipire/dezlipire ale imobilelor identificate cu numere topografice vor cuprinde doar geometria imobilului/imobilelor rezultate. La cererea de recepție și înscriere se va anexa și consimțământul titularului încheiat în formă autentică.

(2) Imobilele înscrise în cărțile funciare vechi din zona de aplicare a Decretului-lege nr. 115/1938 se introduc în sistemul integrat de cadastru și publicitate imobiliară, prin actualizarea geometriei imobilului, după conversia cărții funciare, în baza unei documentații cadastrale de actualizare date imobil, alipire sau dezlipire, după caz.

(3) Prin excepție de la prevederile alin. (2) imobilele înscrise în cărțile funciare vechi, situate în zona de aplicare a Decretului-lege nr. 115/1938, care nu pot fi convertite din motivele prevăzute de art. 368 din prezentul regulament, se introduc în sistemul integrat de cadastru și publicitate imobiliară prin întocmirea unei documentații cadastrale de primă înscriere, cu preluarea pozițiilor active din cartea funciară veche.

(4) În cazul imobilelor înscrise în cărți funciare vechi, deschise în zona de aplicare a Decretului-lege nr. 115/1938, pentru care nu se pot determina limitele, deschiderea unei cărți funciare noi pentru partea din imobil ale cărei limite se pot determina, se va face conform procedurii stabilite la art. alin. (5) și alin. (6), în baza acordului de voință exprimat în formă autentică și a documentației cadastrale, cu preluarea pozițiilor active din cartea funciară veche.

(5) În cazul în care numai o parte din imobilul înscris într-o carte funciară veche din zonele de aplicare a Decretului-lege nr. 115/1938 face obiectul actului juridic supus înscrierii, se procedează la deschiderea unei cărți funciare noi pe flux de primă înscriere.

(6) Partea neafectată de actul juridic supus înscrierii conform alin. (5) rămâne în aceeași carte funciară, cu menționarea diminuării corespunzătoare de suprafață, în cazul în care suprafața este menționată în cartea funciară, iar pentru imobilul nou format se deschide o carte funciară nouă. În cartea funciară existentă se menționează numărul cadastral și numărul cărții funciare în care s-a înscris imobilul nou format.

(7) În cazul în care titlurile de proprietate s-au emis pe baza planurilor parcelare care corespund vechilor hărți topografice, cu menționarea numerelor topografice ale parcelelor, înscrierile continuă să fie efectuate în vechile cărți funciare. În această situație, până la finalizarea lucrărilor de cadastru, se înscrie doar dreptul de proprietate, fără reprezentarea grafică a acestuia. În situația în care după verificările efectuate de oficiul teritorial, având la bază planul de carte funciară și ortofotoplanul, se constată diferențe, titlul de proprietate va fi înscris în cartea funciară în baza unei documentații de primă înscriere în evidențele de cadastru și carte funciară.

(8) În cazul în care imobilul ce face obiectul legilor proprietății sau a unui alt act juridic supus înscrierii se identifică pe mai multe cărți funciare vechi deschise în zona de aplicare a Decretului-lege nr. 115/1938, înscrierea acestuia se efectuează pe flux de primă înscriere. Pentru imobilele din cartea funciară veche cuprinse integral în noul imobil, vechile cărți funciare se sistează. Pentru imobilele din cartea funciară veche cuprinse parțial în noul imobil se procedează potrivit alin. (6).

(9) La deschiderea cărții funciare noi, pentru imobilul căruia i se atribuie număr cadastral, se preia informația din partea a II-a și a III-a a cărții funciare deschise în zonele de aplicare a Decretului-lege nr. 115/1938, iar suprafața și categoria de folosință se preiau din documentația cadastrală. Se consideră

cărți funciare noi și cărțile funciare deschise în zonele de aplicare a Decretului-lege nr. 115/1938, după ce s-a actualizat geometria imobilului și s-a atribuit număr cadastral, în baza unei documentații cadastrale.

(10) În toate situațiile în care imobilele provin din imobile identificate cu numere topografice în cărțile funciare, precum și în actele notariale, se menționează atât numerele topografice, cât și numerele cadastrale corespunzătoare, până la prima operațiune de alipire sau dezlipire. Ulterior se va indica doar numărul cadastral.

(11) Până la finalizarea lucrărilor sistematice de cadastru în localitățile din zona de aplicare a Decretului-lege nr. 115/1938, înscrierile privitoare la imobilele înscrise în cărțile funciare deschise anterior intrării în vigoare a Legii nr. 7/1996 vor continua să fie făcute asupra acestor imobile, fie în cărțile funciare rezultate după conversia cărții funciare în format de hârtie, fie în cărțile funciare în format de hârtie, dacă acestea nu pot fi convertite pentru unul din motivele prevăzute de art. 368 din prezentul regulament.”

În ce privește art. 84 din Ordinul nr. 700/2014, astfel cum a fost modificat prin pct. 53 din Ordinul nr. 1.340/2015, se reține că inițial acest articol avea următorul conținut:

„(1) Prima înscriere în sistemul integrat de cadastru și carte funciară a imobilului situat în intravilan a cărui suprafață rezultată din măsurători este mai mare cu până la 10% inclusiv față de suprafața înscrisă în cartea funciară deschisă potrivit dispozițiilor Decretului-lege nr. 115/1938, de cea din documentația cadastrală precedentă pentru care nu s-a deschis carte funciară sau față de cea din actul de proprietate, se realizează în baza documentației cadastrale care conține suplimentar următoarele documente:

a) declarația pe propria răspundere a solicitantului dată în fața persoanei autorizate — în cazul imobilului împrejmuit și materializat prin elemente stabile în timp, clar identificabile;

b) declarația pe propria răspundere a solicitantului dată în fața persoanei autorizate și un proces-verbal de vecinătate, semnat de către proprietarii, concesionari, administratori sau titulari ai dreptului de folosință ai imobilului vecin cu limita nematerializată cu gard sau cu limita care nu este delimitată de un detaliu stabil în timp (canal, curs de apă, drum etc.) — în cazul imobilului neîmprejmuit sau parțial împrejmuit.

(2) Prima înscriere în sistemul integrat de cadastru și carte funciară a imobilului situat în extravilan a cărui suprafață rezultată din măsurători este mai mare cu până la 5% inclusiv față de suprafața înscrisă în cartea funciară deschisă potrivit dispozițiilor Decretului-lege nr. 115/1938, de cea din documentația cadastrală precedentă pentru care nu s-a deschis carte funciară sau cea din actele de proprietate, se realizează în baza documentației cadastrale de primă înscriere care va conține suplimentar și următoarele documente:

a) declarația pe propria răspundere a solicitantului dată în fața persoanei autorizate — în zonele de aplicare a legilor proprietății, dacă există plan parcelar avizat de primărie și recepționat de oficiul teritorial;

b) declarația pe propria răspundere a solicitantului dată în fața persoanei autorizate și un proces-verbal de vecinătate, semnat de către proprietarii imobilului vecin cu limita nematerializată cu gard sau cu limita care nu este delimitată de un detaliu stabil în timp (canal, curs de apă, drum sau alte elemente liniare) — în cazul imobilului neîmprejmuit sau parțial împrejmuit, situat în zonele necooperativizate.

(3) Prima înscriere în sistemul integrat de cadastru și carte funciară pentru imobilele a căror suprafață rezultată din măsurători este mai mică decât suprafața din acte se realizează în baza documentației cadastrale și a declarației pe proprie răspundere a proprietarului dată în fața persoanei autorizate cu privire la identificarea imobilului măsurat.

(4) La prima înscriere, datele privind categoria de folosință/destinația și descrierea construcțiilor se preiau din documentația cadastrală recepționată.”

Modificarea acestuia s-a realizat prin pct. 53 din Ordinul nr. 1.340/2015, în prezent având următorul conținut:

„(1) Prima înscriere în sistemul integrat de cadastru și carte funciară, realizată la cererea persoanelor interesate, pentru imobile situate în intravilan, a căror suprafață rezultată din măsurători este mai mare cu până la 10% inclusiv față de suprafața înscrisă în cartea funciară pe baza unei documentații cadastrale recepționate de oficiul teritorial sau suprafața din documentația cadastrală, recepționată de oficiul teritorial, pentru care nu s-a deschis carte funciară ori suprafața din actele de proprietate, se realizează în baza documentației cadastrale care conține suplimentar următoarele documente:

a) declarația pe propria răspundere a proprietarului dată în fața persoanei autorizate — în cazul imobilului împrejmuit și materializat prin elemente stabile în timp, clar identificabile;

b) declarația pe propria răspundere a proprietarului dată în fața persoanei autorizate și un proces-verbal de vecinătate, semnat de către proprietarii, concesionari, administratori sau titulari ai dreptului de folosință ai imobilului vecin cu limita nematerializată cu gard sau cu limita care nu este delimitată de un detaliu stabil în timp (canal, curs de apă, drum etc.) — în cazul imobilului neîmprejmuit sau parțial împrejmuit.

(2) Prima înscriere în sistemul integrat de cadastru și carte funciară, realizată la cererea persoanelor interesate, pentru imobile situate în extravilan, a căror suprafață rezultată din măsurători este mai mare cu până la 5% inclusiv față de suprafața înscrisă în cartea funciară deschisă pe baza unei documentații cadastrale recepționate de oficiul teritorial, sau suprafața din documentația cadastrală, recepționată de oficiul teritorial, pentru care nu s-a deschis carte funciară ori suprafața din actele de proprietate, se realizează în baza documentației cadastrale care conține suplimentar următoarele documente:

a) declarația pe propria răspundere a proprietarului dată în fața persoanei autorizate — în zonele de aplicare a legilor proprietății, dacă există plan parcellar avizat de primărie și recepționat de oficiul teritorial;

b) declarația pe propria răspundere a proprietarului dată în fața persoanei autorizate și un proces-verbal de vecinătate, semnat de către proprietarii imobilului vecin cu limita nematerializată cu gard sau cu limita care nu este delimitată de un detaliu stabil în timp (canal, curs de apă, drum sau alte elemente liniare) — în cazul imobilului neîmprejmuit sau parțial împrejmuit, situat în zonele necooperativizate.

(3) Prima înscriere în sistemul integrat de cadastru și carte funciară, realizată la cererea persoanelor interesate, pentru imobilele a căror suprafață rezultată din măsurători este mai mică decât suprafața înscrisă în cartea funciară deschisă pe baza unei documentații cadastrale recepționate de oficiul teritorial, sau suprafața din documentația cadastrală, recepționată de oficiul teritorial, pentru care nu s-a deschis carte funciară ori suprafața din actele de proprietate, se realizează în baza documentației cadastrale și a declarației pe proprie răspundere a proprietarului dată în fața persoanei autorizate cu privire la identificarea imobilului măsurat prin care își exprimă acordul privind înregistrarea acestei suprafețe.

(4) La prima înscriere, datele privind categoria de folosință/destinația și descrierea construcțiilor se preiau din documentația cadastrală recepționată. În cazul în care există diferențe între situația din actele de proprietate și cea din documentația cadastrală se vor anexa înscrisurile justificative prevăzute de normele legale aplicabile.”

Instanța constată deci că Legea nr. 7/1996 prevede că regula în materie este deschiderea unei noi cărți funciare la prima înregistrare în sistemul integrat de cadastru și carte funciară realizată după intrarea în vigoare a acestei legi.

Prin pct. 48 din Ordinul nr. 1.340/2015 regula legii se transformă în excepție, iar regula ce se stabilește prin ordin, în contradicție cu legea, este conversia din oficiu a vechii cărți funciare din zona de aplicare a Decretului-lege nr. 115/1938 în sistem electronic. Însă asupra acestor date introduse în sistemul electronic nu operează regulile de la prima înscriere, prevăzute de art. 78 alin. (2) din ordin. Dimpotrivă, în alin. (2) al art. 79

modificat se menționează clar că imobilele înscrise în cărțile funciare vechi, din zona de aplicare a Decretului-lege nr. 115/1938, se introduc în sistemul integrat de cadastru și publicitate imobiliară, prin actualizarea geometriei imobilului, după conversia cărții funciare, în baza unei documentații cadastrale de actualizare date imobil, alipire sau dezlipire, după caz. Dispunându-se astfel nu se respectă dispozițiile actelor normative ierarhic superioare mai sus expuse.

Prin pct. 53 din acest ordin se stabilește că prima înscriere în sistemul integrat de cadastru și publicitate imobiliară se realizează numai la cererea persoanelor interesate.

Conchizând, coroborând cele două articole în vigoare a căror nelegalitate se solicită a se examina, se constată că se stabilește ca regulă generală conversia din oficiu a acestor cărți funciare din zona de aplicare a Decretului-lege nr. 115/1938, urmată de actualizare și fără respectarea regulilor de primă înscriere, iar excepția este efectuarea primei înscrieri în acest sistem numai la cererea persoanelor interesate.

Cu privire la conținutul noțiunii de conversie instanța constată că, potrivit art. 9 alin. (27) lit. e) din lege, „programul național de cadastru și carte funciară include acțiunile necesare derulării, precum și sumele aferente acestora și constă în activități precum: [...]

e) conversia cărților funciare și a documentațiilor cadastrale din format analogic în format digital”.

Art. 360 din Ordinul nr. 700/2014, al cărui conținut nu a fost supus modificărilor, prevede: „Cartea funciară în format electronic reprezintă un raport generat de sistemul informatic ca urmare a introducerii datelor prin conversia unei cărți funciare în format de hârtie, prin înscrierea sau prin recepția și înscrierea unui imobil în sistemul integrat de cadastru și carte funciară.”

Potrivit art. 363 din ordin, „Conversia cărții funciare reprezintă procesul de transcriere în format electronic a pozițiilor active din cartea funciară în format de hârtie”.

Se mai constată că, potrivit art. 371 alin. (1): „În cărțile funciare în format pe hârtie care au făcut obiectul conversiei nu se mai efectuează înscrieri, acestea păstrându-se în arhiva biroului teritorial cu termen de arhivare nelimitat, fiind asimilate cărților funciare sistate.”

În concluzie, prin această operațiune tehnică de conversie cartea funciară în format hârtie este înlocuită de cartea funciară în format electronic.

În același timp în sistemul integrat de cadastru și publicitate imobiliară datele de carte funciară se înscriu numai cu ocazia primei înscrieri realizate în condițiile Legii nr. 7/1996.

Conversia electronică a datelor, ca procedeu tehnic, care nu este urmată de îndeplinirea obligatorie a regulilor legale ale primei înscrieri în sistemul integrat de cadastru și carte funciară, ci este urmată de operațiuni care eludează regula și privesc actualizarea geometriei imobilului și atribuirea unui număr cadastral, în baza unei documentații cadastrale, încalcă dispozițiile actelor normative cu forță superioară actului emis. Se mai constată că în această ultimă situație nu sunt obligatorii verificări în sensul prevăzut de art. 81 din Ordinul nr. 700/2014, nemodificat până în prezent, ci doar în condițiile art. 84 alin. (4), astfel cum este modificat prin Ordinul nr. 1.340/2015. Conchizând, se ajunge în situația ca folosind în acest mod conversia aceasta să devină un mod de înscriere în cartea funciară, ceea ce contravine Codului civil și Legii nr. 7/1996.

Faptul că aceasta din urmă este intenția emitentului actului rezultă și din pct. 6 al Ordinului nr. 1.340/2015 prin care se abrogă art. 56 din Ordinul nr. 700/2014 prin care se institua obligația ca, în urma analizării cererii de primă înscriere, conform Legii nr. 7/1996, OCPI comunică din oficiu un exemplar al încheierii de carte funciară, însoțit de extrasul de carte funciară pentru informare, direcției de impozite și taxe locale.

Eludându-se cerințele primei înscrieri, realizate conform Legii nr. 7/1996, și obligațiile legale ale organului administrativ în această situație, s-a dispus, prin abrogarea art. 56, în contra legii, renunțarea la această obligație ce se realiza din oficiu, lăsând la latitudinea părții interesate declararea imobilului pentru stabilirea impozitului datorat conform art. 249 și 251 din Legea

nr. 571/2003 privind Codul fiscal. Se constată că în situația cererii de efectuare a primei înscrieri, conform Legii nr. 7/1996, caz în care, conform art. 78 alin. (2) lit. b) din Ordinul nr. 700/2014, persoana are obligația de a anexa cererii și certificatul fiscal eliberat de primăria în circumscripția căreia se află imobilul respectiv, corelată cu obligația organului administrativ de a comunica din oficiu un exemplar al încheierii de carte funciară, însoțit de extrasul de carte funciară pentru informare, direcției de impozite și taxe locale.

Și în această situație instanța constată că dispoziția de abrogare a art. 56 din Ordinul nr. 700/2014 contravine celorlalte dispoziții ale ordinului, astfel cum s-a arătat mai sus, dar și Codului fiscal, întrucât nu se mai solicită certificatul de atestare fiscală eliberat de primăria în circumscripția căreia se află imobilul respectiv, iar organele fiscale nu au cunoștință despre această operațiune de carte funciară, fiind vădit afectate veniturile bugetelor locale ale unităților administrativ-teritoriale.

Este real și argumentul reclamantului potrivit căruia dispozițiile art. I pct. 45 din Legea nr. 133/2012 prevăd scutire de la plata tarifelor în cazul primei înscrieri în cartea funciară a imobilelor înscrise în cărțile funciare deschise conform Decretului-lege nr. 115/1938, iar scutirea de taxă nu operează și

în cazul actualizării datelor înscrise în cartea funciară în format electronic, deși nu a fost efectuată în acea speță operațiunea primei înscrieri în sistemul integrat de cadastru și carte funciară.

În concluzie, instanța constată că sunt fondate criticile de nelegalitate formulate de reclamant și, în temeiul art. 18 alin. (1) din Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004, va admite cererea de anulare parțială a actului administrativ cu caracter normativ, respectiv va anula în parte Ordinul nr. 1.340/2015 emis de directorul general al Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară în privința pct. 36, 48 și 53.

În ce privește pretențiile reclamantului privind acordarea de daune morale, instanța constată, în temeiul art. 18 alin. (3) din aceeași lege, precum și art. 252 din Legea nr. 287/2009 privind Codul civil, că nu au fost dovedite condițiile legii referitor la acțiunea ilicită, prejudiciul cauzat și legătura de cauzalitate dintre acestea, forma de vinovăție, astfel încât aceste pretenții se vor respinge ca nedovedite.

Văzând și dispozițiile art. 23 din Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004 privind efectul obligatoriu *erga omnes* al hotărârii judecătorești de anulare a unui act administrativ cu caracter normativ.

PENTRU ACESTE MOTIVE

În numele legii

HOTĂRĂȘTE:

Admite în parte acțiunea formulată și precizată de reclamantul Precup Radu-Daniel în contradictoriu cu pârâta Agenția Națională de Cadastru și Publicitate Imobiliară, în consecință:

Respinge excepția autorității de lucru judecat invocată de pârâta Agenția Națională de Cadastru și Publicitate Imobiliară.

Respinge cererea reclamantului Precup Radu Daniel de suspendare parțială a Ordinului nr. 1.340/2015 emis de directorul general al Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară.

Anulează în parte Ordinul nr. 1.340/2015 emis de directorul general al Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară în privința pct. 36, 48 și 53.

Respinge celelalte pretenții ale reclamantului.

După rămânerea definitivă a prezentei, hotărârea se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Cu drept de recurs în 15 zile de la comunicare.

Cererea de recurs se depune la Curtea de Apel Brașov.

Pronunțată în condițiile art. 396 alin. (2) din Codul de procedură civilă, astăzi, 11.07.2016.

PREȘEDINTE
MIRENA RADU

Grefier,
Maria Dascălu

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. 021.318.51.29/150, fax 021.318.51.15, e-mail: marketing@ramo.ro, internet: www.monitoruloficial.ro

Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1,
bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 021.401.00.73, fax 021.401.00.71 și 021.401.00.72

Tiparul: „Monitorul Oficial” R.A.

