



# GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. \_\_\_\_\_

din \_\_\_\_\_ 2024

Chișinău

## cu privire la aprobarea Regulamentului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim

În temeiul art. 2 al Legii nr. 78/2017 privind ratificarea Acordului de la Paris (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr.162-170, art. 282) și art. 6 alin. (3) lit. c) din Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, aprobat prin Legea nr. 599/1999 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2001, nr.1-4, art. 2), cu modificările ulterioare Guvernul

### HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim (se anexează).
2. Agenția de Mediu este în drept să solicite de la armatori datele agregate verificate privind emisiile generate de transportul maritim, până la o dată anterioară datei de 31 martie, dar nu mai devreme de 28 februarie.
3. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Mediului și Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
4. Prezenta hotărâre intră în vigoare la 1 ianuarie 2025, cu excepția sbp. 2 și 3 al pct. 4 din Regulamentul prevăzut la pct. 1, care vor intra în vigoare la 1 ianuarie 2026.

**PRIM-MINISTRU**

**Dorin RECEAN**

**Contrasemnează:**

Ministrul infrastructurii și dezvoltării regionale

Ministrul mediului

Andrei Spînu  
Sergiu Lazarencu

## **REGULAMENT**

### **privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim**

Prezentul Regulament transpune parțial:

- Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE (Text cu relevanță pentru SEE) text cu relevanță pentru SEE, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L123 din 19.05.2015, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul Delegat (UE) 2016/2071 al Comisiei din 22.09.2016, Regulamentul (UE) 2023/957 al Parlamentului European și al Consiliului din 10.05.23 și Regulamentul delegat (UE) 2023/2776 al Comisie din 12.10.23;

- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/2449 al Comisiei din 6 noiembrie 2023 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește formularele pentru planurile de monitorizare, rapoartele privind emisiile, rapoartele parțiale privind emisiile, documentele de conformitate și rapoartele la nivel de companie și de abrogare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2016/1927 al Comisiei

### **I. DISPOZIȚII GENERALE**

**1.** Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim (în continuare - Regulament) stabilește norme pentru monitorizarea, raportarea și verificarea cu precizie a emisiilor de gaze cu efect de seră și a altor informații relevante obținute de la navele care arborează pavilionul Republicii Moldova.

**2.** Regulamentul se aplică navelor utilizate în scopuri comerciale:

1) cu un tonaj mai mare sau egal cu 5000 de tone și sunt angajate pentru transportul de mărfuri sau de pasageri;

2) de transport general de mărfuri cu un tonaj mai mic de 5000 de tone, dar nu mai mic de 400 de tone;

3) de aprovizionare în larg cu un tonaj brut nu mai mic de 400 de tone.

**3.** Regulamentul nu se aplică navelor de război, navelor auxiliare, navelor de pescuit sau de prelucrare a peștelui, navelor de lemn cu construcție primitivă, navelor care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice sau navelor de stat utilizate în scopuri necomerciale.

**4.** Gazele cu efect de seră care cad sub incidența prezentului Regulament sunt:

1) dioxidul de carbon (CO<sub>2</sub>);

2) metanul (CH<sub>4</sub>);

3) protoxidul de azot (N<sub>2</sub>O).

**5.** În cazul în care prezentul Regulament se referă la emisiile totale agregate de gaze cu efect de seră sau la totalul agregat al gazelor cu efect de seră emise, aceasta se înțelege ca referindu-se la cantitățile totale agregate ale fiecărui gaz luat separat.

**6.** În sensul prezentului Regulament termenii utilizați semnifică următoarele:

*act de conformitate* - un document specific unei nave, emis unei companii de către un verificator, document care confirmă că acea navă respectă cerințele prezentului Regulament pentru o anumită perioadă de raportare;

*alte informații relevante* - informații în ceea ce privește emisiile de gaze cu efect de seră, generate de consumul de combustibili, transportul efectuat și eficiența energetică a navelor, care permit analizarea tendințelor înregistrate referitoare la emisii și evaluarea performanțelor navelor;

*călătorie* - orice deplasare a unei nave care începe sau se termină într-un port de escală;

*companie* - armatorul navei sau orice altă organizație sau persoană, precum administratorul sau navlositorul navei nude, care a preluat responsabilitatea pentru exploatarea navei de la proprietarul acesteia și care, asumându-și această responsabilitate, a consimțit să preia toate sarcinile și

responsabilitățile impuse de Codul internațional de management pentru siguranța exploataării navelor și pentru prevenirea poluării;

*clasă de gheață* - notația atribuită navei de către autoritatea administrativă din subordinea organului central de specialitate în domeniul transportului naval, sau de o organizație recunoscută de Guvernul Republicii Moldova, care indică faptul că nava a fost proiectată pentru navigarea în condiții de gheață pe mare;

*date agregate privind emisiile la nivel de companie* - suma emisiilor de gaze cu efect de seră, care trebuie raportate de către o companie în temeiul Regulamentului, pentru toate navele aflate în responsabilitatea companiei respective în cursul perioadei de raportare;

*incertitudine* - un parametru, asociat rezultatului determinării unei cantități, care caracterizează dispersia valorilor care ar putea fi atribuite, în mod logic, cantității în cauză, incluzând efectele factorilor sistematici, precum și ale factorilor accidentali, exprimat în procente, și descrie un interval de încredere situat în jurul valorii medii care cuprinde 95 % din valorile sugerate, luând în considerare orice asimetrie a distribuției valorilor;

*emisii de gaze cu efect de seră* - generarea de către nave a gazelor cu efect de seră, prevăzute la pct.4;

*factor de emisie* - rata medie de emisii a unui gaz cu efect de seră în raport cu datele de activitate ale unui flux de surse presupunând că oxidarea este completă în cazul arderii și a conversiei integrale pentru toate celelalte reacții chimice;

*navă la dană* - o navă care este amarată sau ancorată în siguranță într-un port în timp ce încarcă, descarcă sau efectuează o escală, incluzând perioada de timp petrecută atunci când nu este angajată în operațiuni de transport de mărfuri;

*perioadă de raportare* - perioada cuprinsă între 1 ianuarie și 31 decembrie a fiecărui an; în cazul călătoriilor care încep și se încheie în doi ani diferiți, datele respective se înregistrează pentru anul în cauză;

*port de escală* - portul în care o navă se oprește pentru a încărca sau a descărca marfă sau pentru a îmbarca sau debarca pasageri, sau portul în care o navă de aprovizionare în larg se oprește pentru a înlocui echipajul; sunt excluse opririle cu scopul unic de a realimenta nava cu combustibil, de a obține provizii, de a înlocui echipajul unei alte nave decât cele de aprovizionare în larg, de a intra în doc uscat sau de a repara nava, echipamentele acesteia sau ambele, opririle în port din cauza faptului că nava necesită asistență sau se află în pericol, transferurile de la o navă la alta efectuate în afara porturilor, opririle cu scopul unic de a se adăposti în condiții meteorologice nefavorabile sau necesare din cauza activităților de căutare și salvare, precum și opririle navelor container într-un port învecinat de transbordare a containerelor;

*prudent* - un set de ipoteze este definit în așa fel încât să se evite orice subestimare a emisiilor anuale sau orice supraestimare a distanțelor sau a cantităților de marfă transportate;

*tonaj brut (GT)* - tonajul brut calculat în conformitate cu reglementările pentru măsurătorile de tonaj din anexa I la Convenția internațională asupra măsurii tonajului navelor (TONNAGE 69);

*verificator* - o persoană juridică ce desfășoară activități de verificare și care este acreditată de Centrul Național de Acreditare sau un alt centru oficial de acreditare din statele membre ale Uniunii Europene;

*verificare* - activitățile desfășurate de un verificator pentru a evalua conformitatea documentelor transmise de companie cu cerințele prezentului Regulament.

## II. MONITORIZARE ȘI RAPORTARE

7. În conformitate cu pct. 24-33, companiile monitorizează și raportează, pentru fiecare dintre navele pe care le dețin, parametrii relevanți în cursul unei perioade de raportare. Monitorizarea și raportarea de către companie are loc pentru orice călătorie.

8. Monitorizarea și raportarea sunt complete și vizează emisiile de gaze cu efect de seră generate prin arderea combustibililor atât în timp ce navele se află pe mare, cât și în timp ce se află la dană. Compania aplică măsurile adecvate pentru a împiedica absența datelor pentru perioada de raportare.

9. Monitorizarea și raportarea sunt coerente și comparabile în timp. În acest scop, companiile utilizează aceleași metode de monitorizare și seturi de date care fac obiectul unor modificări evaluate de verificator.

**10.** Companiile obțin, înregistrează, compilează, analizează și documentează datele de monitorizare, inclusiv ipotezele, referințele, factorii de emisie și datele de activitate, într-un mod transparent care să permită reproducerea determinării emisiilor de gaze cu efect de seră de către verificator.

**11.** Companiile se asigură că determinarea emisiilor de gaze cu efect de seră nu este incorectă intenționată sau sistematică. Companiile verifică și reduc orice sursă de inexactitate.

**12.** Companiile asigură în mod rezonabil integritatea datelor referitoare la emisiile de gaze cu efect de seră care urmează a fi monitorizate și raportate.

**13.** În cadrul monitorizării și al raportării ulterioare, companiile aplică recomandările incluse în rapoartele de verificare emise în conformitate pct. 36 și 37.

**14.** Companiile raportează datele agregate privind emisiile la nivel de companie în legătură cu navele aflate în responsabilitatea lor în cursul unei perioade de raportare în conformitate cu pct. 31-33.

**15.** Companiile determină emisiile de gaze cu efect de seră pentru fiecare dintre navele pe care le dețin, în conformitate cu o metodă prevăzută în anexa nr. 1 și monitorizează alte informații relevante, în conformitate cu reglementările din anexa nr. 2 sau adoptate în temeiul respectivei anexe.

### **III. PLANUL DE MONITORIZARE**

**16.** În cel mult două luni de la prima escală a fiecărei nave într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru al Uniunii Europene (UE) sau al Republicii Moldova companiile sunt obligate să transmită verficatorului și Agenției de Mediu un plan de monitorizare pentru fiecare dintre navele pe care le dețin, indicând metoda aleasă pentru monitorizarea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră și a altor informații relevante.

**17.** Planul de monitorizare constă într-o documentație completă și transparentă privind metoda de monitorizare a unei anumite nave și conține cel puțin următoarele elemente:

1) identificarea și tipul navei, inclusiv denumirea navei, numărul de identificare OMI al navei, portul de înmatriculare sau portul de origine al navei și numele proprietarului navei;

2) numele companiei și adresa, numărul de telefon și adresa de e-mail al unei persoane de contact, precum și numărul unic de identificare OMI al companiei și al proprietarului înregistrat;

3) o descriere a următoarelor surse de emisii de gaze cu efect de seră de la bordul navei:

a) motoarele principale,

b) motoarele auxiliare,

c) turbinele cu gaz,

d) cazanele și generatoarele de gaze inerte, și

e) tipurile de combustibil utilizate;

4) o descriere a procedurilor, sistemelor și responsabilităților utilizate pentru actualizarea listei surselor de emisii de gaze cu efect de seră pentru perioada de raportare;

5) o descriere a procedurilor utilizate pentru monitorizarea caracterului complet al listei călătoriilor;

6) o descriere a procedurilor de monitorizare a consumului de combustibil al navei, inclusiv:

a) metoda selectată dintre metodele prevăzute în anexa nr. 1 pentru calcularea consumului de combustibil al fiecărei surse de emisii de gaze cu efect de seră, cu descrierea instrumentului de măsurare utilizat, după caz;

b) procedurile pentru măsurarea combustibilului alimentat și a combustibilului aflat deja în rezervoare, o descriere a instrumentelor de măsurare utilizate și a procedurilor de înregistrare, extragere, transmitere și stocare a informațiilor cu privire la măsurări, după caz;

c) metoda selectată pentru determinarea densității, după caz;

d) o procedură care să garanteze că incertitudinea totală corespunzătoare măsurărilor de combustibil îndeplinește cerințele prezentului Regulament, cu referiri la cadrul normativ, la clauzele din contractele cu clienții sau la standardele de precizie ale furnizorilor de combustibil;

7) factorii de emisie unici utilizați pentru fiecare tip de combustibil sau, în cazul combustibililor alternativi, metodele de determinare a factorilor de emisie, inclusiv metodologia de eșantionare, metodele de analiză și o descriere a laboratoarelor utilizate cu acreditarea SM EN ISO/IEC 17025 a respectivelor laboratoare, dacă este cazul;

8) o descriere a procedurilor utilizate pentru determinarea datelor de activitate pentru fiecare călătorie, inclusiv:

a) procedurile, responsabilitățile și sursele de date pentru determinarea și înregistrarea distanței;

b) procedurile, responsabilitățile, formulele și sursele de date pentru determinarea și înregistrarea mărfurilor transportate și a numărului de pasageri, după caz;

c) procedurile, responsabilitățile, formulele și sursele de date pentru determinarea și înregistrarea timpului petrecut pe mare între portul de plecare și portul de sosire;

9) o descriere a metodei care trebuie utilizată pentru a determina datele de substituție pentru completarea lipsei de date; și

10) o fișă de înregistrare a reviziilor în care să se înregistreze toate detaliile referitoare la istoricul reviziilor.

**18.** Planul de monitorizare conține informații privind clasa de gheață a navei și/sau procedurile, responsabilitățile, formulele și sursele de date pentru determinarea și înregistrarea distanței parcurse și a timpului petrecut pe mare atunci când se navighează prin gheață, după caz.

**19.** Companiile utilizează planul de monitorizare, conform modelului prevăzut în anexa nr. 3.

#### **IV. MODIFICAREA PLANULUI DE MONITORIZARE**

**20.** Companiile verifică periodic, cel puțin o dată pe an, dacă planul de monitorizare al unei nave reflectă natura și funcționarea navei și dacă metoda de monitorizare poate fi îmbunătățită.

**21.** Companiile modifică planul de monitorizare în situația în care:

1) se schimbă compania care operează nava;

2) apar noi emisii de gaze cu efect de seră, generate de surse noi de emisii sau datorate utilizării de noi combustibili care nu au fost încă incluși în planul de monitorizare;

3) se schimbă disponibilitatea datelor, ca urmare a utilizării unor noi tipuri de instrumente de măsură, a unor noi metode de eșantionare sau metode de analiză, sau din alte motive, poate afecta acuratețea determinării emisiilor de gaze cu efect de seră;

4) datele obținute cu ajutorul metodei de monitorizare aplicate s-au dovedit a fi incorecte;

5) o parte a planului de monitorizare este identificată ca nefiind în conformitate cu cerințele prezentului Regulament, iar compania îl revizuieste, în conformitate pct. 34.

**22.** Modificările aduse planului de monitorizare în temeiul pct. 21 sbp. 2) - 4) sunt supuse unei evaluări din partea verficatorului, în conformitate cu pct. 34. În urma evaluării, verficatorul notifică compania dacă modificările respective sunt conforme. Compania prezintă planul de monitorizare modificat Agenției de Mediu în decurs de 10 zile de la data înștiințării de către verficator cu privire la conformitatea planului de monitorizare.

**23.** Agenția de Mediu înregistrează în decurs de cinci zile modificările planului de monitorizare în cazurile prevăzute la pct. 21 sbp. 1) - 4).

#### **V. MONITORIZAREA PER CĂLĂTORIE ȘI PER AN**

**24.** Companiile, în baza planului de monitorizare evaluat în conformitate pct. 34, monitorizează emisiile de gaze cu efect de seră pentru fiecare navă, pentru fiecare călătorie și pentru fiecare an, prin aplicarea metodei corespunzătoare de determinare a emisiilor de gaze cu efect de seră dintre cele prezentate în Capitolul II în anexa nr. 1 și prin calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră în conformitate cu Capitolul I din anexa nr. 1.

**25.** Sub rezerva pct. 24, companiile monitorizează pentru fiecare navă care sosește sau pleacă dintr-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru al UE și/sau al Republicii Moldova și pentru fiecare călătorie cu destinația un astfel de port, următoarele informații:

1) portul de pornire și portul de sosire, inclusiv data și ora plecării și sosirii;

2) cantitatea și factorul de emisie pentru fiecare tip de combustibil consumat, în total;

3) emisiile de gaze cu efect de seră;

4) distanța parcursă;

5) timpul petrecut pe mare;

6) marfa transportată;

7) transportul efectuat.

**26.** Fără a aduce atingere pct. 27, o companie este scutită de obligația de a monitoriza informațiile prevăzute la pct. 25 pentru fiecare călătorie în ceea ce privește o anumită navă, în cazul în care:

1) toate călătoriile navei în cursul perioadei de raportare încep sau se încheie într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru al UE;

2) nava, în conformitate cu programul său, efectuează peste 300 de călătorii în cursul perioadei de raportare.

**27.** În baza planului de monitorizare evaluat în conformitate cu pct. 34 pentru fiecare navă și pentru fiecare an calendaristic, companiile sunt obligați să monitorizeze, în conformitate cu Capitolul I din anexa nr.1 și cu Capitolul II din anexa nr. 2, următorii parametri:

1) cantitatea și factorul de emisie pentru fiecare tip de combustibil consumat, per total;

2) emisiile de gaze cu efect de seră agregate totale generate în domeniul de aplicare a prezentului Regulament;

3) emisiile de gaze cu efect de seră agregate generate din toate călătoriile între porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru al UE;

4) emisiile de gaze cu efect de seră agregate generate din toate călătoriile care au început din porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru al UE;

5) emisiile de gaze cu efect de seră agregate generate din toate călătoriile spre porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru al UE;

6) emisiile de gaze cu efect de seră generate în interiorul porturilor aflate sub jurisdicția unui stat membru al UE, la dană;

7) distanța totală parcursă;

8) timpul total petrecut pe mare;

9) transportul total efectuat;

10) eficiența energetică medie;

11) emisiile totale agregate de gaze cu efect de seră;

12) la necesitate, companiile vor monitoriza:

a) informațiile referitoare la clasa de gheață a navei și la navigarea prin gheață, după caz.

b) consumul de combustibil și emisiile de gaze cu efect de seră, făcând diferențierea pe baza altor criterii definite în planul de monitorizare.

## **VI. CONȚINUTUL RAPORTULUI PRIVIND EMISIILE**

**28.** Companiile transmit Agenției de Mediu raportul privind emisiile de gaze cu efect de seră verificat și considerat ca fiind satisfăcător de către un verificator, în conformitate cu pct. 34-38.

**29.** În cazul în care se schimbă compania, compania anterioară este obligată să transmită Agenției de Mediu, noii companii, la o dată cât mai apropiată posibil de data finalizării schimbării și în termen de cel mult trei luni de la data respectivă, un raport verificat care cuprinde aceleași elemente ca și raportul menționat la pct. 28, dar care este limitat la perioada corespunzătoare activităților desfășurate sub responsabilitatea sa.

**30.** Raportul privind emisiile conține următoarele informații:

1) datele de identificare a navei și a companiei, inclusiv:

a) denumirea navei;

b) numărul de identificare OMI;

c) portul de înmatriculare sau portul de origine;

d) clasa de gheață a navei, dacă aceasta este menționată în planul de monitorizare;

e) eficiența tehnică a navei [indicele eficienței energetice de proiectare (EEDI) sau valoarea estimată a indicelui (EIV) în conformitate cu Rezoluția MEPC.215 (63) a OMI, după caz];

f) numele proprietarului navei;

g) adresa proprietarului navei și locul principal de desfășurare a activității acestuia;

h) numele companiei (dacă este diferit de proprietarul navei);

i) adresa companiei (dacă este diferită de a proprietarului navei) și locul principal de desfășurare a activității acestuia;

j) adresa, numărul de telefon și adresa de e-mail ale unei persoane de contact;

2) identitatea verficatorului care a evaluat raportul privind emisiile;

- 3) informații privind metoda de monitorizare utilizată și nivelul de incertitudine aferent;
- 4) rezultatele monitorizării anuale a parametrilor în conformitate cu pct. 27.

## **VII. RAPORTAREA ȘI TRANSMITEREA DATELOR AGREGATE**

**31.** Companiile determină datele agregate privind emisiile la nivel de companie în cursul unei perioade de raportare, pe baza datelor din raportul privind emisiile și din raportul menționat la pct. 28 pentru fiecare navă care se afla în responsabilitatea lor în cursul perioadei de raportare.

**32.** Companiile transmit Agenției de Mediu, până la data de 31 martie a fiecărui an, datele agregate privind emisiile la nivel de companie, care vizează emisiile din perioada de raportare a anului anterior.

**33.** Raportul privind emisiile și raportarea datelor agregate privind emisiile la nivel de companie se transmit pe suport de hârtie conform formularului prevăzut în anexa nr.4, sau prin intermediul sistemelor informaționale.

## **VIII. DOMENIUL ACTIVITĂȚILOR DE VERIFICARE ȘI RAPORTUL DE VERIFICARE**

**34.** Verificatorul evaluează conformitatea planului de monitorizare cu cerințele prevăzute la pct. 7-23. În cazul în care evaluarea efectuată de către verificator identifică neconformități cu cerințele menționate, compania își revizuieste planul de monitorizare și transmite planul revizuit pentru evaluarea finală de către verificator înainte de începerea perioadei de raportare. Compania stabilește de comun acord cu verificatorul calendarul necesar pentru introducerea respectivelor revizui. Calendarul respectiv nu poate depăși, data la care începe perioada de raportare.

**35.** Verificatorul evaluează conformitatea raportului privind emisiile și a raportului menționat la pct. 28 cu cerințele prevăzute la pct. 24-30 și în anexele nr.1 și nr. 2.

**36.** În cazul în care verificatorul, concluzionează în evaluarea de verificare că raportul privind emisiile nu conține inexactități materiale, verificatorul emite un raport de verificare în care indică că raportul privind emisiile a fost considerat satisfăcător în urma verificării. Raportul de verificare precizează toate aspectele relevante pentru activitatea desfășurată de verificator.

**37.** În cazul în care raportul privind emisiile conține inexactități sau neregularități în legătură cu cerințele prezentului Regulament, verificatorul notifică în termen de 5 zile compania privitor la deficiențele identificate. Compania corectează inexactitățile sau neregularitățile, astfel încât să permită finalizarea la timp a procesului de verificare, și transmite verificatorului raportul privind emisiile revizuit și orice altă informație necesară pentru corectarea neregularităților identificate. În raportul său de verificare, verificatorul indică dacă inexactitățile sau neregularitățile identificate în timpul evaluării de verificare au fost corectate de companie. În cazul în care inexactitățile sau neregularitățile comunicate nu au fost corectate și acestea, în mod individual sau cumulate, conduc la inexactități materiale, verificatorul emite un raport de verificare în care indică că raportul privind emisiile nu respectă prezentul Regulament.

**38.** Verificatorul evaluează conformitatea datelor agregate privind emisiile la nivel de companie. În cazul în care verificatorul concluzionează, că datele agregate privind emisiile la nivel de companie nu conțin inexactități materiale, verificatorul emite un raport de verificare în care indică că datele agregate privind emisiile la nivel de companie au fost considerate satisfăcătoare.

## **IX. NORME PENTRU VERIFICATORI**

**39.** Când efectuează verificarea raportului privind emisiile și a procedurilor de monitorizare aplicate de companie, verificatorul evaluează fiabilitatea, credibilitatea și acuratețea sistemelor de monitorizare și a datelor și informațiilor raportate referitoare la emisiile de gaze cu efect de seră, în special:

- 1) atribuirea consumului de combustibil la călătorii;
- 2) datele privind consumul de combustibil care au fost incluse în raport, precum și măsurile și calculele aferente;
- 3) selectarea și utilizarea factorilor de emisie;
- 4) calculele care au dus la determinarea eficienței energetice.

**40.** Verificatorul ia în considerare numai rapoartele privind emisiile transmise în conformitate cu pct. 33, atunci când datele și informațiile fiabile și credibile permit determinarea cu un grad rezonabil de certitudine a emisiilor de gaze cu efect de seră și cu condiția să fie îndeplinite următoarele condiții:

1) datele raportate sunt coerente, având în vedere datele estimate bazate pe datele rezultate din monitorizarea navelor și pe caracteristicile navelor, cum ar fi puterea instalată a motorului;

2) datele raportate nu conțin neconcordanțe, mai ales când se compară volumul total al combustibilului achiziționat anual de fiecare navă cu consumul agregat de combustibil din timpul călătoriilor;

3) colectarea datelor s-a efectuat în conformitate cu normele aplicabile; și

4) înregistrările relevante ale navei sunt complete și coerente.

**41.** Atunci când analizează verificarea datelor agregate privind emisiile la nivel de companie, verificatorul evaluează caracterul complet al datelor raportate și coerența respectivelor date raportate cu informațiile furnizate de companie, inclusiv cu rapoartele sale privind emisiile verificate și cu rapoartele menționate la pct. 29.

## **X. PROCEDURI DE VERIFICARE**

**42.** Verificatorul identifică potențialele riscuri legate de procesul de monitorizare și raportare, prin compararea emisiilor de gaze cu efect de seră raportate cu datele estimate bazate pe datele rezultate din monitorizarea navelor și pe caracteristicile navelor, cum ar fi puterea instalată a motorului. Dacă se constată abateri semnificative, verificatorul efectuează analize suplimentare.

**43.** Verificatorul identifică potențialele riscuri legate de diferitele etape de calcul, revizuirea tuturor surselor de date și metodologiile utilizate.

**44.** Verificatorul ia în considerare orice metodă eficientă de control al riscurilor aplicată de companie pentru a reduce nivelurile de incertitudine, coroborat cu acuratețea specifică metodelor de monitorizare utilizate.

**45.** Compania furnizează verificatorului orice informație suplimentară care îi permite să desfășoare procedurile de verificare. În timpul procesului de verificare, verificatorul poate efectua controale la fața locului pentru a determina fiabilitatea datelor și a informațiilor raportate.

**46.** În ceea ce privește verificarea datelor agregate privind emisiile la nivel de companie, verificatorul și compania respectă normele de verificare. Verificatorul nu verifică raportul privind emisiile și raportul menționat la pct. 29 pentru fiecare navă aflată în responsabilitatea companiei.

## **XI. ACTUL DE CONFORMITATE**

**44.** Atunci când raportul privind emisiile îndeplinește cerințele prevăzute la pct. 28-43 și pe cele din anexele nr. 1 și 2, pe baza raportului de verificare, verificatorul emite actul de conformitate pentru nava în cauză.

**45.** Actul de conformitate include următoarele informații:

1) datele de identificare a navei (numele, numărul de identificare OMI și portul de înmatriculare sau portul de origine);

2) numele, adresa și locul principal de desfășurare a activității pentru proprietarul navei;

3) identitatea verificatorului;

4) data emiterii documentului de conformitate, perioada de valabilitate a acestuia și perioada de raportare la care se referă.

**46.** Actele de conformitate sunt valabile timp de 18 luni de la sfârșitul perioadei de raportare.

**47.** Verificatorul informează Centrul Național de Acreditare, Agenția de Mediu și Agenția Navală cu privire la emiterea actului de conformitate, în decursul la 3 zile.

**48.** Verificatorul transmite informațiile menționate la pct. 45 pe suport de hârtie, conform modelului prevăzut în anexa nr. 5 sau prin intermediul sistemelor informaționale.



## METODE PENTRU MONITORIZAREA EMISIILOR DE GAZE CU EFECT DE SERĂ

### I. Calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră

1. În scopul calculării emisiilor de gaze cu efect de seră, compania aplică următoarea formulă:

$$GHG_{MRV} = CO_{2MRV} + CH_{4MRV} \times GWP_{CH_4} + N_2O_{MRV} \times GHG_{N_2O}$$

Emisiile de  $CO_2$  se calculează prin însumarea emisiilor de  $CO_2$  ale tuturor combustibililor  $i$  utilizați, aplicând următoarea formula:

$$CO_{2MRV} = \sum_i (M_i - M_{i,NC}) \times EF_{CO_2,i}$$

Emisiile de  $CH_4$  se calculează prin însumarea emisiilor de  $CH_4$  rezultate din arderea tuturor combustibililor  $i$  utilizați, împreună cu emisiile cauzate de pierderile de  $CH_4$ , aplicând următoarea formulă:

$$CH_{4MRV} = \left[ \sum_i (M_i - M_{i,NC}) \times EF_{CH_4,i} \right] + CH_{4S}$$

Emisiile de  $N_2O$  se calculează prin însumarea emisiilor de  $N_2O$  ale tuturor combustibililor  $i$  utilizați, aplicând următoarea formulă:

$$N_2O_{MRV} = \sum_i (M_i - M_{i,NC}) \times EF_{N_2O,i}$$

Consumul de combustibil se calculează separat pentru emisiile generate de călătoriile între porturi aflate pe teritoriul Uniunii Europene, de călătoriile care au avut ca punct de plecare porturi aflate pe teritoriul Uniunii Europene, de călătoriile către porturi aflate pe teritoriul Uniunii Europene și pentru emisiile din interiorul porturilor aflate pe teritoriul Uniunii Europene. Consumul de combustibil la dană în interiorul porturilor aflate pe teritoriul Uniunii Europene se calculează separat.

Termen	Explicație
$GHG_{MRV}$	Emisiile de gaze cu efect de seră care trebuie raportate în temeiul prezentului Regulament, exprimate în tone de $CO_2$ echivalent, unde „ $CO_2$ echivalent” înseamnă unitatea de măsură metrică utilizată pentru calcularea emisiilor de $CO_2$ , $CH_4$ și $N_2O$ pe baza potențialului lor de încălzire globală, prin conversia cantităților de $CH_4$ și $N_2O$ în cantitatea echivalentă de dioxid de carbon cu același potențial de încălzire globală
$CO_{2MRV}$	Emisii totale agregate de $CO_2$ .
$CH_{4MRV}$	Emisii totale agregate de $CH_4$ .
$N_2O_{MRV}$	Emisii totale agregate de $N_2O$ .
$GWP_{CH_4}$	Potențialul de încălzire globală al $CH_4$ pentru o perioadă de 100 de ani
$GHG_{N_2O}$	Potențialul de încălzire globală al $N_2O$ pentru o perioadă de 100 de ani
$i$	Indicele corespunzător combustibililor utilizați la bordul navei în perioada de raportare.
$j$	Indicele corespunzător surselor de emisii de la bordul navei. În sensul prezentului Regulament, sursele luate în considerare includ cel puțin motoarele principale, motoarele auxiliare, turbinele cu gaz, cazanele și generatoarele de gaze inerte.
$M_i$	Consumul de combustibil, exprimat ca masă totală a combustibilului specific $i$ utilizat (total pentru toate sursele de emisii).
$M_{i,j}$	Consumul de combustibil, exprimat ca masă a combustibilului specific $i$ utilizat la sursa de emisie $j$ .

$C_j$	Factorul de emisie de la rezervor la siaj aferent pierderilor de combustibil (coeficientul de pierdere) ca procent din masa combustibilului $i$ utilizat de sursa de emisie $j$ [%]. $C_j$ include emisiile fugitive și pierderile de emisii. Emisiile fugitive și pierderile de emisii sunt emisii cauzate de cantitatea de combustibil care nu ajunge în camera de ardere a sursei de emisii sau care nu este consumată de sursa de emisii deoarece acestea nu sunt arse, sunt ventilate sau se scurg din sistem.
$M_{i,NC}$	Masa totală a combustibilului $i$ nearsă, însă eliberat în atmosferă. $M_{i,NC} = \sum_i \sum_j M_{ij} \times C_j / 100$
$CH_{4S}$	Cantitatea de $CH_4$ nearsă, eliberată în atmosferă. În scopul determinării unei astfel de cantități, societățile aplică următoarea formulă: $CH_{4S} = M_{i,NC}$
$EF_{CO_2,i}$	Factorul de emisie de la rezervor la siaj aferent $CO_2$ per combustibilul $i$ , astfel cum este explicat în tabelul de la pct. 2.
$EF_{CH_4,i}$	Factorul de emisie de la rezervor la siaj aferent $CH_4$ per combustibilul $i$ , astfel cum este definit în tabelul de la pct. 2.
$EF_{N_2O,i}$	Factorul de emisie de la rezervor la siaj aferent $N_2O$ per combustibilul $i$ , astfel cum este definit în tabelul de la pct. 2.

2. În tabelul următor se utilizează abrevierile în sensul:

*TBM* - „urmează să fie măsurat”;

*N/A* - „indisponibil”;

*Liniuța* - „nu se aplică”.

Valorile implicite, astfel cum figurează în tabelul de mai jos, pentru factorii de emisie pentru combustibilii și sursele de emisii utilizate la bordul navei se aplică în sensul prezentului Regulament.

În cazul în care într-o căsuță se indică *TBM* sau *N/A*, se utilizează cea mai mare valoare implicită a clasei de combustibil din aceeași coloană. În cazul în care, pentru o anumită clasă de combustibil, toate căsuțele din aceeași coloană indică *TBM* sau *N/A*, se utilizează valoarea implicită a tipului de combustibil fosil cel mai puțin favorabil. Această regulă nu se aplică în cazul coloanei 6, unde *TBM* sau *N/A* se referă la valori indisponibile pentru sursa de emisii respectivă. În cazul în care nu există o valoare implicită pentru  $C_j$ , se utilizează o valoare certificată în conformitate cu standardele internaționale și referințele de certificare acceptate pentru demonstrarea factorilor de emisie efectivi de la rezervor la siaj.

Societățile se pot abate de la valorile implicite pentru factorii de emisie enumerați în tabelul de mai jos, în urma aplicării, după caz:

1) cu condiția ca valorile reale să fie certificate prin încercări de laborator sau măsurători directe ale emisiilor;

2) specificate în standardele internaționale și referințele de certificare acceptate pentru demonstrarea factorilor de emisie efectivi de la rezervor la siaj.

În cazul unui amestec de combustibili, fiecare combustibil este luat în considerare separat.

1	2	3	4	5	6
Clasa de combustibil	Tipul de combustibil	$EF_{CO_2}$ $\left[\frac{gCO_2}{gFuel}\right]$	$EF_{CH_4}$ $\left[\frac{gCH_4}{gFuel}\right]$	$EF_{N_2O}$ $\left[\frac{gN_2O}{gFuel}\right]$	$C_j$ Ca % din masa combustibilului utilizat de sursa de emisii
<b>Combustibili fosili</b>	Păcură grea ISO 8217 sortimente RME până la RMK	3,114	0,00005	0,00018	-
	Păcură ușoară ISO 8217 sortimente RMA până la RMD	3,151	0,00005	0,00018	-

	Combustibil pentru motoare diesel navale Motorină marină ISO 8217 sortimentele DMX până la DMB	3,206	0,00005	0,00018	-
	GNL	2,750	0	0,00011	3,1 pentru GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare)
					1,7 pentru GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare)
					0,2 pentru GNL Diesel (turație lentă cu dublă alimentare)
					2,6 pentru motoarele cu ardere săracă și aprindere prin scânteie în sistem pe gaz (LBSI)
	GPL(butan)	3,03	TBM	TBM	N/A
	GPL(propan)	3,03	TBM	TBM	N/A
	H <sub>2</sub> (fossil)	0	0	- pentru pilele de combustie	-
				TBM pentru motoarele cu ardere internă (ICE)	
	NH <sub>3</sub> (fossil)	0	N/A	TBM	N/A
	Metanol(fossil)	1,375	TBM	TBM	-
<b>Biocombustibil</b>	Etanol	1,913	TBM	TBM	-
	Biomotorină	2,834	TBM	TBM	-
	Ulei vegetal hidrotratat (HVO)	3,115	0,00005	0,00018	-
	Biometan lichefiat utilizat drept combustibil pentru transport (bio-GNL)	2,750	0	0,00011	3,1 pentru GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare)
					1,7 pentru GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare)
					0,2 pentru GNL Diesel (turație lentă cu dublă alimentare)
					2,6 pentru motoarele cu ardere săracă și aprindere prin scânteie în sistem pe gaz (LBSI)
	Biometanol	1,375	TBM	TBM	-
	Altele	3,115	0,00005	0,00018	-
	Bio-H <sub>2</sub>	0	0	0 pentru pilele de combustie	-
				TBM pentru motoarele cu ardere internă	
<b>Combustibili de origine nebiologică produși din surse</b>	e-motorină	3,206	0,00005	0,00018	-
	e-metanol	1,375	TBM	TBM	-
	e-GNL	2,750	0	0,00011	3,1 pentru GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare)

regenerabile (RFNBO) – e-combustibili					1,7 pentru GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare)
					0,2 pentru GNL Diesel (turație lentă cu dublă alimentare)
					2,6 pentru motoarele cu ardere săracă și aprindere prin scânteie în sistem pe gaz (LBSI)
	e-H <sub>2</sub>	0	0	0 pentru pilele de combustie	-
				TBM pentru motoarele cu ardere internă	
	e-NH <sub>3</sub>	0	N/A	TBM	N/A
e-GPL	N/A	N/A	N/A	N/A	
E DME	N/A	N/A	N/A	-	

În coloana 1 se specifică clasa de combustibili.

În coloana 2 se specifică denumirea tipurilor relevante de combustibil pentru fiecare clasă.

Coloana 3 include factorul de emisie EF pentru dioxidul de carbon exprimat în gCO<sub>2</sub>/gfuel.

Coloana 4 include factorul de emisie EF pentru metan exprimat în gCH<sub>4</sub>/gfuel.

Coloana 5 include factorul de emisie EF pentru protoxidul de azot exprimat în gN<sub>2</sub>O/gfuel.

În coloana 6 se specifică partea din combustibil pierdută sub forma emisiilor fugitive și a pierderilor de emisii (C<sub>j</sub>) cuantificată ca % din masa combustibilului utilizat de sursa de emisie specifică. Pentru combustibili precum GNL pentru care există emisii fugitive și pierderi de emisii, valoarea emisiilor fugitive și a pierderilor de emisii prezentată în tabel este exprimată sub formă de % din masa combustibilului utilizat. Valorile C<sub>j</sub> din tabel se calculează la 50 % din sarcina maximă a motorului.

## II. METODE DE PENTRU DETERMINAREA EMISIILOR DE GAZE CU EFECT DE SERĂ

3. În planul de monitorizare, compania indică metoda de monitorizare utilizată pentru determinarea emisiilor de gaze cu efect de seră pentru fiecare navă aflată sub responsabilitatea sa și se asigură că, după ce a fost selectată o metodă, aceasta este aplicată în mod consecvent.

Se pot utiliza următoarele metode A, B, C și D, ținând seama de abordarea bazată pe calcul sau de abordarea bazată pe măsurare.

Conform abordării bazate pe calcul (metodele A, B și C), emisiile se calculează utilizând formulele prevăzute în partea A. În acest scop, consumul real de combustibil pentru fiecare călătorie se determină utilizând oricare dintre metodele A, B sau C descrise mai jos și aplicate în scopul realizării calculului. Sursele de incertitudine și nivelurile de incertitudine asociate se iau în considerare la selectarea oricăreia dintre metodele A, B sau C. Compania trebuie să efectueze în mod regulat activități de control adecvate, inclusiv verificări încrucișate între cantitatea aferentă operațiunii de buncheraj prevăzută în documentul privind operațiunea de buncheraj (BDN – *Bunker Fuel Delivery Note*) și cantitatea aferentă operațiunii de buncheraj indicată prin măsurarea la bord și să ia măsuri corective în cazul în care se observă abateri semnificative.

În cadrul abordării bazate pe măsurare (metoda D), se utilizează măsurători directe ale emisiilor de gaze cu efect de seră.

Se poate utiliza orice combinație a metodelor A, B, C și D, după evaluarea de către verificator, dacă un astfel de demers îmbunătățește precizia generală a măsurării:

1) Metoda A: BDN și inventarierea periodică a cantităților din rezervoarele de combustibil.

Această metodă se bazează pe cantitatea și tipul de combustibil, astfel cum sunt indicate în BDN, în combinație cu inventarierea periodică a cantităților din rezervoarele de combustibil bazată pe citirea nivelului de combustibil din rezervoare. Combustibilul disponibil la începutul perioadei plus livrările și minus combustibilul disponibil la sfârșitul perioadei și combustibilul scos din rezervor în intervalul

cuprins între începutul și sfârșitul perioadei constituie împreună combustibilul consumat de-a lungul perioadei.

Perioada înseamnă timpul dintre două escale portuare sau timpul petrecut într-un port. În ceea ce privește combustibilul utilizat în cursul unei perioade, trebuie să se specifice tipul de combustibil și conținutul de sulf al combustibilului.

Această metodă nu se utilizează când BDN nu sunt disponibile la bordul navelor, în special când marfa este utilizată drept combustibil, de exemplu gazul natural lichefiat (GNL) pierdut prin vaporizare pe durata stocării.

În temeiul regulilor din anexa VI la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL), este obligatorie păstrarea BDN la bord timp de trei ani după livrarea combustibilului pentru nave, iar acesta trebuie să fie disponibil imediat. Inventarierea periodică a cantităților din rezervoarele de combustibil de la bord se bazează pe citirea nivelului de combustibil din rezervoare. Se utilizează tabele pentru rezervoare relevante pentru fiecare rezervor de combustibil pentru a se determina volumul la momentul citirii nivelului de combustibil din rezervoare. Incertitudinea asociată BDN se specifică în planul de monitorizare. Citirea nivelului de combustibil din rezervoare se efectuează prin metode adecvate, precum sistemele automatizate, sondările și ruletele cu lest. Metoda sondării rezervoarelor și incertitudinea asociată se specifică în planul de monitorizare.

În cazul în care cantitatea de combustibil alimentat sau cantitatea de combustibil rămasă în rezervoare este determinată ca unități de volum, exprimate în metri cubi, compania transformă cantitatea respectivă din volum în masă utilizând valorile densității reale. Compania determină densitatea reală utilizând:

- a) sistemele de măsurare aflate la bordul navei; sau
- b) densitatea măsurată de către furnizorul de combustibil la alimentarea cu combustibil și înregistrată în factură sau în BDN; sau
- c) densitatea măsurată în cadrul unei încercări realizate într-un laborator acreditat de încercare a combustibilului, dacă este disponibilă.

Densitatea reală se exprimă în kg/metru cub și se determină pentru temperatura aplicabilă în contextul unei măsurători specifice. Dacă valorile densității reale nu sunt disponibile, se aplică un factor de densitate standard pentru tipul de combustibil în cauză după evaluarea de către verificator.

#### 2) Metoda B: monitorizarea la bord a rezervoarelor de combustibil pentru nave.

Această metodă se bazează pe citirea nivelului de combustibil din toate rezervoarele de combustibil de la bord. Citirea nivelului de combustibil din rezervoare se efectuează zilnic atunci când nava se află în larg și la fiecare alimentare a navei sau scoatere de combustibil din rezervoare.

Variațiile cumulative ale nivelului de combustibil din rezervoare între două citiri constituie consumul de combustibil din perioada respectivă.

Perioada înseamnă timpul dintre două escale portuare sau timpul petrecut într-un port. În ceea ce privește combustibilul utilizat în cursul unei perioade, trebuie să se specifice tipul de combustibil și conținutul de sulf al combustibilului.

Citirea nivelului de combustibil din rezervoare se efectuează prin metode adecvate, precum sistemele automatizate, sondările și ruletele cu lest. Metoda sondării rezervoarelor și incertitudinea asociată se specifică în planul de monitorizare.

În cazul în care cantitatea de combustibil alimentat sau cantitatea de combustibil rămasă în rezervoare este determinată ca unități de volum, exprimate în metri cubi, compania transformă cantitatea respectivă din volum în masă utilizând valorile densității reale. Compania determină densitatea reală utilizând:

- a) sistemele de măsurare aflate la bordul navei; sau
- b) densitatea măsurată de către furnizorul de combustibil la alimentarea cu combustibil și înregistrată în factură sau în BDN; sau
- c) densitatea măsurată în cadrul unei încercări realizate într-un laborator acreditat de încercare a combustibilului, dacă este disponibilă.

Densitatea reală se exprimă în kg/metru<sup>3</sup> și se determină pentru temperatura aplicabilă în contextul unei măsurători specifice. Dacă valorile densității reale nu sunt disponibile, se aplică un factor de densitate standard pentru tipul de combustibil în cauză după evaluarea de către verificator.

3) Metoda C: debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile.

Această metodă se bazează pe debitele de combustibil măsurate la bord. Datele de la toate debitmetrele legate la sursele de emisii de gaze cu efect de seră relevante sunt combinate pentru a determina consumul de combustibil total într-o anumită perioadă.

Perioada înseamnă timpul dintre două escale portuare sau timpul petrecut într-un port. În ceea ce privește combustibilul utilizat în cursul unei perioade, trebuie să se monitorizeze tipul de combustibil și conținutul de sulf al combustibilului.

Metodele de etalonare aplicate și incertitudinea asociată debitmetrelor utilizate se specifică în planul de monitorizare.

În cazul în care cantitatea de combustibil consumată este determinată ca unități de volum, exprimate în metri cubi, compania transformă cantitatea respectivă din volum în masă utilizând valorile densității reale. Compania determină densitatea reală utilizând:

- a) sistemele de măsurare aflate la bordul navei; sau
- b) densitatea măsurată de către furnizorul de combustibil la alimentarea cu combustibil și înregistrată în factură sau în BDN; sau
- c) densitatea măsurată în cadrul unei încercări realizate într-un laborator acreditat de încercare a combustibilului, dacă este disponibilă.

4) Metoda D: măsurarea directă a emisiilor de gaze cu efect de seră.

Măsurările directe ale emisiilor de gaze cu efect de seră pot fi utilizate în cazul călătoriilor și pentru emisiile de gaze cu efect de seră generate în interiorul porturilor aflate sub jurisdicția unui stat membru al UE. În cazul navelor pentru care raportarea de CO<sub>2</sub> se bazează pe această metodă aplicată tuturor surselor de emisii de la bordul navei, consumul de combustibil se calculează utilizând emisiile de CO<sub>2</sub> măsurate și factorii de emisie aplicabili combustibililor și surselor de emisii relevante.

Această metodă se bazează pe determinarea debitelor emisiilor de gaze cu efect de seră din coșurile de fum ale navelor prin înmulțirea concentrațiilor de gaze cu efect de seră ale gazului de evacuare cu debitul gazului de evacuare.

Aplicarea acestei metode de determinare a emisiilor de gaze cu efect de seră nu împiedică societățile să aplice oricare dintre celelalte metode descrise în prezenta parte oricărui alt gaz cu efect de seră.

Metodele de etalonare aplicate și incertitudinea asociată dispozitivelor utilizate se specifică în planul de monitorizare.

### III. GESTIONAREA ȘI CONTROLUL DATELOR

#### 4. Sistemul de control:

1) Compania efectuează o evaluare a riscurilor pentru a identifica sursele riscurilor de erori din fluxul de date de la datele primare până la datele finale din raportul privind emisiile și instituie, documentează, pune în aplicare și menține un sistem de control eficace pentru a se asigura că rapoartele rezultate din activitățile legate de fluxul de date nu conțin inexactități, sunt conforme cu planul de monitorizare și respectă prezentul Regulament.

Compania pune evaluarea riscurilor menționată la sbp.1) la dispoziția autorității de administrare responsabile, la cerere. Compania pune la dispoziție această evaluare și pentru efectuarea verificării.

2) În sensul sbp. 1), compania stabilește, documentează, pune în aplicare și menține proceduri scrise, separat de planul de monitorizare, pentru activitățile legate de fluxul de date, precum și pentru activitățile de control și include trimiteri la procedurile respective și o descriere a acestora în planul de monitorizare. La cerere, compania pune la dispoziția Agenției de Mediu orice documentație scrisă aferentă procedurilor. Compania pune la dispoziție această documentație și pentru efectuarea verificării.

3) Activitățile de control menționate la sbp. 2) includ, după caz:

a) asigurarea calității echipamentelor de măsurare relevante;

b) asigurarea calității sistemelor informatice, garantând faptul că sistemele relevante sunt proiectate, documentate, testate, puse în aplicare, controlate și menținute într-un mod care asigură prelucrarea fiabilă, exactă și în timp util a datelor, potrivit riscurilor identificate în conformitate cu sbp.1);

- c) separarea atribuțiilor aferente activităților legate de fluxul de date și activităților de control, precum și gestionarea competențelor necesare;
- d) revizuirile interne și validarea datelor;
- e) corecții și măsuri corective;
- f) controlul proceselor externalizate;
- g) păstrarea evidențelor și a documentației, inclusiv gestionarea versiunilor documentelor.

4) În sensul sbp. 3) lit. a) compania se asigură că toate echipamentele de măsurare relevante sunt calibrate, reglate și controlate la intervale regulate, inclusiv înainte de utilizare, sunt verificate în raport cu standarde de măsurare corespunzătoare standardelor de măsurare internaționale, dacă acestea există, și sunt adaptate la riscurile identificate.

În cazul în care componentele sistemelor de măsurare nu pot fi calibrate, compania identifică respectivele componente în planul de monitorizare și propune activități de control alternative.

În cazul în care se constată că echipamentele nu corespund cerințelor de performanță, compania ia măsurile corective necesare.

5) În sensul sbp. 3) lit. d) compania revizuieste și validează datele care rezultă din activitățile legate de fluxul de date menționate la sbp. 2).

O astfel de revizuire și validare a datelor include următoarele măsuri:

- a) o verificare a exhaustivității datelor;
- b) o comparație a datelor obținute, monitorizate și raportate de companie pe parcursul mai multor ani;
- c) o comparație a datelor și a valorilor rezultate în urma aplicării unor metode diferite de monitorizare, atunci când se aplică mai multe metode de monitorizare.

6) În sensul sbp. 3) lit. e), compania se asigură că, dacă se constată că activitățile legate de fluxul de date sau activitățile de control nu funcționează în mod eficace sau nu respectă normele stabilite în documentația privind procedurile aferente activităților respective, se iau măsuri corective, iar datele afectate sunt corectate fără întârzieri nejustificate.

7) În sensul sbp. 3) lit. f), în cazul în care compania externalizează una sau mai multe dintre activitățile legate de fluxul de date sau activitățile de control menționate la sbp. 1), aceasta întreprinde toate acțiunile următoare:

- a) examinează calitatea activităților legate de fluxul de date și a activităților de control externalizate în conformitate cu prezentul Regulament;
- b) definește cerințe adecvate pentru rezultatele proceselor externalizate și metodele utilizate în cadrul proceselor respective;
- c) verifică, pentru rezultatele și metodele menționate la lit. b), calitatea acestora;
- d) se asigură că activitățile externalizate se desfășoară de așa manieră încât să răspundă riscurilor inerente și riscurilor de control identificate în evaluarea riscurilor menționată la sbp. 1).

8) Compania monitorizează eficacitatea sistemului de control, inclusiv prin efectuarea de revizuirii interne și luarea în considerare a constatărilor verficatorului cu ocazia verificării rapoartelor privind emisiile și a rapoartelor menționate la pct. 28 din Regulament.

În cazul în care compania constată că sistemul de control nu este eficace sau proporțional cu riscurile identificate, aceasta depune eforturi pentru îmbunătățirea sistemului de control și actualizarea planului de monitorizare sau a procedurilor scrise care stau la baza activităților legate de fluxul de date, a evaluărilor riscurilor și activităților de control, după caz.

#### 4. Lacune în materie de date:

1) În cazul în care lipsesc date relevante pentru determinarea emisiilor de gaze cu efect de seră ale unei nave cu privire la una sau mai multe călătorii, compania utilizează date de substituție calculate în conformitate cu metoda (metodele) alternativă (alternative) indicată (indicate) în planul de monitorizare evaluat de verficator și, după caz, verificat de Agenția de Mediu.

În cazul în care lipsesc date relevante pentru determinarea emisiilor de gaze cu efect de seră ale unei nave cu privire la una sau mai multe călătorii, pentru care planul de monitorizare nu enumeră metode alternative de monitorizare sau surse alternative de date pentru coroborarea datelor sau pentru eliminarea lacunelor în materie de date, compania utilizează o metodă adecvată de estimare pentru determinarea datelor de substituție prudente pentru perioada de timp respectivă și parametrul care lipsește.

2) În cazul în care, din motive tehnice, temporar nu este fezabil să se aplice planul de monitorizare evaluat în mod satisfăcător de către verificator și, după caz, verificat de Agenția de Mediu, compania aplică o metodă bazată pe sursele alternative de date enumerate în planul de monitorizare în scopul efectuării verificărilor pentru coroborarea datelor sau. În cazul în care o astfel de alternativă nu este prevăzută în planul de monitorizare, o metodă alternativă care să furnizeze date de substituție sau o estimare prudentă, până la restabilirea condițiilor de aplicare a planului de monitorizare verificat.

Compania ia toate măsurile necesare pentru o aplicare promptă a planului de monitorizare.

3) În cazul în care se utilizează o metodă de estimare în conformitate cu spb. 1) sau în cazul în care are loc o abatere temporară de la planul de monitorizare în conformitate cu spb. 2), compania elaborează, fără întârzieri nejustificate, o procedură scrisă pentru a evita acest tip de lacune în materie de date în viitor și modifică planul de monitorizare în conformitate cu Capitolul IV din Regulament.



## **MONITORIZAREA ALTOR INFORMAȚII RELEVANTE**

### **I. MONITORIZAREA PER CĂLĂTORIE**

1. În scopul monitorizării altor informații relevante per călătorie compania respectă următoarele reguli:

1) pentru data și ora plecării de la dană și sosirii la dană se utilizează ora universală coordonată (UTC). Timpul petrecut pe mare se calculează pe baza informațiilor referitoare la portul de pornire și la portul de sosire și exclude ancorarea;

2) distanța parcursă poate fi atât distanța corespunzătoare celei mai directe rute între portul de pornire și portul de sosire, cât și distanța parcursă efectiv. În cazul în care se utilizează distanța celei mai directe rute între portul de pornire și cel de sosire, ar trebui luat în considerare factorul de corecție conservator, pentru a se garanta că distanța parcursă nu este subestimată în mod semnificativ. Planul de monitorizare specifică ce calcul este utilizat pentru distanță și, dacă este necesar, factorul de corecție folosit. Distanța parcursă se calculează de la dana portului de plecare la dana portului de sosire și se exprimă în mile marine;

3) transportul efectuat se determină prin înmulțirea cantității de marfă transportate cu distanța parcursă;

4) în cazul navelor de pasageri, în scopul exprimării încărcăturii transportate se utilizează numărul pasagerilor. În cazul tuturor celorlalte categorii de nave, cantitatea de marfă transportată se exprimă fie în tone metrice, fie în metri cubi standard de marfă, după caz;

5) pentru navele ro-ro, mărfurile transportate se definesc ca fiind masa încărcăturii la bord, determinată ca masa efectivă sau ca număr de unități de încărcare (camioane, autoturisme etc.) sau metri liniari ocupați înmulțiți cu valori implicite pentru greutatea lor;

În sensul prezentului Regulament, „navă ro-ro” înseamnă o navă proiectată pentru transportul de unități de transport de marfă roll-on-roll-off sau cu spații destinate transportului de marfă roll-on-roll-off;

6) pentru navele container, marfa transportată se definește ca fiind greutatea totală în tone metrice a mărfurilor sau, în lipsa acesteia, drept cantitatea de unități echivalente cu douăzeci de picioare (Twenty-foot Equivalent Units – TEU) înmulțită cu valori implicite pentru greutatea acestora. În cazul în care mărfurile transportate de o navă container sunt definite în conformitate cu orientările OMI aplicabile sau prin intermediul instrumentelor existente în temeiul Convenției privind ocrotirea vieții umane pe mare (Convenția SOLAS), această definiție se consideră conformă cu prezentul Regulament;

În sensul prezentului Regulament, „navă container” înseamnă o navă concepută exclusiv pentru transportul de containere în cale și pe punte;

7) calculul mărfii transportate pentru alte categorii de nave decât cele de pasageri, nave ro-ro și nave container permite să se ia în calcul, după caz, greutatea și volumul mărfurilor transportate și numărul de pasageri transportați. Aceste categorii includ, printre altele, petrolierele, vrachierele, navele de transport general de mărfuri, navele container frigorifice, transportatoarele de vehicule și transportatoarele combinate.

2. În vederea respectării regulilor menționate pct. 1, compania poate alege să includă și informații specifice referitoare la clasa de gheață a navei și la navigarea prin gheață

### **II. MONITORIZAREA PER AN**

3. În scopul monitorizării altor informații relevante per an, societățile respectă următoarele reguli:

1) valorile care urmează a fi monitorizate în temeiul pct. 27 sunt determinate prin agregarea datelor per călătorie aferente;

2) eficiența energetică medie se monitorizează cu ajutorul a cel puțin patru indicatori: consumul de combustibil per distanță, consumul de combustibil per transport efectuat, emisiile de gaze cu efect de seră per distanță și emisiile de gaze cu efect de seră per transport efectuat, indicatori care se calculează după cum urmează:

a) consumul de combustibil per distanță este egal cu consumul total anual de combustibil/distanța totală parcursă;

b) consumul de combustibil per transport efectuat este egal consumul total anual de combustibil/transportul total efectuat;

c) emisiile de gaze cu efect de seră per distanță este egal cu emisiile de gaze cu efect de seră totale anuale/distanța totală parcursă;

d) emisiile de gaze cu efect de seră per transport efectuat este egal cu emisiile de gaze cu efect de seră totale anuale/transportul total efectuat.

3) după caz, navele pot monitoriza eficiența energetică medie utilizând următorii doi indicatori de eficiență energetică: consumul de combustibil per timpul petrecut pe mare și emisiile de gaze cu efect de seră per timpul petrecut pe mare, indicatori care se calculează după cum urmează:

a) consumul de combustibil per timpul petrecut pe mare este egal cu consumul total anual de combustibil/timpul total petrecut pe mare;

b) emisiile de gaze cu efect de seră per timpul petrecut pe mare este egal cu emisiile totale anuale de gaze cu efect de seră/timpul total petrecut pe mare.

4) în vederea respectării acestor norme, societățile pot alege să includă și informații specifice referitoare la clasa de gheață a navei și la navigarea prin gheață, precum și alte informații legate de consumul de combustibil și de emisiile de gaze cu efect de seră, diferențiind astfel de informații pe baza altor criterii indicate în planul de monitorizare.

## MODEL DE FORMAT PENTRU PLANURILE DE MONITORIZARE

### PARTEA A

#### FIȘA DE ÎNREGISTRARE A REVIZIILOR

Versiunea nr.	Data de referință	Stadiul la data de referință <sup>1</sup>	Părțile revizuite sau modificate, inclusiv o scurtă explicație a modificărilor

### PARTEA B

#### DATE DE BAZĂ

Tabelul B.1

#### Identificarea navei și a proprietarului navei

Denumirea navei	
Numărul de identificare OMI al navei	
Portul de înmatriculare	
Portul de origine (dacă diferă de portul de înmatriculare)	
Numele proprietarului navei <sup>2</sup>	
Numărul de identificare fiscală al proprietarului navei <i>IDNO</i> (facultativ)	
Persoana de contact pentru proprietarul navei (facultativ)	
Adresa de serviciu (facultativ)	
Localitatea (facultativ)	
Statul/provincia/regiunea (facultativ)	
Numărul de telefon de serviciu (facultativ)	
Adresa de e-mail de serviciu (facultativ)	
Numărul de identificare OMI unic al companiei și al proprietarului înregistrat <sup>3</sup> deținut de proprietarul înregistrat	
Țara de înregistrare a proprietarului înregistrat <sup>4</sup>	
Tipul navei <sup>5</sup>	
Capacitatea maximă de transport (în tone metrice)	
Tonaj brut	
Societatea de clasificare (facultativ)	
Clasa de gheață <sup>6</sup>	
Statul de pavilion (facultativ)	
Eficiență tehnică (facultativ) <sup>7</sup>	
Câmp descriptiv deschis pentru introducerea facultativă de informații suplimentare privind caracteristicile navei <sup>8</sup>	

<sup>1</sup> Stadiul care urmează să fie atribuit de sistemul informatic, respectiv: „Proiect de lucru”, „În curs de revizuire”, „Proiect final transmis verficatorului”, „Evaluat de verficator”, „Modificat fără a fi necesară reevaluarea”, „Transmis autorității de administrare responsabile cu verificarea”, „Verificat”.

<sup>2</sup> Astfel cum este înregistrat în sistemul OMI de numere unice de identificare ale societăților și ale proprietarilor înregistrați

<sup>3</sup> Proprietarul înregistrat este proprietarul specificat în certificatul de înmatriculare al navei.

<sup>4</sup> Astfel cum este înregistrată în sistemul OMI de numere unice de identificare ale societăților și ale proprietarilor înregistrați.

<sup>5</sup> Selectați una dintre următoarele categorii: „Navă de pasageri”, „Navă ro-ro”, „Navă portcontainer”, „Petrolier”, „Navă-cisternă pentru produse chimice”, „Navă transportoare de GNL”, „Navă transportoare de gaze”, „Vrachier”, „Navă de transport general de mărfuri”, „Navă frigorifică”, „Transportor de vehicule”, „Transportor combinat”, „Navă ro-pax”, „Navă portcontainer/de transport de mărfuri ro-ro”, „Alte tipuri de nave”. La categoria „Navă de pasageri”, subtipul „Navă de croazieră” este inclus pentru selecție, dacă este cazul. La categoria „Alte tipuri de nave”, subtipul „Navă de aprovizionare în larg” este inclus pentru selecție, dacă este cazul.

<sup>6</sup> Obligatorie pentru a beneficia de derogarea pentru navele din clasele de gheață. Selectați una din clasele polare PC1-PC7 sau una din clasele de gheață finlandezo-suedeze (IC, IB, IA sau IA Super). Pentru a stabili corespondența dintre clasele de gheață, se utilizează Recomandarea HELCOM 25/7.

<sup>7</sup> Navele ar trebui să raporteze indicii de eficiență tehnică EEDI sau EEXI și, dacă acesta nu există, poate fi raportată valoarea estimată a indicelui (EIV).

<sup>8</sup> În această căsuță se poate introduce numele unei persoane de contact suplimentare.

**Tabelul B.2**  
**Informații despre companie**

Denumirea companiei	
Calitatea companiei <sup>9</sup>	
Numărul de identificare OMI unic al societății și al proprietarului înregistrat <sup>10</sup> deținut de companie	
Țara de înregistrare a companiei <sup>11</sup>	
Numărul de identificare fiscală al societății <i>IDNO</i> (facultativ)	
Persoana de contact	
Adresa de serviciu	
Localitatea	
Statul/provincia/regiunea	
Cod poștal/Cod ZIP	
Numărul de telefon de serviciu	
Adresa de e-mail de serviciu	
Țara	

**Tabelul B.3**  
**Sursele de emisii și tipurile de combustibil utilizate**

Numărul de referință al sursei de emisii	Denumirea sursei de emisii	Tipul sursei de emisii <sup>12</sup>	Clasa sursei de emisii <sup>13</sup>	Descrierea tehnică a sursei de emisii [performanță/putere, consumul specific de păcură (SFOC), anul instalării, numărul de identificare dacă există mai multe surse de emisii identice etc. <sup>14</sup> ]	Tipul (tipurile) (potențial/potențiale) de combustibil utilizat (utilizate) <sup>15</sup>

<sup>9</sup> Selectați din meniul vertical: Navă care intră sub incidența Codului ISM [Da/Nu] În cazul în care se selectează „Da”, alegeți una dintre următoarele categorii: „Proprietarul navei”, „Societate care face obiectul ISM diferită de proprietarul navei”. În cazul în care se selectează „Nu”, categoria care se aplică este „Proprietarul navei”.

<sup>10</sup> Numărul de identificare astfel cum este înregistrat în sistemul OMI de numere unice de identificare ale societăților și ale proprietarilor înregistrați.

<sup>11</sup> Țara de înregistrare trebuie să coincidă cu țara de înregistrare astfel cum este înregistrată în sistemul OMI de numere unice de identificare ale societăților și ale proprietarilor înregistrați.

<sup>12</sup> Selectați una dintre următoarele categorii: „Motoare principale”, „Motoare auxiliare”, „Turbine cu gaz”, „Cazane”, „Generatoare de gaze inerte”, „Pile de combustie”, „Instalații de incinerare a deșeurilor”, „Altele”.

<sup>13</sup> Selectați una dintre următoarele categorii: Motoare cu ardere internă (altele), GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare), GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare), GNL Diesel (turație lentă cu dublă alimentare), LBSI, turbine cu gaz, cazane, pile de combustie, instalații de incinerare a deșeurilor, generatoare de gaze inerte.

<sup>14</sup> Poate include numărul de identificare dacă există mai multe surse de emisii identice.

<sup>15</sup> Selectați cel puțin una dintre următoarele categorii: „Păcură grea (HFO)”, „Păcură ușoară (LFO)”, „Diesel/Motorină (MDO/MGO)”, „Gaz natural lichefiat (GNL)”, „Gaz petrolier lichefiat (butan, GPL)”, „Gaz petrolier lichefiat (propan, GPL)”, „H<sub>2</sub> (fosil)”, „NH<sub>3</sub> (fosil)”, „Metanol (fosil)”, „Etanol”, „Biomotorină”, „Ulei vegetal hidrotratat (HVO)”, „Biometan lichefiat utilizat drept combustibil pentru transport (bio-GNL)”, „Biometanol”, „Alt biocombustibil”, „Bio-H<sub>2</sub>”, „e-motorină”, „e-metanol”, „e-GNL”, „e-H<sub>2</sub>”, „e-NH<sub>3</sub>”, „e-GPL”, „e-DME”, „Alt combustibil nefosil”.

*Tabelul B.4*  
**Factorii de emisie**

Tipul de combustibil <sup>16</sup>	Factorii de emisie <sup>17</sup> pentru dioxidul de carbon (în grame de CO <sub>2</sub> /grame de combustibil)	Factorii de emisie <sup>18</sup> pentru metan (în grame de CH <sub>4</sub> /grame de combustibil)	Factorii de emisie <sup>19</sup> pentru protoxidul de azot (în grame de N <sub>2</sub> O/grame de combustibil)

*Tabelul B.5*  
**Coefficientul de pierdere**

Numărul de referință al sursei de emisie <sup>20</sup>	Coefficientul de pierdere (ca % din masa combustibilului utilizat de sursa de emisie specifică)

*Tabelul B.6*  
**Aplicarea tehnologiilor de captare și stocare a dioxidului de carbon**

Descrierea tehnologiei utilizate	Sursa de emisii căreia i se aplică operațiunea de captare și stocare și/sau de captare și utilizare a dioxidului de carbon

*Tabelul B.7*  
**Proceduri, sisteme și responsabilități de actualizare a listei surselor de emisii pentru a asigura exhaustivitatea acesteia**

Denumirea procedurii	Gestionarea exhaustivității listei surselor de emisii
Procedura existentă	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

<sup>16</sup> Selectați cel puțin una dintre următoarele categorii: „Păcură grea (HFO)”, „Păcură ușoară (LFO)”, „Diesel/Motorină (MDO/MGO)”, „Gaz natural lichefiat (GNL)”, „Gaz petrolier lichefiat (butan, GPL)”, „Gaz petrolier lichefiat (propan, GPL)”, „H<sub>2</sub> (fosil)”, „NH<sub>3</sub> (fosil)”, „Metanol (fosil)”, „Etanol”, „Biomotorină”, „Ulei vegetal hidrotratat (HVO)”, „Biometan lichefiat utilizat drept combustibil pentru transport (bio-GNL)”, „Biometanol”, „Alt biocombustibil”, „Bio-H<sub>2</sub>”, „e-motorină”, „e-metanol”, „e-GNL”, „e-H<sub>2</sub>”, „e-NH<sub>3</sub>”, „e-GPL”, „e-DME”, „Alt combustibil nefosil”.

<sup>17</sup> Confirmați utilizarea factorilor de emisie implicați sau introduceți un factor de emisie real. Pentru combustibilii fosili, se poate utiliza numai factorul de emisie implicit pentru CO<sub>2</sub>.

<sup>18</sup> Confirmați utilizarea factorilor de emisie implicați sau introduceți un factor de emisie real. Pentru combustibilii GNL (GNL fosil, bio-GNL, e-GNL), factorul de emisie pentru CH<sub>4</sub> este zero.

<sup>19</sup> Confirmați utilizarea factorilor de emisie implicați sau introduceți un factor de emisie real.

<sup>20</sup> Astfel cum se raportează în tabelul B.3.

Tabelul B.8

**Proceduri, sisteme și responsabilități utilizate pentru determinarea și actualizarea factorilor de emisie**

Denumirea procedurii	Denumirea factorilor de emisie
Procedura existentă	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare) <sup>21</sup>	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

Tabelul B.9

**Procedura utilizată pentru determinarea factorilor de emisie de CO<sub>2</sub> pentru biocombustibili și RFNBO/RCF**

Denumirea procedurii	Determinarea factorilor de emisie
Procedura existentă	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare) <sup>22</sup>	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

**PARTEA C**

**DATE PRIVIND ACTIVITATEA**

Tabelul C.1

**Condițiile de aplicare a derogării prevăzute la pct. 25 și 26 din Regulamentului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim<sup>24</sup>**

Element	Câmp pentru confirmare
Numărul minim de călătorii prevăzute per perioadă de raportare, care intră sub incidența Regulamentului în conformitate cu programul navei	
Există călătorii prevăzute per perioadă de raportare, care nu intră sub incidența Regulamentului în conformitate cu programul navei <sup>23</sup>	
Sunt îndeplinite condițiile prevăzute la pct. 26 din Regulament <sup>24</sup> .	
Dacă da, intenționați să recurgeți la derogarea de la obligația de monitorizare a cantității de combustibil consumat per călătorie <sup>25</sup> ?	

<sup>21</sup> După caz, descrierea procedurii trebuie să identifice modul în care sunt determinați factorii de emisie reali enumerați în tabelele B.4 și B.5 în vederea aprobării, inclusiv metoda prin care se demonstrează respectarea condițiilor și a restricțiilor pentru abaterea de la valorile implicite în conformitate cu anexa nr.1 la Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim.

<sup>22</sup> După caz, descrierea procedurii trebuie să identifice modul în care sunt determinați factorii de emisie de CO<sub>2</sub> în vederea aprobării

<sup>23 24 25</sup> Selectați „DA” sau „NU”

Tabelul C.2

## Monitorizarea emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de combustibil

C.2.1. Metode utilizate pentru determinarea emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de combustibil pentru fiecare sursă de emisii:

Numărul de referință al sursei de emisie <sup>26</sup>	Denumirea sursei de emisii	Tipul sursei de emisii <sup>27</sup>	Metoda(ele) selectată(e) <sup>28</sup>

C.2.2. Proceduri pentru determinarea combustibilului încărcat și a combustibilului din rezervoare:

Denumirea procedurii	Determinarea combustibilului încărcat și a combustibilului din rezervoare
Procedura existentă	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

C.2.3. Verificări încrucișate periodice între cantitatea aferentă operațiunii de buncheraj prevăzută în BDN și cantitatea aferentă operațiunii de buncheraj indicată prin măsurarea la bord:

Denumirea procedurii	Verificări încrucișate periodice între cantitatea aferentă operațiunii de buncheraj prevăzută în BDN și cantitatea aferentă operațiunii de buncheraj indicată prin măsurarea la bord
Procedura existentă	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	

C.2.4 Descrierea instrumentelor de măsurare implicate:

Echipamentul de măsurare (denumire)	Elementele pentru care se utilizează (de exemplu, surse de emisii, rezervoare)	Descriere tehnică (specificație, vechime, metode și intervale de calibrare, intervale de întreținere)

C.2.5. Procedurile de înregistrare, extragere, transmitere și stocare a informațiilor indicate de măsurători:

Denumirea procedurii	Înregistrarea, extragerea, transmiterea și stocarea informațiilor indicate de măsurători
Procedura existentă	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

<sup>26</sup> Astfel cum se raportează în tabelul B.3.

<sup>27</sup> Selectați una dintre următoarele categorii: „Motoare principale”, „Motoare auxiliare”, „Turbine cu gaz”, „Cazane”, „Generatoare de gaze inerte”, „Pile de combustie”, „Instalații de incinerare a deșeurilor”, „Altele”.

<sup>28</sup> Selectați una sau mai multe dintre următoarele categorii: „Metoda A: BDN și inventarierea periodică a cantităților din rezervoarele de combustibil”, „Metoda B: monitorizarea la bord a rezervoarelor de combustibil pentru nave”, „Metoda C: debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile” sau „Metoda D: măsurarea directă a emisiilor de gaze cu efect de seră”.

C.2.6. Metoda de determinare a densității:

Tipul de combustibil/rezervorul	Metoda de determinare a valorilor densității reale a combustibilului încărcat <sup>29</sup>	Metoda de determinare a valorilor densității reale a combustibilului din rezervoare <sup>30</sup>

C.2.7. Nivelul de incertitudine asociat monitorizării combustibilului:

Metoda de monitorizare <sup>31</sup>	Abordarea utilizată <sup>32</sup>	Valoare

C.2.8. Proceduri pentru asigurarea calității echipamentului de măsurare:

Denumirea procedurii	Asigurarea calității echipamentului de măsurare
Procedura existentă	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

C.2.9. Metoda de determinare a părților din consumul de combustibil care corespund transportului de mărfuri și, respectiv, transportului de pasageri (numai pentru navele ro-pax):

Denumirea metodei	Determinarea părților din consumul de combustibil care corespund transportului de mărfuri și, respectiv, transportului de pasageri
Metoda de alocare aplicată în conformitate cu EN 16258 <sup>33</sup>	
Descrierea metodei de determinare a masei mărfurilor și a masei pasagerilor, cu precizarea eventualei utilizări a valorilor implicite aferente greutății unităților de marfă/metrilor liniari (dacă se utilizează metoda masei)	
Descrierea metodei de determinare a suprafețelor punții repartizate mărfurilor și, respectiv, pasagerilor, inclusiv a modului de luare în considerare a punților suspendate și a autoturismelor pasagerilor de pe punțile de marfă (dacă se utilizează metoda suprafeței)	
Părțile (în %) din consumul de combustibil care corespund transportului de mărfuri și, respectiv, transportului de pasageri (numai dacă se utilizează metoda suprafeței)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această metodă	
Formulele și sursele de date	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

<sup>29</sup> Selectați una dintre următoarele categorii: „Echipament de măsurare la bord”, „Furnizorul de combustibil” sau „Test de laborator”.

<sup>30</sup> Selectați una dintre următoarele categorii: „Echipament de măsurare”, „Furnizorul de combustibil”, „Test de laborator”.

<sup>31</sup> Selectați una sau mai multe dintre următoarele categorii: „Metoda A: BDN și inventarierea periodică a cantităților din rezervoarele de combustibil”, „Metoda B: monitorizarea la bord a rezervoarelor de combustibil pentru nave”, „Metoda C: debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile” sau „Metoda D: măsurarea directă a emisiilor de gaze cu efect de seră”.

<sup>32</sup> Selectați una dintre următoarele categorii: „Valoare implicită” sau „Estimare specifică navei”.

<sup>33</sup> Selectați „Metoda masei” sau „Metoda suprafeței”.



C.2.10. Procedurile pentru determinarea și înregistrarea consumului de combustibil corespunzător călătoriilor cu încărcătură (monitorizare voluntară):

<b>Denumirea procedurii</b>	<b>Determinarea și înregistrarea consumului de combustibil corespunzător călătoriilor cu încărcătură</b>
Procedura existentă	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Formulele și sursele de date	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

C.2.11. Procedurile de determinare și înregistrare a consumului de combustibil pentru încălzirea încărcăturii (monitorizare voluntară în cazul navelor-cisternă pentru produse chimice):

<b>Denumirea procedurii</b>	<b>Determinarea și înregistrarea consumului de combustibil pentru încălzirea încărcăturii</b>
Procedura existentă	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Formulele și sursele de date	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

C.2.12. Procedurile de determinare și înregistrare a consumului de combustibil pentru poziționarea dinamică (monitorizare voluntară în cazul petrolierelor și al „altor tipuri de nave”):

<b>Denumirea procedurii</b>	<b>Determinarea și înregistrarea consumului de combustibil pentru poziționarea dinamică</b>
Procedura existentă	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Formulele și sursele de date	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

*Tabelul C.3*  
**Lista călătoriilor**

<b>Denumirea procedurii</b>	<b>Înregistrarea călătoriilor și garantarea faptului că acestea sunt complete</b>
Procedura existentă	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurilor (inclusiv înregistrarea călătoriilor, monitorizarea călătoriilor etc. Se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Sursele datelor	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

*Tabelul C.4*  
**Distanța parcursă**

<b>Denumirea procedurii</b>	<b>Determinarea și înregistrarea distanței pentru fiecare călătorie efectuată</b>
Procedura existentă	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurilor (inclusiv înregistrarea și gestionarea informațiilor privind distanța. Se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Sursele datelor	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

Procedurile pentru determinarea și înregistrarea distanței parcurse în cazul navigării prin gheață (monitorizare voluntară):

<b>Denumirea procedurii</b>	<b>Determinarea și înregistrarea distanței parcurse în cazul navigării prin gheață</b>
Procedura existentă	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (inclusiv înregistrarea și gestionarea informațiilor privind distanța și condițiile de iarnă. Se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Formulele și sursele de date	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

*Tabelul C.5*  
**Cantitatea de marfă transportată și numărul de pasageri**

<b>Denumirea procedurii</b>	<b>Determinarea și înregistrarea cantității de marfă transportată și/sau a numărului de pasageri</b>
Procedura existentă	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (inclusiv determinarea și înregistrarea cantității de marfă transportată și/sau a numărului de pasageri și utilizarea valorilor implicite pentru masa unităților de marfă, dacă este cazul. Se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Unitate de marfă/pasageri <sup>34</sup>	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Formulele și sursele de date	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

<sup>34</sup> Pentru navele de pasageri, la „unitatea de marfă/pasageri” se indică „pasageri”.

Pentru navele ro-ro, navele portcontainer, petroliere, navele-cisternă pentru produse chimice, navele transportoare de gaze, vrachiere, navele frigorifice și transportoarele combinate, la „unitatea de marfă/pasageri” se indică „tone”.

Pentru navele transportoare de GNL și navele portcontainer/de transport de mărfuri ro-ro, la „unitatea de marfă/pasageri” se indică „metri cubi”.

Pentru navele de transport general de mărfuri, la „unitatea de marfă/pasageri” se indică una dintre următoarele categorii: „tone deadweight transportate” sau „tone deadweight transportate și tone”.

Pentru transportoarele de vehicule, la „unitatea de marfă/pasageri” se indică una dintre următoarele categorii: „tone” sau „tone și tone deadweight transportate”.

Pentru navele ro-pax, la „unitatea de marfă/pasageri” se indică „tone” și „pasageri”. Pentru alte tipuri de nave, la „unitatea de marfă/pasageri” se indică una dintre următoarele categorii: „tone” sau „tone deadweight transportate”.

Proceduri pentru determinarea și înregistrarea densității medii a încărcăturii transportate (monitorizare voluntară pentru navele-cisternă pentru produse chimice, vrachiere și transportoarele combinate):

<b>Denumirea procedurii</b>	<b>Determinarea și înregistrarea densității medii a încărcăturii transportate</b>
Procedura existentă	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurilor (inclusiv înregistrarea și gestionarea informațiilor privind densitatea încărcăturii. Se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Formulele și sursele de date	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

*Tabelul C.6*

**Timpul petrecut pe mare**

<b>Denumirea procedurii</b>	<b>Determinarea și înregistrarea timpului petrecut pe mare, de la părăsirea danei din portul de plecare până la acostarea la dana din portul de sosire</b>
Procedura existentă	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (inclusiv înregistrarea și gestionarea informațiilor privind plecarea și sosirea în port. Se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Formulele și sursele de date	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

Proceduri pentru determinarea și înregistrarea timpului petrecut pe mare în cazul navigării prin gheață (monitorizare voluntară):

<b>Denumirea procedurii</b>	<b>Determinarea și înregistrarea timpului petrecut pe mare în cazul navigării prin gheață</b>
Procedura existentă	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (inclusiv înregistrarea și gestionarea informațiilor privind plecarea și sosirea în port și condițiile de iarnă. Se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Formulele și sursele de date	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

**PARTEA D LACUNE ÎN MATERIE DE DATE***Tabelul D.1***Metodele utilizate pentru a estima emisiile de gaze cu efect de seră și consumul de combustibil**

Denumirea metodei	Metoda utilizată pentru a estima emisiile de gaze cu efect de seră și consumul de combustibil
Metoda de monitorizare de rezervă <sup>35</sup>	
Formulele utilizate	
Descrierea metodei de estimare a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de combustibil	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această metodă	
Sursele datelor	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

*Tabelul D.2***Metodele utilizate pentru a gestiona lacunele în materie de date privind distanța parcursă**

Denumirea metodei	Metoda de gestionare a lacunelor în materie de date privind distanța parcursă
Formulele utilizate	
Descrierea metodei de gestionare a lacunelor în materie de date	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această metodă	
Sursele datelor	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

*Tabelul D.3***Metodele utilizate pentru a gestiona lacunele în materie de date privind încărcătura transportată**

Denumirea metodei	Metoda de gestionare a lacunelor în materie de date privind încărcătura transportată
Formulele utilizate	
Descrierea metodei de gestionare a lacunelor în materie de date	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această metodă	
Sursele datelor	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

*Tabelul D.4***Metodele utilizate pentru a gestiona lacunele în materie de date privind timpul petrecut pe mare**

Denumirea metodei	Metoda de gestionare a lacunelor în materie de date privind timpul petrecut pe mare
Formulele utilizate	
Descrierea metodei de gestionare a lacunelor în materie de date	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această metodă	
Sursele datelor	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

<sup>35</sup> Selectați una dintre următoarele categorii: „Metoda A: BDN și inventarierea periodică a cantităților din rezervoarele de combustibil”, „Metoda B: monitorizarea la bord a rezervoarelor de combustibil pentru nave”, „Metoda C: Debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile”, „Metoda D: Măsurarea directă a emisiilor de gaze cu efect de seră” sau „Nu se aplică”. Categoria selectată trebuie să difere de categoria selectată la rubrica „Metode selectate pentru determinarea emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de combustibil” din tabelul C.2. (Monitorizarea emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de combustibil – Metode utilizate pentru determinarea emisiilor și a consumului de combustibil pentru fiecare sursă de emisii).

**PARTEA E**  
**GESTIONARE**

*Tabelul E.1*  
**Verificarea periodică a adecvării planului de monitorizare**

<b>Denumirea procedurii</b>	<b>Verificarea periodică a adecvării planului de monitorizare</b>
Referința procedurii	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

*Tabelul E.2*  
**Proceduri pentru activitățile legate de fluxul de date**

<b>Denumirea procedurii</b>	<b>Proceduri pentru activitățile legate de fluxul de date</b>
Referința procedurii	
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

*Tabelul E.3*  
**Proceduri pentru evaluarea riscurilor**

<b>Denumirea procedurii</b>	<b>Proceduri pentru evaluarea riscurilor</b>
Referința procedurii	
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

*Tabelul E.4*  
**Activități de control: asigurarea calității și a fiabilității sistemelor informaționale**

<b>Denumirea procedurii</b>	<b>Managementul sistemelor informatice (de exemplu, controlul accesului, sistemele de copiere de rezervă, de recuperare și de securitate)</b>
Referința procedurii	
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului utilizat (dacă este cazul)	
Lista sistemelor de management relevante existente	

*Tabelul E.5*

**Activități de control: revizuri interne și validarea datelor relevante pentru Regulamentului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim**

<b>Denumirea procedurii</b>	<b>Revizuri interne și validarea datelor relevante pentru Regulamentului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim</b>
Referința procedurii	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Locul în care se păstrează evidențe	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

*Tabelul E.6*

**Activități de control: corecții și măsuri corective**

<b>Denumirea procedurii</b>	<b>Corecții și măsuri corective</b>
Referința procedurii	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

*Tabelul E.7*

**Activități de control: activități externalizate (dacă este cazul)**

<b>Denumirea procedurii</b>	<b>Activități externalizate</b>
Referința procedurii	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

*Tabelul E.8*

**Activități de control: documentare**

<b>Denumirea procedurii</b>	<b>documentare</b>
Referința procedurii	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

**PARTEA F**  
**ALTE INFORMAȚII**

*Tabelul F.1*  
**Lista definițiilor și a abrevierilor**

<b>Abreviere, acronim, definiție</b>	<b>Explicație</b>

*Tabelul F.2*  
**Informații suplimentare**

---

---

---

---

---

**FORMULAR PENTRU RAPOARTELE PRIVIND  
EMISIILE ȘI PENTRU RAPOARTELE PARȚIALE PRIVIND EMISIILE****PARTEA A**

## Datele de identificare ale navei și companiei

<p><b>1.</b> Denumirea navei:</p> <hr/>																		
<p><b>2.</b> Numărul OMI:</p> <hr/>																		
<p><b>3.</b> Perioada de raportare vizată _____ [sau perioada în care nava s-a aflat sub responsabilitatea companiei pe parcursul perioadei de raportare pentru rapoartele întocmite în temeiul pct.29 din Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim].</p>																		
<p><b>4.</b> Portul de înmatriculare/origine (dacă diferă de portul de înmatriculare):</p> <hr/>																		
<p><b>5.</b> Categoria navei:</p> <table border="0"><tr><td><input type="checkbox"/> Navă de pasageri, <i>dacă este cazul selectați</i></td><td><input type="checkbox"/> Navă de croazieră</td></tr><tr><td><input type="checkbox"/> Navă ro-ro</td><td><input type="checkbox"/> Navă portcontainer</td></tr><tr><td><input type="checkbox"/> Petrolier</td><td><input type="checkbox"/> Navă-cisternă pentru produse chimice</td></tr><tr><td><input type="checkbox"/> Navă transportoare de GNL</td><td><input type="checkbox"/> Navă transportoare de gaze</td></tr><tr><td><input type="checkbox"/> Vrachier</td><td><input type="checkbox"/> Navă cargo</td></tr><tr><td><input type="checkbox"/> Navă frigorifică</td><td><input type="checkbox"/> Transportor de vehicule</td></tr><tr><td><input type="checkbox"/> Transportor combinat</td><td><input type="checkbox"/> Navă ro-pax</td></tr><tr><td><input type="checkbox"/> Navă portcontainer/de transport de mărfuri ro-ro</td><td></td></tr><tr><td><input type="checkbox"/> Alte tipuri de nave, <i>dacă este cazul selectați</i></td><td><input type="checkbox"/> Navă de aprovizionare în larg</td></tr></table>	<input type="checkbox"/> Navă de pasageri, <i>dacă este cazul selectați</i>	<input type="checkbox"/> Navă de croazieră	<input type="checkbox"/> Navă ro-ro	<input type="checkbox"/> Navă portcontainer	<input type="checkbox"/> Petrolier	<input type="checkbox"/> Navă-cisternă pentru produse chimice	<input type="checkbox"/> Navă transportoare de GNL	<input type="checkbox"/> Navă transportoare de gaze	<input type="checkbox"/> Vrachier	<input type="checkbox"/> Navă cargo	<input type="checkbox"/> Navă frigorifică	<input type="checkbox"/> Transportor de vehicule	<input type="checkbox"/> Transportor combinat	<input type="checkbox"/> Navă ro-pax	<input type="checkbox"/> Navă portcontainer/de transport de mărfuri ro-ro		<input type="checkbox"/> Alte tipuri de nave, <i>dacă este cazul selectați</i>	<input type="checkbox"/> Navă de aprovizionare în larg
<input type="checkbox"/> Navă de pasageri, <i>dacă este cazul selectați</i>	<input type="checkbox"/> Navă de croazieră																	
<input type="checkbox"/> Navă ro-ro	<input type="checkbox"/> Navă portcontainer																	
<input type="checkbox"/> Petrolier	<input type="checkbox"/> Navă-cisternă pentru produse chimice																	
<input type="checkbox"/> Navă transportoare de GNL	<input type="checkbox"/> Navă transportoare de gaze																	
<input type="checkbox"/> Vrachier	<input type="checkbox"/> Navă cargo																	
<input type="checkbox"/> Navă frigorifică	<input type="checkbox"/> Transportor de vehicule																	
<input type="checkbox"/> Transportor combinat	<input type="checkbox"/> Navă ro-pax																	
<input type="checkbox"/> Navă portcontainer/de transport de mărfuri ro-ro																		
<input type="checkbox"/> Alte tipuri de nave, <i>dacă este cazul selectați</i>	<input type="checkbox"/> Navă de aprovizionare în larg																	
<p><b>6.</b> Clasa de gheață a navei, după caz:</p> <table border="0"><tr><td><input type="checkbox"/> clasele polare PC1-PC7</td></tr><tr><td><input type="checkbox"/> clasele de gheață finlandezo-suedeze IC, IB, IA sau IA Super</td></tr></table>	<input type="checkbox"/> clasele polare PC1-PC7	<input type="checkbox"/> clasele de gheață finlandezo-suedeze IC, IB, IA sau IA Super																
<input type="checkbox"/> clasele polare PC1-PC7																		
<input type="checkbox"/> clasele de gheață finlandezo-suedeze IC, IB, IA sau IA Super																		
<p><b>7.</b> Eficiența tehnică a navei: 1) indicele nominal de eficiență energetică (EEDI) _____ sau indicele de eficiență energetică obținut al unei nave existente (EEXI) _____, dacă precizarea acestuia este impusă în temeiul regulii 22, respectiv 23 din capitolul 4 din anexa VI la MARPOL, exprimat în grame de CO<sub>2</sub>/tonă-milă marină SAU 2) valoarea estimată a indicelui (EIV) _____, calculată în conformitate cu Rezoluția MEPC.215 (63) a OMI, exprimată în grame de CO<sub>2</sub>/tonă-milă marină.</p>																		
<p><b>8.</b> Numele proprietarului navei:</p> <hr/>																		
<p><b>9.</b> Numărul de identificare OMI unic al societății și al proprietarului înregistrat deținut de proprietarul înregistrat:</p> <hr/>																		
<p><b>10.</b> Adresa proprietarului înregistrat: adresa, localitatea, statul/provincia/regiunea, codul poștal/codul ZIP, țara:</p> <hr/>																		
<p><b>11.</b> Sediul principal al proprietarului navei: _____</p>																		



**12. Denumirea companiei (dacă diferă de proprietarul navei):** \_\_\_\_\_

**13. Numărul de identificare OMI al companiei și al proprietarului înregistrat deținut de companie (dacă diferă de proprietarul navei)** \_\_\_\_\_

**14. Adresa societății (numai dacă diferă de proprietarul navei):** adresa, localitatea, statul/provincia/regiunea, codul poștal/codul ZIP, țara \_\_\_\_\_

**15. Sediul principal al societății (numai dacă diferă de proprietarul navei)** \_\_\_\_\_

**16. Persoana de contact al companiei:**

Numele: \_\_\_\_\_  
titlul, prenumele, numele, denumirea societății, funcția

adresa de serviciu: \_\_\_\_\_  
adresa, localitatea, statul/provincia/regiunea, codul poștal/codul ZIP, țara

numărul de telefon serviciu: \_\_\_\_\_

adresa de e-mail serviciu: \_\_\_\_\_

## PARTEA B

### Verificare

<b>Numele vericatorului</b>	_____
Adresa vericatorului și sediul principal al acestuia: a) adresa b) localitatea c) statul/regiunea, cod poștal/cod ZIP, țara	_____ _____ _____
<b>Numărul de acreditare</b>	_____
Organismul de acreditare care a acreditat vericatorul	_____
Constatările vericatorului	_____ _____ _____ _____ _____ _____ _____

PARTEA C

Informații privind metoda de monitorizare utilizată și nivelul de incertitudine asociat

Referința celui mai recent plan de monitorizare evaluat și, după caz, aprobat și numărul versiunii acestuia, data de la care se aplică acesta, precum și referința oricăror alte planuri de monitorizare relevante pentru anul de raportare și numărul versiunii acestora		<hr/> <hr/> <hr/> <hr/>		
<b>SURSA DE EMISIE</b>	<b>Motoare principale</b>	<input type="checkbox"/> Metoda A: BDN și inventarierea periodică a cantităților din rezervoarele de combustibil <input type="checkbox"/> Metoda B: monitorizarea la bord a rezervoarelor de combustibil pentru nave <input type="checkbox"/> Metoda C: Debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile <input type="checkbox"/> Metoda D: Măsurarea directă a emisiilor de gaze cu efect de seră	Nivelul de incertitudine _____%	Coeficientul de pierdere utilizat _____ <i>(se completează după caz)</i>
	<b>Motoare auxiliare</b>	<input type="checkbox"/> Metoda A: BDN și inventarierea periodică a cantităților din rezervoarele de combustibil <input type="checkbox"/> Metoda B: monitorizarea la bord a rezervoarelor de combustibil pentru nave <input type="checkbox"/> Metoda C: Debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile <input type="checkbox"/> Metoda D: Măsurarea directă a emisiilor de gaze cu efect de seră	Nivelul de incertitudine _____%	Coeficientul de pierdere utilizat _____ <i>(se completează după caz)</i>
	<b>Turbine cu gaz</b>	<input type="checkbox"/> Metoda A: BDN și inventarierea periodică a cantităților din rezervoarele de combustibil <input type="checkbox"/> Metoda B: monitorizarea la bord a rezervoarelor de combustibil pentru nave <input type="checkbox"/> Metoda C: Debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile <input type="checkbox"/> Metoda D: Măsurarea directă a emisiilor de gaze cu efect de seră	Nivelul de incertitudine _____%	Coeficientul de pierdere utilizat _____ <i>(se completează după caz)</i>
	<b>Cazane</b>	<input type="checkbox"/> Metoda A: BDN și inventarierea periodică a cantităților din rezervoarele de combustibil <input type="checkbox"/> Metoda B: monitorizarea la bord a rezervoarelor de combustibil pentru nave <input type="checkbox"/> Metoda C: Debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile <input type="checkbox"/> Metoda D: Măsurarea directă a emisiilor de gaze cu efect de seră	Nivelul de incertitudine _____%	Coeficientul de pierdere utilizat _____ <i>(se completează după caz)</i>
	<b>Generatoare de gaze inerte</b>	<input type="checkbox"/> Metoda A: BDN și inventarierea periodică a cantităților din rezervoarele de combustibil <input type="checkbox"/> Metoda B: monitorizarea la bord a rezervoarelor de combustibil pentru nave <input type="checkbox"/> Metoda C: Debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile <input type="checkbox"/> Metoda D: Măsurarea directă a emisiilor de gaze cu efect de seră	Nivelul de incertitudine _____%	Coeficientul de pierdere utilizat _____ <i>(se completează după caz)</i>
	<b>Pile de combustie</b>	<input type="checkbox"/> Metoda A: BDN și inventarierea periodică a cantităților din rezervoarele de combustibil <input type="checkbox"/> Metoda B: monitorizarea la bord a rezervoarelor de combustibil pentru nave <input type="checkbox"/> Metoda C: Debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile <input type="checkbox"/> Metoda D: Măsurarea directă a emisiilor de gaze cu efect de seră	Nivelul de incertitudine _____%	Coeficientul de pierdere utilizat _____ <i>(se completează după caz)</i>
	<b>Instalații de incinerare a deșeurilor</b>	<input type="checkbox"/> Metoda A: BDN și inventarierea periodică a cantităților din rezervoarele de combustibil <input type="checkbox"/> Metoda B: monitorizarea la bord a rezervoarelor de combustibil pentru nave <input type="checkbox"/> Metoda C: Debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile <input type="checkbox"/> Metoda D: Măsurarea directă a emisiilor de gaze cu efect de seră	Nivelul de incertitudine _____%	Coeficientul de pierdere utilizat _____ <i>(se completează după caz)</i>
	<b>Altele</b>	<input type="checkbox"/> Metoda A: BDN și inventarierea periodică a cantităților din rezervoarele de combustibil <input type="checkbox"/> Metoda B: monitorizarea la bord a rezervoarelor de combustibil pentru nave <input type="checkbox"/> Metoda C: Debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile <input type="checkbox"/> Metoda D: Măsurarea directă a emisiilor de gaze cu efect de seră	Nivelul de incertitudine _____%	Coeficientul de pierdere utilizat _____ <i>(se completează după caz)</i>

**PARTEA D**

Rezultatele monitorizării anuale a parametrilor în conformitate cu pct. 27 din Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim

**Consumul de combustibil și emisiile de gaze cu efect de seră**

**1. Cantitatea și factorul de emisie pentru fiecare tip de combustibil consumat, per total**

Tipul de combustibil	Cantitatea (t)	Factorul de emisie		
		CO <sub>2</sub> (gCO <sub>2</sub> /g)	N <sub>2</sub> O (gN <sub>2</sub> O/g)	CH <sub>4</sub> (gCO <sub>4</sub> /g)
Păcură grea (HFO)				
Păcură ușoară (LFO)				
Diesel/Motorină (MDO/MGO)				
Gaz natural lichefiat (GNL)				
Gaz petrolier lichefiat (butan, GPL)				
Gaz petrolier lichefiat (propan, GPL)				
H <sub>2</sub> (fossil)				
NH <sub>3</sub> (fossil)				
Metanol (fossil)				
Etanol				
Biomotorină				
Ulei vegetal hidrotrat (HVO)				
Biometan lichefiat utilizat drept combustibil pentru transport (bio-GNL)				
Biometanol				
Alt biocombustibil				
Bio-H <sub>2</sub>				
e-motorină				
e-metanol				
e-GNL				
e-H <sub>2</sub>				
e-NH <sub>3</sub>				
e-GPL				
e-DME				
Alt combustibil nefossil				

**2.**

Emisiile de gaze cu efect de seră agregate totale care intră sub incidența Regulamentului (Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, exprimate în tone de CO <sub>2</sub> echivalent, și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră	
Emisiile de gaze cu efect de seră agregate generate de toate călătoriile între porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru UE ) și/sau al Republicii Moldova, exprimate în tone de CO <sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră	
Emisiile de gaze cu efect de seră agregate generate de toate călătoriile cu plecare din porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru UE și/sau al Republicii Moldova, exprimate în tone de CO <sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră	
Emisiile de gaze cu efect de seră agregate generate de toate călătoriile către porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru) și/sau al Republicii Moldova, exprimate în tone de CO <sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră	
Emisiile de gaze cu efect de seră generate la dană, în interiorul porturilor aflate sub jurisdicția unui stat membru UE și/sau al Republicii Moldova, exprimate în tone de CO <sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră	

Emisiile de gaze cu efect de seră generate în interiorul porturilor aflate sub jurisdicția unui stat membru UE și/sau al Republicii Moldova, exprimate în tone de CO <sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră.	
Consumul total de combustibil și emisiile agregate totale de gaze cu efect de seră atribuite transportului de pasageri (pentru navele ro-pax), exprimate în tone de combustibil, respectiv, în tone de CO <sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră	
Consumul total de combustibil și emisiile agregate totale de gaze cu efect de seră atribuite transportului de mărfuri (pentru navele ro-pax), exprimate în tone de combustibil, respectiv, în tone de CO <sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră	
Consumul total de combustibil și emisiile agregate totale de gaze cu efect de seră pe parcursul călătoriilor cu încărcătură (facultativ), exprimate în tone de combustibil, respectiv, în tone de CO <sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră.	
Consumul total de combustibil pentru încălzirea încărcăturii (pentru navele-cisternă pentru produse chimice, facultativ), exprimat în tone de combustibil	
Consumul total de combustibil pentru poziționarea dinamică (pentru petroliere și „alte tipuri de nave”, facultativ), exprimat în tone de combustibil	

### 3. Distanța parcursă, timpul petrecut pe mare și activitatea de transport

Distanța totală parcursă, exprimată în mile marine		
Distanța totală parcursă navigând prin gheață (facultativ), exprimată în mile marine.		
Timpul total petrecut pe mare, exprimat în ore		
Timpul total petrecut pe mare navigând prin gheață (facultativ), exprimat în ore.		
Activitate a totală de transport, exprimată în:	pasageri-mile marine(pentru navele de pasageri)	
	tone-mile marine (pentru navele ro-ro, navele portcontainer, petroliere, navele-cisternă pentru produse chimice, navele transportoare de gaze, vrachiere, navele frigorifice, transportoarele de vehicule, transportoarele combinate)	
	metri cubi-mile marine (pentru navele transportoare de GNL, navele portcontainer/de transport de mărfuri ro-ro)	
	tone deadweight transportate-mile marine (pentru navele de transport general de mărfuri)	
	pasageri-mile marine ȘI tone-mile marine (pentru navele ro-pax)	
	tone-mile marine SAU tone deadweight transportate-mile marine (pentru alte tipuri de nave)	
Al doilea parametru pentru activitatea totală de transport (facultativ), exprimat în:	tone-mile marine (pentru navele de transport general de mărfuri)	
	tone deadweight transportate-mile marine (pentru transportoarele de vehicule)	
Densitatea medie a încărcăturii transportate în cursul perioadei de raportare (pentru navele-cisternă pentru produse chimice, vrachiere și transportoarele combinate, facultativ), exprimată în tone pe metru cub		

### 4. Eficiența energetică

Eficiența energetică medie	consumul de combustibil per distanță, exprimat în kilograme pe milă marină;	
	consumul de combustibil per activitate de transport, exprimat în grame pe pasager-milă marină, grame pe tonă-milă marină, grame pe metru cub-milă marină, grame pe tonă deadweight transportată-milă marină sau grame pe pasager-milă marină ȘI grame pe tonă-milă marină, în funcție de categoria nave	
	emisiile de gaze cu efect de seră per distanță, exprimate în kilograme CO <sub>2</sub> pe milă marină și în kilograme CO <sub>2</sub> echivalent pe milă marină	
	emisiile de gaze cu efect de seră per activitate de transport, exprimate în grame de CO <sub>2</sub> și grame de CO <sub>2</sub> echivalent pe pasager-milă marină, grame de CO <sub>2</sub> și grame de CO <sub>2</sub> echivalent pe tonă-milă marină, grame de CO <sub>2</sub> și grame de CO <sub>2</sub> echivalent pe metru cub-milă marină, grame de CO <sub>2</sub> și grame de CO <sub>2</sub> echivalent pe tonă deadweight transportată-milă marină sau grame de CO <sub>2</sub> și grame de CO <sub>2</sub> echivalent pe pasager-milă marină ȘI grame de CO <sub>2</sub> și grame de CO <sub>2</sub> echivalent pe tonă-milă marină, în funcție de categoria navei	
	consumul de combustibil per timp petrecut pe mare, exprimat în tone pe oră (facultativ)	

	emisiile de gaze cu efect de seră per timpul petrecut pe mare, exprimate în tone de CO <sub>2</sub> și tone de CO <sub>2</sub> echivalent pe oră (facultativ)	
Al doilea parametru pentru eficiența energetică medie per activitate de transport (facultativ), exprimat în:	grame pe tonă-milă marină și grame de CO <sub>2</sub> și grame de CO <sub>2</sub> echivalent pe tonă-milă marină (pentru navele de transport general de mărfuri)	
	grame pe tonă deadweight transportată-milă marină, grame de CO <sub>2</sub> și grame de CO <sub>2</sub> echivalent pe tonă deadweight transportată-milă marină (pentru transportoarele de vehicule)	
Eficiența energetică medie diferențiată (consumul de combustibil și emisiile de CO <sub>2</sub> ) corespunzătoare călătoriilor cu încărcătura (facultativ), exprimată în	kilograme pe milă marină;	
	grame pe tonă-milă marină, grame pe metru cub-milă marină, grame pe tonă deadweight transportată-milă marină sau grame pe pasager-milă marină, în funcție de categoria navei	
	kilograme de CO <sub>2</sub> și kilograme de CO <sub>2</sub> echivalent pe milă marină	
	grame de CO <sub>2</sub> și grame de CO <sub>2</sub> echivalent pe tonă-milă marină, grame de CO <sub>2</sub> și grame de CO <sub>2</sub> echivalent pe metru cub-milă marină, grame de CO <sub>2</sub> și grame de CO <sub>2</sub> echivalent pe tonă deadweight transportată-milă marină sau grame de CO <sub>2</sub> și grame de CO <sub>2</sub> echivalent pe pasager-milă marină, în funcție de categoria navei	
Informații suplimentare pentru o mai bună înțelegere a indicatorilor medii de eficiență energetică în exploatare ai navei raportați (facultativ)		



## Nota informativă

### **la proiectul hotărârii Guvernului *cu privire la aprobarea Regulamentului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim***

#### **1. Denumirea autorului și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului**

Proiectul hotărârii Guvernului a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

#### **2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului de act normativ și finalitățile urmărite**

Elaborarea proiectului propus derivă din angajamentele asumate de Republica Moldova în temeiul Acordului de la Paris privind schimbările climatice ratificat prin Legea nr. 78/2017, care la rândul său a fost adoptat în temeiul Convenției-cadru a Organizației Națiunilor Unite cu privire la schimbarea climei (CONUSC), ratificată prin Hotărârea Parlamentului nr. 404/1995.

Ratificarea Convenției prenotate nu a fost urmată de adoptarea unor mecanisme de realizare în practică a normelor statuate. Deși, a fost aprobată Hotărârea de Guvern nr. 1277/2018 cu privire la instituirea și funcționarea sistemului național de monitorizare și raportare a emisiilor de gaze cu efect de seră altor informații relevante pentru schimbările climatice, aceasta nu acoperă pe deplin sarcinile stabile în tratatele internaționale evocate supra, deoarece datele transmise în domeniul transportului maritim nu pot fi catalogate ca unele veridice, ultimele rezidă din informații colectate superficial.

Complimentar, ținând cont și de reglementările Convenției privind accesul la informație, justiție și participarea publicului la adoptarea deciziilor în domeniul mediului, ratificată prin Hotărârea Parlamentului nr. 346/1999 se consideră necesară intervenția în cadrul normativ național în vederea instituirii unui mecanism de reglementare a sistemului monitorizării și raportării complete, transparente, exacte, coerente, comparabile în timp și integrale a gazelor cu efect de seră legate de activitățile în domeniul transportului maritim.

La nivelul Uniunii Europene, datorită Regulamentului (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, au fost atinse obiectivele tratatelor internaționale vizate supra, de exemplu informațiile relevante pot fi accesate în mod liber pe portalul <https://mrv.emsa.europa.eu/#public/emission-report>.

Măsurile întreprinse trebuie să corespundă unui model funcțional și eficient care a fost testat deja, astfel se urmărește diminuarea riscului de implementare. Acest mecanism, în comun cu alte actele normative existente, va contribui la soluționarea următoarelor probleme:

- stabilirea unui sistem de monitorizare, raportare și verificare a emisiilor de gaze cu efect de seră de la sursa concretă și anume transportului maritim, cu o pondere înaltă a acestor emisii pentru atingerea obiectivului intermediar, precum reducerea necondiționată emisiilor de gaze cu efect de seră (la nivel național, până

la 70% comparativ cu anul de referință 1990 către anul 2030, la 88% în mod condiționat (programul național de reducere emisiilor de gaze cu efect de seră);

- validarea primară a datelor din cadrul Sistemului național de monitorizare și raportare a emisiilor de gaze cu efect de seră reglementat prin Hotărârea Guvernului nr.1277/2018 (la moment este o lipsă a informației veridice cu privire la ponderea emisiilor de gaze cu efect de seră în structura emisiilor totale provenite din activitățile din domeniul transportului maritim);

- eficientizarea organizării activității de stabilire clară a procedurilor de monitorizare, raportare și verificarea datelor și informațiilor raportate cu privire la emisii de gaze cu efect de seră;

- consolidarea constantă a informațiilor necesare pentru a urmări progresele în ceea ce privește dimensiunea „decarbonizarea economiei naționale” (obiectiv - reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră din sectorul complex al „Transporturilor” (26.3%).

Astfel, reglementările naționale vor contribui la realizarea prevederilor Acordului de la Paris și reieșind din tendințele actuale privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră se va permite o monitorizare a datelor care vor specifica evoluția (diminuarea/creșterea volumului de gaze emise).

### **3. Descrierea gradului de compatibilitate pentru proiectele care au ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene**

Proiectul transpune parțial:

- Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim;
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/2449 al Comisiei din 6 noiembrie 2023 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (UE) 2015/757.

În conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 1171/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene, au fost elaborate tabelele de concordanță pentru actele Uniunii Europene transpuse. Prevederile nepreluate din Regulamentul UE, nu sunt aplicabile pentru Republica Moldova.

### **4. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi**

Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim are drept scop elaborarea unui mecanism nou, care va permite armatorilor să monitorizeze și să raporteze autorităților publice naționale emisiile GES generate de transportul maritim. La rândul autorităților respective vor raporta aceste informații către organismele și instituțiile internaționale.

Aspectele cheie:

*la Regulament:*

- identificarea gazelor cu efect de seră care cad sub incidența Regulamentului,
- stabilirea cerințelor privitor la:
  - a) monitorizare,



- b) planurile de monitorizare,
- c) raportare.

- procedura de verificare,
- conformarea acțiunilor;

*la anexa nr. 1:*

- stabilirea formulei de calcul al emisiilor de gaze cu efect de seră,
- identificarea metodelor de monitorizare a emisiilor,
- aplicarea sistemului de control;

*la anexa nr. 2:*

- reguli în scopul monitorizării:
  - a) per călătorie,
  - b) per an;

*la anexa nr.3* este prevăzut un model de format pentru planurile de monitorizare care conține informațiile relevante solicitate de autorități;

*la anexa nr. 4* conține un model de formular pentru rapoartele privind emisiile;

*la anexa nr.5* înglobează formatul actului de conformitate.

Astfel, proiectul conține normele care vor realiza sarcina de raportare a emisiilor GES, iar elementele necesare raportării sunt emisiile de gaze cu efect de seră, precum și procedura care va permite monitorizarea conformării acestor aspecte.

## **5. Fundamentarea economico-financiară**

Implementarea proiectului de hotărâre poate atrage surse financiare efemere din contul bugetului de stat la stadiul incipient. Funcționarii implicați în procesul de ghidare/întocmire/analiză a sarcinilor ce vor decurge din normele proiectului poate determina alocarea cheltuielilor pentru instruirea acestora, odată ce personalul autorităților identificate nu au fost implicate până-n prezent în astfel de acțiuni.

## **6. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare**

Proiectul nu contravine legislației naționale.

Actul propus se alătură eforturilor statului de a atinge obiectivele stabilite în Acordul Climatic de la Paris, ratificat prin Legea nr. 78/2017. Republica Moldova promovează obiective axate pe constrângerile dezvoltării cu emisii reduse de carbon, care vor asigura o dezvoltare durabilă la nivel național după cum sunt definite în Strategia de dezvoltare cu emisii reduse a Republicii Moldova până în anul 2030 și a Planului de acțiuni pentru implementarea acesteia, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 1470/2016, inclusiv: Strategia de mediu pentru anii 2014-2023 și Planul de acțiuni, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 301/2014, Strategia Energetică a Republicii Moldova până în anul 2030, Strategia Națională pentru gestionarea deșeurilor 2013-2027, Legea nr. 139/2018 cu privire la eficiența energetică, Legea nr. 10/2016 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile, și altele.

Subsidiar, remarcăm corespunderea soluțiilor promovate prin proiectul de hotărâre cu prevederile Hotărârii de Guvern nr. 1277/2018 cu privire la instituirea și funcționarea sistemului național de monitorizare și raportare a emisiilor de gaze cu efect de seră și altor informații relevante pentru schimbările climatice.

## **7. Avizarea și consultarea publică a proiectului**

Proiectul Hotărârii de Guvern este supus consultărilor publice și avizărilor/expertizărilor de către entitățile publice de resort, inclusiv cele implicate în implementarea hotărârii, în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Astfel, în cadrul procesului de consultare, următoarele instituții sunt vizate:

- Ministerul Mediului;
- Ministerul Sănătății;
- Ministerul Afacerilor Externe;
- Ministerul Finanțelor;
- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;
- Ministerul Justiției;
- Centrul de Armonizare a Legislației;
- Centrul Național Anticorupție.

Totodată, în scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea elaborării proiectului poate fi accesat pe portalul web oficial al Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și pe portalul guvernamental [particip.gov.md](http://particip.gov.md)

#### **8. Constatările expertizei anticorupție**

Proiectul de hotărâre va fi supus expertizei anticorupție conform art. 35 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative.

#### **9. Constatările expertizei de compatibilitate**

Proiectul de hotărâre urmează a fi remis spre expertizare către Centrul de Armonizare a Legislației, în conformitate cu art. 36 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative.

#### **10. Constatările expertizei juridice**

Proiectul de hotărâre urmează a fi supus expertizei juridice în conformitate cu art. 37 din Legea cu privire la actele normative.

#### **11. Constatările altor expertize**

În conformitate cu prevederile Legii nr. 235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător, proiectul de hotărâre conține prevederi care vizează activitatea de întreprinzător. În context, a fost elaborată Analiza impactului la proiect, în conformitate cu cerințele Metodologiei de analiză a impactului în procesul de fundamentare a proiectelor de acte normative, aprobată prin Hotărârea de Guvern nr. 23/2019.

Analiza impactului a fost examinată în cadrul ședinței Grupului de lucru pentru reglementarea activității de întreprinzător din data de 27.02.2024 și a fost susținută condiționat.

**Secretar general adjunct**

**Eugeniu HARABARA**

**ANALIZA IMPACTULUI**  
**la proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea**  
**Regulamentului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze**  
**cu efect de seră generate de transportul maritim**

<b>Titlul analizei impactului</b>	Analiza impactului în procesul de fundamentare a proiectului Hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim
<b>Data:</b>	19.02.2024
<b>Autoritatea administrației publice (autor):</b>	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
<b>Subdiviziunea:</b>	Direcția politici în domeniul transportului feroviar și naval
<b>Persoana responsabilă și datele de contact:</b>	Eduard Munteanu, tel: (022) 250615 e-mail: <i>eduard.munteanu@midr.gov.md</i>
<b>Compartimentele analizei impactului</b>	
<b>1. Definirea problemei</b>	
<b>a) Determinați clar și concis problema și/sau problemele care urmează să fie soluționate</b>	
<p>Consecințele schimbărilor climatice sunt extrem de grave și afectează multe aspecte ale vieții umane. Principalul motor al schimbărilor climatice este efectul de seră. Combaterea schimbărilor climatice, cât și adaptarea la încălzirea globală reprezintă priorități majore actuale atât la nivel internațional cât și la cel național.</p> <p>Pentru a stopa complet încălzirea globală, populația trebuie să ajungă la zero emisii nete de CO<sub>2</sub>. Sarcina respectivă nu este posibil de realizat în lipsa unor strategii implementate la nivel global.</p> <p>Republica Moldova, parte al Acordului de la Paris, implementarea căruia va avea ca rezultat reducerea emisiilor nete de gaze cu efect de seră (GES) ale UE cu cel puțin 55 % până în 2030 (comparativ cu nivelurile din 1990) și-a asumat obligația de a contribui la diminuarea emisiilor gazelor cu efect de seră. Atât pentru statele membre al Acordului cât și pentru Republica Moldova sarcina este un exercițiu nou, iar pentru a depăși acest test cu brio este imperativ necesar de reglementat aspectele privind emisiile de gaze în cadrul normativ național în toate domeniile.</p> <p>Potrivit art. 90 din Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării „<i>Orice stat, fie ca este riveran, fie fără litoral, are dreptul ca navele sub pavilionul sau sa navigheze în marea liberă</i>” (Legea nr. 395/2006 privind aderarea Republicii Moldova la Convenție) și la rândul său, statul nostru a acordat dreptul de a naviga sub pavilionul R. M la cca. 400 nave, prin urmare este imperativ necesar de acordat o atenție și acestui tip de transport.</p> <p>Specific pentru transportul naval se propune instituirea unui mecanism de monitorizare și raportare a emisiilor agreeat la nivel european. Astfel se propune realizarea treptată a următoarelor sarcini:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- monitorizarea, evidența, verificarea emisiilor (GES) generate de nave;</li> <li>- calcularea și determinarea obligațiunilor pecuniare;</li> <li>- raportarea în fața organismelor internaționale privind angajamentele asumate.</li> </ul> <p>Acest mecanism, în comun cu alte actele normative existente, va contribui la soluționarea următoarelor probleme:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- stabilirea unui sistem de monitorizare, raportare și verificare a emisiilor de GES de la o sursă concretă și anume transportului maritim, cu o pondere înaltă a acestor emisii pentru atingerea obiectivului intermediar, precum reducerea necondiționată emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) la nivel național, până la 70% comparativ cu anul de referință 1990 către anul 2030, la 88% în mod condiționat (Programul național de reducere emisiilor de GES);</li> <li>- validarea primară a datelor din cadrul Sistemului național de monitorizare și raportare a emisiilor de gaze cu efect de seră reglementat prin HG nr.1277/2018 (la moment este o lipsă a informației veridice cu privire la ponderea emisiilor de GES în structura emisiilor totale provenite din activitățile din domeniul transportului maritim);</li> </ul>	

- eficientizarea organizării activității de stabilire clară a procedurilor de monitorizare, raportare și verificarea datelor și informațiilor raportate cu privire la emisii de GES;
- consolidarea constantă a informațiilor necesare pentru a urmări progresele în ceea ce privește dimensiunea „decarbonizarea economiei naționale” (obiectiv - reducerea emisiilor de GES din sectorul complex al „Transporturilor” (26.3%).

***b) Descrieți problema, persoanele/entitățile afectate și cele care contribuie la apariția problemei, cu justificarea necesității schimbării situației curente și viitoare, în baza dovezilor și datelor colectate și examinate***

Deși transportul maritim din punct de vedere ecologic este unul mai puțin poluant ca alte tipuri de transport, acesta reprezintă, de asemenea o sursă importantă în creșterea de emisii de gaze cu efect de seră. De exemplu în 2018, emisiile globale ale transportului maritim au reprezentat 1076 de milioane de tone de CO<sub>2</sub> și au fost responsabile pentru aproximativ 2,9% din emisiile globale cauzate de activitățile umane. Studiile arată că, până în 2050, aceste emisii ar putea crește cu până la 130% față de emisiile din 2008. În cazul în care impactul activităților de transport maritim asupra schimbărilor climatice crește conform estimărilor, acesta va submina obiectivele Acordului de la Paris (ratificat de Republica Moldova prin Legea nr. 78/2017).

Pentru a reduce în mod semnificativ emisiile de gaze cu efect de seră (GES) provenite din transportul maritim internațional, este de dorit să se adopte măsuri globale eficiente. În iulie 2023, Organizația Maritimă Internațională (OMI) a făcut un pas pe această cale, angajându-se să stabilească noi obiective de reducere a emisiilor de GES și să elaboreze și să adopte în 2025 un set de măsuri, care să permită atingerea acestor obiective privind reducerea GES. În următorii ani, anume prin monitorizarea emisiilor se va constata ce măsuri urmează a fi adoptate și implementate și dacă acestea vor fi suficiente pe măsura atingerii acestor obiective și a obiectivelor Acordului de la Paris. Prin urmare, sunt necesare acțiuni imediate și coordonate la nivel internațional și național pentru a atenua consecințele schimbărilor climatice prin reducerea emisiilor de GES și pentru a ajuta atât țările dezvoltate, cât și cele aflate în curs de dezvoltare să se adapteze la aceste efecte, devenite deja inevitabile.

La nivel Uniunii Europene, Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim introduce procedura anuală obligatorie pentru toți armatorii privind monitorizarea, raportarea și verificarea (MRV) emisiilor GES de navele pe care le gestionează și cuprinde:

- planuri de monitorizare;
- rapoarte anuale privind emisiile;
- rapoarte de verificare;
- necesitate de remediere.

În practică după ajustarea cadrului normativ național, acest proces poate fi prezentat în felul următor: operatorii de nave vor prezenta spre aprobare autorităților de resort (Agenției de Mediu) un plan de monitorizare privind emisiile de GES generate de nave. Datele privind emisiile vor fi verificate anual de către un verficator acreditat și independent și contrapuse cu planul aprobat. La începutul anului operatorii vor prezenta autorităților de resort un raport de verificare. La rândul său datele dezagregate vor fi transmise autorităților internaționale cărora au fost conferite funcțiile privind diminuarea emisiilor GES.

Sistemul de Monitorizare, Raportare și Verificare (MRV), propus pentru aprobare în sectorul maritim, se bazează pe prevederile Directivei 2003/87/CE. Acesta constituie o componentă cheie a strategiei de decarbonizare adoptate de Comunitatea Energetică, organizație din care Republica Moldova este membră din anul 2010. ([https://www.energy-community.org/dam/jcr:c28b58eb-22db-4ad5-9ed1-4e93b5b613b7/19thMC\\_Decarbonisation\\_Roadmap\\_301121.pdf](https://www.energy-community.org/dam/jcr:c28b58eb-22db-4ad5-9ed1-4e93b5b613b7/19thMC_Decarbonisation_Roadmap_301121.pdf))

Implementând sistemul de Monitorizare, Raportare și Verificare (MRV) în sectorul maritim, se elimină redundanțele și se facilitează obținerea de date precise direct de la operatorii navelor. Prin colectarea datelor mai exacte se va crește semnificativ acuratețea stabilirii cotelor de emisii pentru activitățile vizate. Aceasta este în deplină concordanță cu sistemul de comercializare a emisiilor de gaze cu efect de seră, implementat inițial de Comunitatea Energetică. În etapa ulterioară, se va urmări alinierea cu sistemul de comercializare a cotelor de emisii al Uniunii Europene, proces ce va avea loc după aderarea Republicii Moldova la acesta.

***c) Expuneți clar cauzele care au dus la apariția problemei***

Ponderea înaltă care se atestă în ultima perioadă privind creșterea emisiilor de GES din sectorul „Transporturi” (26.3%) în structura emisiilor totale prezintă un interes sporit de reglementare a situației.

Lipsa unui sistem de monitorizare, raportare și verificare a emisiilor de GES de la sursa emiterii prezintă dificultăți la calcularea exactă a datelor care necesită raportate organizațiilor internaționale de resort. Cu siguranță atestăm la lipsa informației veridice cu privire la ponderea emisiilor de GES din activitățile din domeniul transportului maritim.

Reglementările din domeniu în absența unui mecanism transparent și eficient vor duce la imposibilitatea privind evaluarea progresului înregistrat în implementarea politicilor și măsurilor de atenuare și adaptare la efectele negative ale schimbărilor climatice prevăzute în Contribuția Națională Determinată a Republicii Moldova în baza datelor estimative și imprecise.

***d) Descrieți cum a evoluat problema și cum va evolua fără o intervenție***

Fenomenul încălzirii globale a impus statele dezvoltate să-și elaboreze strategii de dezvoltare pentru o economie verde și durabilă, astfel la nivelul Uniunii Europene din 1 ianuarie 2005, operatorii, activităților reglementate de legislație, trebuie să restituie în fiecare an un număr corespunzător de cote de emisie pentru a acoperi emisiile de GES din anul precedent (o emisie pentru fiecare tonă de dioxid de carbon (CO<sub>2</sub>); sau o cantitate echivalentă de alte GES puternice). Anual, numărul total de cote emise în UE se reduce treptat, cu scopul de a încuraja diminuarea emisiilor de GES.

În Republica Moldova monitorizarea și estimarea emisiilor de GES se efectuează prin intermediul procesului de inventariere la nivel național a surselor de emisii și de sechestrare. Conform rapoartelor către CONUSC, Republica Moldova a înregistrat anumite reușite privind îndeplinirea obiectivelor trasate către 2020. Republica Moldova a depășit nivelul planificat de emisii cu doar cca 5,3%, înregistrând progrese la reducerea emisiilor de GES. Pe de altă parte se înregistrează creșteri însemnate de GES în sectorul „Transporturi” – cu 25,7% în raport cu perioada anterioară.

În lipsa unui cadru normativ național este dificil de a impune operatorilor de nave monitorizarea, verificarea și raportarea de GES, totodată costurile mari pentru procurarea „certificatelor de emisii” (*achitarea pentru 40 % din emisiile raportate pentru 2024, pentru 70 % din emisiile raportate pentru 2025 și pentru 100 % din emisiile raportate pentru 2026*) pot servi temei pentru armatorii europeni să aleagă pavilionul Republicii Moldova. Respectiv, în aceste condiții operatorii vor prezenta date eronate, prin urmare onorarea obligațiilor asumate de Republica Moldova vor fi unele declarative, fapt ce poate diminua imaginea statului în fața actorilor străini.

***e) Descrieți cadrul juridic actual aplicabil raporturilor analizate și identificați carențele prevederilor normative în vigoare, identificați documentele de politici și reglementările existente care condiționează intervenția statului***

Cadrul normativ național actual nu reglementează raporturile aplicabile analizate.

Conform Hotărârii Guvernului nr. 1277/2018 (elaborată în temeiul Acordului de la Paris), Agenția de Mediu colectează date generale din diferite sectoare de la instituții și autorități publice în scopul compilării inventarului național al emisiilor de gaze cu efect de seră (energie, procese industriale, transport, agricultură, folosința terenurilor și schimbările acestora, silvicultură și deșeuri). Datele privitor la transportul maritim nu sunt incluse, fapt ce reprezintă o îngrijorare a donatorilor externi.

La moment este relevant de menționat proiectul Legii privind acțiunile climatice (număr unic 63/MM/2024, aflat în proces de avizare), astfel măsurile întreprinse sunt în corelație, fapt care se va lua în considerație la etapa de promovare a actului normativ. Acesta stabilește cadrul juridic necesar pentru procedurile esențiale vizate în proiect: conform unui Plan de Monitorizare, operatorii navelor sunt responsabili de monitorizarea emisiilor de gaze cu efect de seră (GES), trebuie să elaboreze un raport anual privind emisiile, care ulterior este supus verificării de către un verficator acreditat. Măsurile întreprinse sunt corelate cu normele existente expuse anterior, totodată reliefăm și Hotărârea Guvernului nr. 1078/2023 cu privire la aprobarea Conceptului Sistemului Informațional „Ghișeul unic în domeniul maritim”, sistem care va facilita colectarea datelor al navelor străine care vor avea ca destinație un port din Republica Moldova.

**2. Stabilirea obiectivelor**

***a) Expuneți obiectivele (care trebuie să fie legate direct de problemă și cauzele acesteia, formulate cuantificat, măsurabil, fixat în timp și realist)***

Obiectivele trasate după aprobarea Regulamentului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim:

- monitorizarea, raportarea și verificarea de GES în domeniu maritim;
- asigurarea unei raportări actuale, transparente, exacte, coerente, comparabile și integrale către CONUSC și Organizația Maritimă Internațională;
- evaluarea progreselor în ceea ce privește respectarea acestor angajamentelor asumate;
- reglementarea temeiului juridic pentru stabilirea mecanismului de taxare pentru carbon la nivel național în scopul evitării taxării agenților economici la un preț de carbon mai înalt decât cel stabilit în UE, după alinierea la Mecanismul de ajustare a carbonului la frontieră, care va intra în vigoare în anul 2026.

### 3. Identificarea opțiunilor

#### a) Expuneți succint opțiunea „a nu face nimic”, care presupune lipsa de intervenție

A nu face nimic înseamnă a nu onora obligațiunile luate de RM față de Acordul Climatic de la Paris (2015) și Tratatul Comunității Energetice.

Pe de altă parte punerea în aplicare a Acordului de la Paris necesită resurse financiare substanțiale. În cadrul acordului, țările dezvoltate s-au angajat să mobilizeze 100 de miliarde USD (aproximativ 84 de miliarde EUR) în fiecare an pentru a sprijini țările în curs de dezvoltare, respectiv Republica Moldova riscă să fie refuzată la implementarea proiectelor de dezvoltare strategică.

b) Expuneți principalele prevederi ale proiectului, cu impact, explicând cum acestea ținesc cauzele problemei, cu indicarea noutăților și întregului spectru de soluții/drepturi/obligații ce se doresc să fie aprobate

Aspectele cheie ale proiectului:

#### 1. Se aplică:

- a) navelor cu un tonaj mai mare sau egal cu 5000 de tone
  - b) navelor de transport general de mărfuri cu un tonaj mai mic de 5000 de tone, dar nu mai mic de 400 de tone;
  - c) navelor de aprovizionare în larg cu un tonaj brut nu mai mic de 400 de tone.
- determinarea clară a subiecților vizați, care prezintă interes pentru monitorizare și raportare

GES.

2. Se identifică gazele relevante de la arderea combustibilului următoarele gaze cu efect de seră:

- a) dioxidul de carbon ( $CO_2$ );
- b) metanul ( $CH_4$ );
- c) protoxidul de azot ( $N_2O$ ).

$CO_2$  - ajunge în atmosferă prin arderea combustibililor fosili și prin reacții chimice;

$CH_4$  - Emisiile de metan rezultă din producția și transportul cărbunelui, gazelor naturale și petrolului;

$N_2O$  – permite arderea unor cantități mai mare de combustibil, crește puterea motorului.

3. Se pune în sarcina armatorilor să monitorizeze, verifice și raporteze anual în baza unui plan aprobat de autoritatea de resort, emisiile degajate de navele aflate în gestiune. În fiecare an, companiile trebuie să monitorizeze emisiile și alte informații relevante pentru fiecare dintre navele lor care intră sub incidența regulamentului. Pentru a asigura o monitorizare coerentă și comparabilă, companiile trebuie să își documenteze într-un plan de monitorizare metoda pe care urmează să o aplice. Planul de monitorizare trebuie să conțină documentație completă și transparentă privind aspecte precum diferitele surse de emisii de pe navă și procedurile de determinare a datelor de activitate pentru fiecare călătorie (adică distanța parcursă, numărul de pasageri, detalii despre marfa transportată, timpul petrecut pe mare etc.). Armatorii trebuie să prezinte, pentru fiecare navă aflată sub responsabilitatea lor, un raport verificat pentru întreaga perioadă de raportare din anul precedent.

4. Controlul conformității se efectuează de către un verificator acreditat și independent, care eliberează declarația de conformitate, valabilă 18 luni de la perioada de raportare.

5. Verificatorul de rapoarte anuale de monitorizare a emisiilor de GES trebuie să fie acreditat de către organismele de acreditare (în cazul Republicii Moldova ar fi Centrul Național de Acreditare - "MOLDAC").

6. Metoda de determinare al GES poate fi selectată din cele reglementate, patru la număr.

7. Un model de plan, potrivit anexei. Planul trebuie să includă datele vizate.

c) Expuneți opțiunile alternative analizate sau explicați motivul de ce acestea nu au fost luate în considerare

Opțiunea de a nu elabora și promova normele propuse poate fi urmată de continuarea executării incorecte, parțiale și/sau eronate a acțiunilor descrise în proiect. În rezultat, aceasta poate aduce la scăderea încrederii autorității statului față de angajamentele asumate.

Pe de altă parte, consecințele se pot răsfrânge și asupra armatorilor, potrivit art. 20 din Regulamentul (UE) 2015/757 “*navelor care nu au respectat cerințele de monitorizare și raportare pentru două sau mai multe perioade de raportare consecutive și în cazul în care alte măsuri de executare nu au asigurat respectarea acestora, autoritatea competentă a statului membru din portul de intrare poate emite un ordin de expulzare care este notificat Comisiei, EMSA, celorlalte state membre și statului de pavilion în cauză. Ca urmare a emiterii unui astfel de ordin de expulzare, orice stat membru refuză intrarea navei respective în oricare dintre porturile sale până când societatea nu îndeplinește cerințele de monitorizare și raportare în conformitate cu articolele 11 și 18. Respectarea acelor cerințe este confirmată prin notificarea unui document de conformitate valabil către autoritatea națională competentă care a emis ordinul de expulzare. Prezentul alineat nu aduce atingere normelor maritime internaționale aplicabile în cazul navelor aflate în primejdie.*”

Respectiv, în contextul primirii statutului de stat membru candidat al Uniunii Europene, opțiuni alternative coerente nu au fost identificate.

#### 4. Analiza impacturilor opțiunilor

a) **Expuneți efectele negative și pozitive ale stării actuale și evoluția acestora în viitor, care vor sta la baza calculării impacturilor opțiunii recomandate**

Starea actuală se poate descrie doar în aspectele negative al GES, astfel proiectul propus este considerat ca o măsură de prevenire, în sensul în care aprobarea unui act normativ are menirea de a evita anumite efecte negative din domeniu ce urmează să aibă loc în cazul în care nu va fi adoptat/tergiversat respectivul act normativ.

În cazul în care nu vor fi monitorizate, raportate și evaluate periodic eforturile depuse în scopul diminuării schimbărilor climatice consecințele se vor resimți la controlul eficient asupra contribuției, astfel nu se vor stabili prioritățile cu privire la atenuare a emisiilor de GES și adaptare la schimbările climatice. Adaptarea la întreg mecanism agreeat doar poate cu succes atingerea țintelor în materie de reducere a emisiilor de GES. Pentru a se obține îmbunătățiri reale în ceea ce privește atenuarea schimbărilor climatice, este necesar să se pună în aplicare acțiuni prompte și eficiente pentru a reduce emisiile, cu ajutorul unor măsuri adecvate, uneori costisitoare.

**b<sup>1</sup>) Pentru opțiunea recomandată, identificați impacturile completând tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieți pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părțile interesate care ar putea fi afectate pozitiv și negativ de acestea**

Colectarea datelor se va facilita datorită Sistemului informațional „Ghișeu unic în domeniul maritim”, aceste date se vor transmite de armatorii, care au ca destinație un port din R.M., această practică este una deja funcțională la nivelul UE. Povara administrativă constă în agregarea datelor colectate și transmiterea ulterioară instituțiilor internaționale, de remarcat faptul că din 2025 se propune la nivel de UE comercializarea cotelor de emisii GES, respectiv costurile privind sarcinile conferite Agenției Navale și Agenției de Mediu pot fi deduse la fel și pe plan național.

Costul conformării cu cerințele descrise variază în funcție de dimensiunea navei și de cantitatea de combustibil consumată.

Potrivit portalului <https://www.sustainable-ships.org> costul pentru compania de transport este de aproximativ 200 EUR per tona metrică de combustibil cu 70 EUR per tona metrică de CO<sub>2</sub>.

Pentru MRV UE în conformitate cu Regulamentul UE 2015/757, serviciile de verificator acreditat pentru navele cu o capacitate mai mare de 5000T se ridică la 1000 EUR per navă și include următoarele acțiuni:

- Întocmirea planului de monitorizare și elaborarea raportului anual de monitorizare a emisiilor de GES;
- Verificarea raportului de monitorizare.
- Instruirea persoanelor implicate în procesul de întocmire a documentelor.

Aceste instruiiri pot fi realizate în procesele de formare a personalului, fapt ce poate duce la minimizarea costurilor.

Calculul efectuat are un impact direct asupra costului final a produsului ajuns la consumatorul final. Respectiv inițial vom atesta la o creștere a produselor de import.

Beneficiile intervenției pot fi corelate la totalitatea normelor statuate în art. 37 din Constituția Republicii Moldova, pe de altă parte costurile ridicate a produselor de import poate stimula dezvoltatorii locali la producerea bunurilor respectivi pe piața internă, prin urmare impactul poate fi catalogat pozitiv în vederea ofertelor de locuri de muncă noi.

***b<sup>2</sup>) Pentru opțiunile alternative analizate, identificați impacturile completând tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieți pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părțile interesate care ar putea fi afectate pozitiv și negativ de acestea***

Nu au fost analizate opțiuni alternative.

***c) Pentru opțiunile analizate, expuneți cele mai relevante/iminente riscuri care pot duce la eșecul intervenției și/sau schimba substanțial valoarea beneficiilor și costurilor estimate și prezentați presupuneri privind gradul de conformare cu prevederile proiectului a celor vizați în acesta***

Identificarea evaluatorilor reprezintă un posibil eșec al intervenției. Lipsa acestora poate împiedica realizarea sarcinilor. Acest fapt se datorează birocrăției procedurii de acreditare al acestora, respectiv se impune delegarea atribuțiilor companiilor similare acreditate în UE.

***d) Dacă este cazul, pentru opțiunea recomandată expuneți costurile de conformare pentru întreprinderi, dacă există impact disproporționat care poate distorsiona concurența și ce impact are opțiunea asupra întreprinderilor mici și mijlocii. Se explică dacă sânt propuse măsuri de diminuare a acestor impacturi***

Nu este cazul.

### **Concluzie**

***e) Argumentați selectarea unei opțiuni, în baza atingerii obiectivelor, beneficiilor și costurilor, precum și a asigurării celui mai mic impact negativ asupra celor afectați***

Protejarea sistemului climatic este o problemă transfrontalieră. Dimensiunea problemei necesită acțiuni la nivelul mondial, regional, precum și local. Acțiunea este conectă la angajamentele asumate potrivit:

- Hotărârii Parlamentului nr.404/1995 privind aderarea la Convenția-cadru a ONU cu privire la schimbările climei;
- Legii nr.112/2014 pentru ratificarea Acordului de asociere cu UE și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice;
- Legii nr.78/2017 pentru ratificarea Acordului de la Paris;
- Legii 347/2022 privind ratificarea Acordului de asociere cu UE privind participarea la programul UE pentru mediu și politici climatice;
- Hotărârii Guvernului nr.1470/2016 cu privire la aprobarea Strategiei de dezvoltare cu emisii reduse până în anul 2030 și a planului de acțiuni pentru implementarea acesteia;
- Hotărârii Guvernului nr.358/2021 cu privire la instituirea și funcționarea Sistemului național de monitorizare și raportare a emisiilor cu gaze cu efect de seră și altor informații relevante pentru schimbările climatice.

Prin implementarea și transpunerea actelor relevante ale Uniunii Europene se va crea cadrulul normativ privind stabilizarea concentrațiilor de GES în atmosferă la un nivel care să împiedice orice perturbare antropică periculoasă a sistemului climatic pentru a proteja sănătatea și bunăstarea umană împotriva riscurilor legate de clima.

### **5. Implementarea și monitorizarea**

***a) Descrieți cum va fi organizată implementarea opțiunii recomandate, ce cadru juridic necesită a fi modificat și/sau elaborat și aprobat, ce schimbări instituționale sânt necesare***



Implementarea prevederilor proiectului Regulamentului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim se va realiza prin conlucrarea autorităților precum:

- Agenția de Mediu, la coordonarea planului vizat în proiect și raportarea datelor,
- Agenția Navală, în cazul atestării ordinelor de expulzare și
- Inspectoratul pentru Protecția Mediului, în cazul atestării încălcărilor.

Este important de menționat că succesul intervenției este condiționat de legiferarea proiectului legii indicat anterior și anume Legea privind acțiunile climatice (număr unic 63/MM/2024), sau introducerea reglementărilor cu caracter primar ce derivă din proiect în Codul navigației maritime comerciale, aprobat prin Legea n. 599/1999.

**b) Indicați clar indicatorii de performanță în baza cărora se va efectua monitorizarea**

Monitorizarea implementării prevederilor propuse se va realiza imediat după aprobarea acesteia, astfel încât:

- se vor raporta date concrete privitor la emisiile GES degajate de transportul maritim;
- se va contribui la obiective asumate privind reducerea emisiilor de GES (până la 70% comparativ cu anul de referință 1990 către anul 2030, și până la 88% în mod condiționat);
- contribuirea dezvoltării transportului alternativ, cu emisii reduse;
- va diminua impactului nociv al emisiilor GES.

**c) Identificați peste cât timp vor fi resimțite impacturile estimate și este necesară evaluarea performanței actului normativ propus. Explicați cum va fi monitorizată și evaluată opțiunea**

Impacturile estimate privitor la conformarea armatorilor vor fi resimțite în termen restrâns odată cu implementarea prevederilor proiectului.

La capitolul reducerii emisiilor de GES aprecierea va fi potrivit strategiei de dezvoltare, resimțită într-un termen mai lung.

**6. Consultarea**

**a) Identificați principalele părți (grupuri) interesate în intervenția propusă**

Ministerul Mediului;  
Agenția Navală;  
Agenția de Mediu;  
Inspectoratul pentru Protecția Mediului;  
Centrul Național de Acreditare;  
Instituția Publică ”Oficiul Național de implementare a proiectelor în domeniul mediului”;  
Armatorii.

**b) Explicați succint cum (prin ce metode) s-a asigurat consultarea adecvată a părților**

Anunțul cu privire la inițierea procesului de elaborare a proiectului hotărârii de Guvern pentru aprobarea Regulamentului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim și studiul de cercetare/analiza impactului a fost publicat pe pagina web a MIDR și particip.gov.md. pentru consultări cu autoritățile competente și alte părți interesate în conformitate cu Legea privind transparența în procesul decizional nr. 238/2008 și Legea privind actele normative nr. 100/2017.

De asemenea, analiza impactului a fost transmisă spre consultare părților interesate identificate la pct.6.

**c) Expuneți succint poziția fiecărei entități consultate față de documentul de analiză a impactului și/sau intervenția propusă (se expune poziția a cel puțin unui exponent din fiecare grup de interese identificat)**

Poziția Ministerului Mediului:

1) privind includerea în compartimentul 1, lit. e) a proiectului actului ce se află la moment în process de avizare a fost luat în considerare parțial, cu titlu informativ. Compartimentul urmează să include documentele de politici și actele normative **existente** care condiționează intervenția statului întru elaborarea proiectului de act normative – la moment reglementări în domeniu maritim nu sunt.

2) privind includerea în compartimentul 5, lit. a) a Hotărârii Guvernului nr. 1277/2018 nu se consider relevant odată ce măsurile vizate în proiect nu au tangență cu normele vizate. Se propune instituirea

unui mecanism de monitorizare, care va fi realizat de armatori, funcția Agenției de Mediu fiind doar de a colecta datele și a aproba planurile de monitorizare a emisiilor GES.

Poziția Agenției de Mediu este formulată în raport cu proiectul actului normativ, constatând unele neconcordanțe cu actul transpus și lipsa resurselor tehnice necesare pentru funcțiile delegate. În context, potrivit Regulamentului cu privire la organizarea și funcționarea Agenției de Mediu, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 549/2018 Agenția este autoritatea administrativă subordonată ministerului Mediului, complementar poziția expusă a fost prezentată și ministerului Mediului, respectiv se consideră judicios promovarea normelor conexe, în scopul excluderii impedimentelor de realizare a sarcinilor prevăzute în proiect, dacă acestea se atestă.

Poziția Agenției Navale în mare parte este formulată în raport cu proiectul actului normativ, iar privitor la analiza impactului autoritatea a menționat că în studiu lipsește informația precum că Republica Moldova nu este parte la Anexa VI (Prevenirea poluării aerului de la nave, intrat în vigoare la 19 mai 2005) la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave, adoptată la Londra la 2 noiembrie 1973.

## Anexa nr. 1

### Tabel pentru identificarea impacturilor

Categoriile de impact	Punctaj atribuit		
	<i>Opțiunea propusă</i>	<i>Opțiunea alterativă 1</i>	<i>Opțiunea alterativă 2</i>
<b>Economic</b>			
costurile desfășurării afacerilor	+2	0	0
povara administrativă	+1	0	0
fluxurile comerciale și investiționale	+1	0	0
competitivitatea afacerilor	+1	0	0
activitatea diferitor categorii de întreprinderi mici și mijlocii	+1	0	0
concurența pe piață	0	0	0
activitatea de inovare și cercetare	0	0	0
veniturile și cheltuielile publice	+1	0	0
cadrul instituțional al autorităților publice	+1	0	0
alegerea, calitatea și prețurile pentru consumatori	0	0	0
bunăstarea gospodăriilor casnice și a cetățenilor	+1	0	0
situația social-economică în anumite regiuni	0	0	0
situația macroeconomică	0	0	0
alte aspecte economice	0	0	0
<b>Social</b>			
gradul de ocupare a forței de muncă	+1	0	0
nivelul de salarizare	0	0	0
condițiile și organizarea muncii	0	0	0

sănătatea și securitatea muncii	0	0	0
formarea profesională	0	0	0
inegalitatea și distribuția veniturilor	0	0	0
nivelul veniturilor populației	0	0	0
nivelul sărăciei	0	0	0
accesul la bunuri și servicii de bază, în special pentru persoanele social-vulnerabile	0	0	0
diversitatea culturală și lingvistică	0	0	0
partidele politice și organizațiile civice	0	0	0
sănătatea publică, inclusiv mortalitatea și morbiditatea	+1	0	0
modul sănătos de viață al populației	+2	0	0
nivelul criminalității și securității publice	0	0	0
accesul și calitatea serviciilor de protecție socială	0	0	0
accesul și calitatea serviciilor educaționale	0	0	0
accesul și calitatea serviciilor medicale	0	0	0
accesul și calitatea serviciilor publice administrative	0	0	0
nivelul și calitatea educației populației	0	0	0
conservarea patrimoniului cultural	0	0	0
accesul populației la resurse culturale și participarea în manifestații culturale	0	0	0
accesul și participarea populației în activități sportive	0	0	0
discriminarea	0	0	0
alte aspecte sociale	0	0	0
<b>De mediu</b>			
clima, inclusiv emisiile gazelor cu efect de seră și celor care afectează stratul de ozon	+3	0	0
calitatea aerului	+3	0	0
calitatea și cantitatea apei și resurselor acvatice, inclusiv a apei potabile și de alt gen	+3	0	0
biodiversitatea	+3	0	0
flora	+3	0	0
fauna	+3	0	0
peisajele naturale	+3	0	0
starea și resursele solului	+3	0	0
producerea și reciclarea deșeurilor	0	0	0

utilizarea eficientă a resurselor regenerabile și neregenerabile	0	0	0
consumul și producția durabilă	+1	0	0
intensitatea energetică	0	0	0
eficiența și performanța energetică	+3	0	0
bunăstarea animalelor	+3	0	0
riscuri majore pentru mediu (incendii, explozii, accidente etc.)	+3	0	0
utilizarea terenurilor	0	0	0
alte aspecte de mediu	+3	0	0

*Tabelul se completează cu note de la -3 la +3, în drept cu fiecare categorie de impact, pentru fiecare opțiune analizată, unde variația între -3 și -1 reprezintă impacturi negative (costuri), iar variația între 1 și 3 – impacturi pozitive (beneficii) pentru categoriile de impact analizate. Nota 0 reprezintă lipsa impacturilor. Valoarea acordată corespunde cu intensitatea impactului (1 – minor, 2 – mediu, 3 – major) față de situația din opțiunea „a nu face nimic”, în comparație cu situația din alte opțiuni și alte categorii de impact. Impacturile identificate prin acest tabel se descriu pe larg, cu argumentarea punctajului acordat, inclusiv prin date cuantificate, în compartimentul 4 din Formular, lit. b<sup>1</sup>) și, după caz, b<sup>2</sup>), privind analiza impacturilor opțiunilor.*



# CANCELARIA DE STAT A REPUBLICII MOLDOVA

## GRUPUL DE LUCRU AL COMISIEI DE STAT PENTRU REGLEMENTAREA ACTIVITĂȚII DE ÎNTRERINZĂTOR

Nr. 38-78-2499

Chișinău

5 martie 2024

**Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale**

*Ref. la nr. 12-912 din 19.02.2024*

În temeiul art.19 alin.(2) lit. b) din Legea nr.235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător, pct. 29 subpct.2) și pct. 34 subpct.2) lit. b) ale Regulamentului Grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.1429/2008, Grupul de lucru, în cadrul ședinței din 27 februarie curent a examinat și *a susținut analiza impactului de reglementare la proiectul Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim.*

Extrasul din Procesul-verbal nr. 8 al ședinței Grupului de lucru al Comisiei de stat pentru stat pentru reglementarea activității de întreprinzător din 27 februarie 2024 se anexează.

**Secretar general adjunct al Guvernului  
Președinte al Grupului de lucru al  
Comisiei de stat pentru reglementarea  
activității de întreprinzător**

*(semnat electronic)*

**Roman CAZAN**

**EXTRAS**  
**din PROCESUL-VERBAL nr. 8**  
**al ședinței Grupului de lucru**  
**al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător**  
*(ședință online)*  
**27 februarie 2024**

**Au participat :**

*Membrii Grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător:*

- |                               |   |
|-------------------------------|---|
| Alexandru Ghețu               | - Confederația Națională a Patronatului din Republica Moldova   |
| Carolina Linte                | - director executiv al Asociației Patronale Asociația Națională a Producătorilor de Lapte și Produse Lactate „Lapte”                  |
| Diana Russu/Svetlana Petrașcu | - Direcția susținere și promovare a membrilor CCI a Republicii Moldova, Camera de Comerț și Industrie                                 |
| Ion Rusu                      | - consultant al Federației Patronale a Constructorilor, Drumarilor și a Producătorilor Materialelor de Construcție CONDRUMAT          |
| Mihai Burunciuc               | - consultant de politici, Asociația Patronală AmCham  |
| Oxana Barbaroș                | - Asociația Națională a Companiilor din Domeniul TIC  |
| Roman Gapeev                  | - șef al Serviciului transport feroviar, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale  |
| Angela Panciuc                | - Consultant principal Direcția politici de prevenire a poluării, Ministerul Mediului   |
| Ghenadie Rusu                 | - Șef al Direcției protecția plantelor și siguranța alimentelor de origine vegetală, Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare |
| Ina Chiruța                   | - consultant principal în cadrul Direcției politici fiscale și vamale (secția impozite indirecte), Ministerul Finanțelor              |
| Corina Cristea                | - Șef adjunct al Direcției avizare acte normative   |
| Snejana Novac                 | - consultant principal în Direcția conformitate juridică, Cancelaria de Stat, secretarul Grupului de lucru                            |

**Responsabili din cadrul autorităților publice centrale:** Eduard Munteanu, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Galina Petrache, Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare, Ghenadie Rusu, Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare, Iuliana Albu, Ministerul Sănătății.

**Experți ai Secretariatul Evaluării Impactului de Reglementare:** dnii Oleg Chelaru și Victor Ermurachi, Nicolae Boțan.

**Examinarea analizei impactului de reglementare** la proiectul Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim

*Autor: Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale*

---

**Au luat cuvântul:**

**dl Eduard Munteanu**

A menționat că a recepționat opinia expertului, astfel au fost luate în considerare propunerile și obiecțiile parvenite în urma examinării analizei de impact și vor fi operate modificările necesare. Obiectivele trasate după aprobarea Regulamentului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim:

- monitorizarea, raportarea și verificarea de GES în domeniu maritim;
- asigurarea unei raportări actuale, transparente, exacte, coerente, comparabile și integrale către CONUSC și Organizația Maritimă Internațională;
- evaluarea progreselor în ceea ce privește respectarea acestor angajamentelor asumate;
- reglementarea temeiului juridic pentru stabilirea mecanismului de taxare pentru carbon la nivel național în scopul evitării taxării agenților economici la un preț de carbon mai înalt decât cel stabilit în UE, după alinierea la Mecanismul de ajustare a carbonului la frontieră, care va intra în vigoare în anul 2026.

Ponderea înaltă care se atestă în ultima perioadă privind creșterea emisiilor de GES din sectorul „Transporturi” (26.3%) în structura emisiilor totale prezintă un interes sporit de reglementare a situației.

Lipsa unui sistem de monitorizare, raportare și verificare a emisiilor de GES de la sursa emiterii prezintă dificultăți la calcularea exactă a datelor care necesită raportate organizațiilor internaționale de resort. Cu siguranță atestăm la lipsa informației veridice cu privire la ponderea emisiilor de GES din activitățile din domeniul transportului maritim.

Reglementările din domeniu în absența unui mecanism transparent și eficient vor duce la imposibilitatea privind evaluarea progresului înregistrat în implementarea politicilor și măsurilor de atenuare și adaptare la efectele negative ale schimbărilor climatice prevăzute în Contribuția Națională Determinată a Republicii Moldova în baza datelor estimative și imprecise.

***Principalele prevederi:***

- Se pune în sarcina armatorilor să monitorizeze, verifice și raporteze anual în baza unui plan aprobat de autoritatea de resort, emisiile degajate de navele aflate în gestiune. În fiecare an, companiile trebuie să monitorizeze emisiile și alte informații relevante pentru fiecare dintre navele lor care intră sub incidența regulamentului. Pentru a asigura o monitorizare coerentă și comparabilă, companiile trebuie să își documenteze într-un plan de monitorizare metoda pe care urmează să o aplice.

Planul de monitorizare trebuie să conțină documentație completă și transparentă privind aspecte precum diferitele surse de emisii de pe navă și procedurile de determinare a datelor de activitate pentru fiecare călătorie (adică distanța parcursă, numărul de pasageri, detalii despre marfa transportată, timpul petrecut pe mare etc.). Armatorii trebuie să prezinte, pentru fiecare navă aflată sub responsabilitatea lor, un raport verificat pentru întreaga perioadă de raportare din anul precedent.

Controlul conformității se efectuează de către un verificador acreditat și independent, care eliberează declarația de conformitate, valabilă 18 luni de la perioada de raportare.

-Verificadorul de rapoarte anuale de monitorizare a emisiilor de GES trebuie să fie acreditat de către organismele de acreditare (în cazul Republicii Moldova ar fi Centrul Național de Acreditare - ”MOLDAC”).

Metoda de determinare al GES poate fi selectată din cele reglementate, patru la număr.

-Un model de plan, potrivit anexei. Planul trebuie să includă datele vizate.

Implementarea prevederilor proiectului Regulamentului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim se va realiza prin conlucrarea autorităților precum:

- Agenția de Mediu, la coordonarea planului vizat în proiect și raportarea datelor,

- Agenția Navală, în cazul atestării ordinelor de expulzare și
- Inspectoratul pentru Protecția Mediului, în cazul atestării încălcărilor.

### ***Solicită susținerea analizei de impact.***

#### **dl Nicolae Boțan**

A menționat că în opinie au fost expuse câteva recomandări cum ar fi la **definirea problemei**, în acest compartiment, conform cerințelor Metodologiei, este necesar de identificat clar ce probleme (*existente sau potențiale*) sunt depistate, care probabil necesită intervenția statului. Se clarifică în detaliu situația existentă, se identifică cauzele problemelor depistate, care exact sunt părțile afectate și în ce mod. Orice enunțuri în formă concludivă din cadrul Definirii problemei necesită să fie susținute de date, exemple și analiză.

Cu toate că la definirea problemei se expune destul de clar contextul politicilor de mediu la nivel european, din care reiese necesitatea intervenției la nivel național, totuși la analiza situației existente, este important să se clarifice situația actuală din Moldova, cu identificarea clară a persoanelor afectate sau vizate de intervenția propusă. Cât în proiect, atât și în AI se iau în calcul doar navele cu pavilion MD, ceea ce nu pare să corespundă cu Regulamentul UE, dar și cu obiectivul intervenției de principiu, odată ce scopul este diminuarea poluării de la oricare sursă, indiferent unde este înregistrată nava, atât timp cât face escale în portul din Moldova. Astfel este important să fie clarificată magnitudinea intervenției și a problemei prin prezentarea unor date statistice în acest sens.

În paralel este necesar ca să fie prezentat ce mecanisme de colectare de informații, raportare, plată de mediu există în prezent, fie că sunt doar reglementate sau deja sunt implementate. Spre exemplu mecanismul de raportări aprobat prin HG nr.1277/2018 la fel vine să pună în aplicare angajamentele stabilite în Acordul de la Paris, în care se impune raportarea statistică periodică în baza Raportului Statistic BE-1. Este important ca să se clarifice în analiză din ce cauză acest mecanism nu este suficient pentru onorarea angajamentelor și sunt necesare raportări suplimentare.

În privința componentei juridice, este important de a clarifica în mod expres că în prezent, la nivel de lege (fie că e vorba de Cod sau Legea nr.98/2022) nu se prevede în mod clar obligația de a elabora planuri de monitorizare a consumului de combustibil și raportarea periodică. Ori în lipsa unui temei legal, Hotărârea de Guvern propusă riscă să nu aibă acoperire legală și obligațiile prevăzute să nu fie opozabile transportatorilor.

**Analiza impactului opțiunilor.** În cadrul acestui compartiment, conform cerințelor Metodologiei, este necesar să se indice impactul noilor prevederi din proiect și costurile de conformare în comparație cu beneficiile și costurile situației actuale, la fel să clarifice cum vor influența soluțiile propuse asupra cauzelor problemelor.

Costurile expuse în analiză necesită să fie dezvoltate și expuse cu mai multe detalii. Adică este important de a clarifica ce presupune efortul agentului economic pentru colectarea informației și raportarea acesteia, în special ca și povară administrativă și dacă aceasta implică personal auxiliar (cu toate costurile aferente de instruire ș.a.). În raport cu verificatorii, este important de a clarifica dacă scenariul propus în proiect este de principiu fezabil în realitățile Moldovei și ce se întâmplă în situația în care nu vor exista verificatori acreditați în Moldova. În paralel se va identifica cum va crește povara pe autoritățile publice – Agenția Navală și Agenția de Mediu. Nu în ultimul rând, este necesar să se clarifice care vor fi potențialele beneficii directe.

În astfel de intervenții este extrem de importantă strategia de implementare. Este necesar ca acest compartiment să fie dezvoltat, să se indice dacă sunt negociate fonduri ce pot fi accesate de Moldova pentru a pune în aplicare sistemul de planificare și raportare, care sunt pașii pe care trebuie să-i întreprindă Guvernul pentru a se asigura că un astfel de sistem va funcționa în practică. Cum se va ține cont de sistemele naționale paralele de raportare în domeniul mediului și protecției aerului atmosferic, așa încât să se asigure că același agent economic nu va fi obligat să transmită aceiași informație în mai multe direcții.

În partea ce ține de **consultările publice** este important ca în raport cu toate entitățile afectate, să fi derulat deja consultările necesare și să fie reflectată și poziția agenților economici (armatorilor, transportatorilor) în compartimentul corespunzător. Dacă se indică că este publicat anunțul despre inițierea elaborării proiectului, este necesar ca să fie inclusă adresa exactă (link) de pe [particip.gov.md](http://particip.gov.md).



**Concluzii:** Analiza prezentată corespunde parțial cu cerințele Metodologiei de analiză a impactului în procesul de fundamentare a proiectelor de acte normative, odată ce nu examinează pe deplin situația existentă și impactul intervenției necesită o reflectare mai amplă.

**S-a decis:** analiza impactului se susține cu condiția luării în considerare a obiecțiilor și recomandărilor (7 - se susține cu condiția luării în considerare a obiecțiilor și recomandărilor; 4 – se susține).

## TABEL DE CONCORDANȚĂ

<p>1. Titlul actului Uniunii Europene, inclusiv cele mai recente amendamente incluse</p> <p><b>Regulamentul (UE) 2015/757</b> al Parlamentului European și al Consiliului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE (Text cu relevanță pentru SEE) text cu relevanță pentru SEE, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L123 din 19.05.2015, astfel cum a fost modificat prin:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ M1 Regulamentul Delegat (UE) 2016/2071 al Comisiei din 22.09.2016;</li> <li>▶ M2 Regulamentul (UE) 2023/957 al Parlamentului European și al Consiliului din 10.05.23;</li> <li>▶ M3 Regulamentul delegat (UE) 2023/2776 al Comisie din 12.10.23.</li> </ul>					
<p>2. Titlul Proiectului de act normativ național</p> <p>Hotărârea de Guvern nr. ____ cu privire la aprobarea Regulamentului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim</p>					
<p>3. Gradul general de compatibilitate</p> <p>Parțial compatibil.</p>					
Actul Uniunii Europene	Proiectul de act normativ național	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9
Capitolul I Dispoziții Generale					
<b>Articolul 1</b> Obiectul					
Prezentul regulament stabilește norme pentru monitorizarea, raportarea și verificarea cu precizie a emisiilor de gaze cu efect de seră și a altor informații relevante obținute de la navele care sosesc, se află în interiorul sau pleacă din porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru, în scopul promovării reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor.	1. Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim (în continuare - Regulament) stabilește norme pentru monitorizarea, raportarea și verificarea cu precizie a emisiilor de gaze cu efect de seră și a altor informații relevante obținute de la navele care arborează pavilionul Republicii Moldova	Compatibil			
<b>Articolul 2</b> Domeniul de aplicare	2. Regulamentul se aplică navelor utilizate în scopuri comerciale:				
(1) Prezentul regulament se aplică navelor cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 5 000 de tone în ceea ce privește emisiile de gaze cu efect de seră generate în timpul călătoriilor lor pentru transportul de mărfuri sau de pasageri în scopuri comerciale, de la ultimul lor port de escală la un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru și de la un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru spre următorul lor port de escală, precum și în interiorul porturilor de escală aflate sub jurisdicția unui stat membru.	1) cu un tonaj mai mare sau egal cu 5000 de tone și sunt angajate pentru transportul de mărfuri sau de pasageri în scopuri comerciale;	Compatibil			
(1a) De la 1 ianuarie 2025, prezentul regulament se aplică, de asemenea, navelor de transport general de mărfuri cu un tonaj brut mai mic de 5 000 de tone, dar nu mai mic de 400 de tone, în ceea ce privește emisiile de gaze cu	2) de transport general de mărfuri cu un tonaj mai mic de 5000 de tone, dar nu mai mic de 400 de tone;	Compatibil			

efect de seră generate în timpul călătoriilor lor pentru transportul de mărfuri în scopuri comerciale de la ultimul lor port de escală la un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru și de la un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru spre următorul lor port de escală, precum și în interiorul porturilor de escală aflate sub jurisdicția unui stat membru, precum și navelor de aprovizionare în larg cu un tonaj brut mai mic de 5 000 de tone, dar nu mai mic de 400 de tone în ceea ce privește emisiile de gaze cu efect de seră generate în timpul călătoriilor lor de la ultimul lor port de escală la un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru și de la un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru spre următorul lor port de escală, precum și în interiorul porturilor de escală aflate sub jurisdicția unui stat membru.				
(1b) De la 1 ianuarie 2025, prezentul regulament se aplică navelor de aprovizionare în larg cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 5 000 de tone în ceea ce privește emisiile de gaze cu efect de seră generate în timpul călătoriilor lor de la ultimul lor port de escală la un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru și de la un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru spre următorul lor port de escală, precum și în interiorul porturilor de escală aflate sub jurisdicția unui stat membru.	3) de aprovizionare în larg cu un tonaj brut nu mai mic de 400 de tone.	Compatibil		
(1c) Gazele cu efect de seră care intră sub incidența prezentului regulament sunt: (a) dioxidul de carbon (CO <sub>2</sub> ); (b) metanul (CH <sub>4</sub> ), în ceea ce privește emisiile generate începând cu 2024; și (c) protoxidul de azot (N <sub>2</sub> O), în ceea ce privește emisiile generate începând cu 2024. În cazul în care prezentul regulament se referă la emisiile totale agregate de gaze cu efect de seră sau la totalul agregat al gazelor cu efect de seră emise, aceasta se înțelege ca referindu-se la cantitățile totale agregate ale fiecărui gaz luat separat.	<b>4.</b> Gazele cu efect de seră care cad sub incidența prezentului Regulament sunt: 1) dioxidul de carbon (CO <sub>2</sub> ); 2) metanul (CH <sub>4</sub> ); 3) protoxidul de azot (N <sub>2</sub> O).  <b>5.</b> În cazul în care prezentul Regulament se referă la emisiile totale agregate de gaze cu efect de seră sau la totalul agregat al gazelor cu efect de seră emise, aceasta se înțelege ca referindu-se la cantitățile totale agregate ale fiecărui gaz luat separat.	Compatibil		
(2) Prezentul regulament nu se aplică navelor de război, navelor auxiliare, navelor de pescuit sau de prelucrare a peștelui, navelor de lemn cu construcție primitivă, navelor care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice sau navelor guvernamentale utilizate în scopuri necomerciale	<b>3.</b> Regulamentul nu se aplică navelor de război, navelor auxiliare, navelor de pescuit sau de prelucrare a peștelui, navelor de lemn cu construcție primitivă, navelor care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice sau navelor de stat utilizate în scopuri necomerciale.	Compatibil		
<b>Articolul 3 Definiții</b>				
În scopul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:	<b>6.</b> În sensul prezentului Regulament termenii utilizați semnifică următoarele:			
(a) „emisii de gaze cu efect de seră” înseamnă eliberarea de către nave a gazelor cu efect de seră care intră sub incidența prezentului regulament, în conformitate cu articolul 2 alineatul (1c) primul paragraf;	<i>emisii de gaze cu efect de seră</i> - generarea de către nave a gazelor cu efect de seră, prevăzute la pct.4;	Compatibil		
(b) port de escală înseamnă un port de escală, în sensul definiției de la articolul 3 litera (z) din Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului ( 1 );	<i>port de escală</i> - portul în care o navă se oprește pentru a încărca sau a descărca marfă sau pentru a îmbarca sau debarca pasageri, sau portul în care o navă de aprovizionare în larg se	Compatibil		

	oprește pentru a înlocui echipajul; sunt excluse opririle cu scopul unic de a realimenta nava cu combustibil, de a obține provizii, de a înlocui echipajul unei alte nave decât cele de aprovizionare în larg, de a intra în doc uscat sau de a repara nava, echipamentele acesteia sau ambele, opririle în port din cauza faptului că nava necesită asistență sau se află în pericol, transferurile de la o navă la alta efectuate în afara porturilor, opririle cu scopul unic de a se adăposti în condiții meteorologice nefavorabile sau necesare din cauza activităților de căutare și salvare, precum și opririle navelor container într-un port învecinat de transbordare a containerelor;				
„călătorie” înseamnă orice deplasare a unei nave care începe sau se termină într-un port de escală;	<i>călătorie</i> - orice deplasare a unei nave care începe sau se termină într-un port de escală;	Compatibil			
(d) „companie” înseamnă compania de transport maritim, în sensul definiției de la articolul 3 litera (w) din Directiva 2003/87/CE;	<i>companie</i> - armatorul navei sau orice altă organizație sau persoană, precum administratorul sau navlositorul navei nude, care a preluat responsabilitatea pentru exploatarea navei de la proprietarul acesteia și care, asumându-și această responsabilitate, a consimțit să preia toate sarcinile și responsabilitățile impuse de Codul internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării;	Compatibil			
(e) „tonaj brut” (GT) înseamnă tonajul brut calculat în conformitate cu reglementările pentru măsurătorile de tonaj din anexa I la Convenția internațională privind măsurarea tonajului navelor, adoptată de Organizația Maritimă Internațională (OMI) la 23 iunie 1969 la Londra, sau orice altă convenție ulterioară;	<i>tonaj brut (GT)</i> - tonajul brut calculat în conformitate cu reglementările pentru măsurătorile de tonaj din anexa I la Convenția internațională asupra măsurii tonajului navelor (TONNAGE 69);	Compatibil			
(f) „verificator” înseamnă o entitate juridică ce desfășoară activități de verificare și care este acreditată de un organism național de acreditare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 765/2008 și al prezentului regulament;	<i>verificator</i> - o persoană juridică ce desfășoară activități de verificare și care este acreditată de Centrul Național de Acreditare sau un alt centru oficial de acreditare din statele membre ale Uniunii Europene;	Compatibil			
(g) „verificare” înseamnă activitățile desfășurate de un verificator pentru a evalua conformitatea documentelor transmise de societate cu cerințele prezentului regulament;	<i>verificare</i> - activitățile desfășurate de un verificator pentru a evalua conformitatea documentelor transmise de companie cu cerințele prezentului Regulament.	Compatibil			
(h) „document de conformitate” înseamnă un document specific unei nave, emis unei companii de către un verificator, document care confirmă că acea navă respectă cerințele prezentului regulament pentru o anumită perioadă de raportare;	<i>document de conformitate</i> - un document specific unei nave, emis unei companii de către un verificator, document care confirmă că acea navă respectă cerințele prezentului Regulament pentru o anumită perioadă de raportare;	Compatibil			
(i) „alte informații relevante” înseamnă informații în ceea ce privește emisiile de gaze cu efect de seră generate de consumul de combustibili, transportul efectuat și eficiența energetică a navelor, care permit analizarea tendințelor înregistrate referitoare la emisii și evaluarea performanțelor navelor;	<i>alte informații relevante</i> - informații în ceea ce privește emisiile de gaze cu efect de seră, generate de consumul de combustibili, transportul efectuat și eficiența energetică a navelor, care permit analizarea tendințelor înregistrate referitoare la emisii și evaluarea performanțelor navelor	Compatibil			

(j) „factor de emisie” înseamnă rata medie de emisii a unui gaz cu efect de seră raportată la datele de activitate ale unui flux de surse presupunând că oxidarea este completă în cazul arderii și a conversiei integrale pentru toate celelalte reacții chimice;	<i>factor de emisie</i> - rata medie de emisii a unui gaz cu efect de seră în raport cu datele de activitate ale unui flux de surse presupunând că oxidarea este completă în cazul arderii și a conversiei integrale pentru toate celelalte reacții chimice;	Compatibil			
(k) „incertitudine” înseamnă un parametru, asociat rezultatului determinării unei cantități, care caracterizează dispersia valorilor care ar putea fi atribuite, în mod logic, cantității în cauză, incluzând efectele factorilor sistematici, precum și ale factorilor accidentali, exprimat în procente, și descrie un interval de încredere situat în jurul valorii medii care cuprinde 95 % din valorile sugerate, luând în considerare orice asimetrie a distribuției valorilor;	<i>incertitudine</i> - un parametru, asociat rezultatului determinării unei cantități, care caracterizează dispersia valorilor care ar putea fi atribuite, în mod logic, cantității în cauză, incluzând efectele factorilor sistematici, precum și ale factorilor accidentali, exprimat în procente, și descrie un interval de încredere situat în jurul valorii medii care cuprinde 95 % din valorile sugerate, luând în considerare orice asimetrie a distribuției valorilor;	Compatibil			
(l) „prudent” înseamnă că un set de ipoteze este definit în așa fel încât să se evite orice subestimare a emisiilor anuale sau orice supraestimare a distanțelor sau a cantităților de marfă transportate;	<i>prudent</i> - un set de ipoteze este definit în așa fel încât să se evite orice subestimare a emisiilor anuale sau orice supraestimare a distanțelor sau a cantităților de marfă transportate;	Compatibil			
(m) „perioadă de raportare” înseamnă perioada cuprinsă între 1 ianuarie și 31 decembrie a fiecărui an; în cazul călătoriilor care încep și se încheie în doi ani diferiți, datele respective se înregistrează pentru anul în cauză;	<i>perioadă de raportare</i> - perioada cuprinsă între 1 ianuarie și 31 decembrie a fiecărui an; în cazul călătoriilor care încep și se încheie în doi ani diferiți, datele respective se înregistrează pentru anul în cauză;	Compatibil			
(n) „navă la dană” înseamnă o navă care este amarată sau ancorată în siguranță într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru în timp ce încarcă, descarcă sau efectuează o escală, incluzând perioada de timp petrecută atunci când nu este angajată în operațiuni de transport de mărfuri;	<i>navă la dană</i> - o navă care este amarată sau ancorată în siguranță într-un port în timp ce încarcă, descarcă sau efectuează o escală, incluzând perioada de timp petrecută atunci când nu este angajată în operațiuni de transport de mărfuri;	Compatibil			
(o) „clasă de gheață” înseamnă notația atribuită navei de către autoritățile naționale competente ale statului de pavilion sau de o organizație recunoscută de statul respectiv, care indică faptul că nava a fost proiectată pentru navigarea în condiții de gheață pe mare;	<i>clasă de gheață</i> - notația atribuită navei de către autoritatea administrativă din subordinea organului central de specialitate în domeniul transportului naval, sau de o organizație recunoscută de Guvernul Republicii Moldova, care indică faptul că nava a fost proiectată pentru navigarea în condiții de gheață pe mare;	Compatibil			
(p) „autoritate de administrare responsabilă” înseamnă autoritatea de administrare a unei companii de transport maritim menționată la articolul 3gf din Directiva 2003/87/CE;		Norme UE neaplicabile			
(q) „date agregate privind emisiile la nivel de companie” înseamnă suma emisiilor de gaze cu efect de seră reglementate de Directiva 2003/87/CE în legătură cu activitățile de transport maritim în conformitate cu anexa I la directiva menționată și care trebuie raportate de către o companie în temeiul directivei respective, pentru toate navele aflate în responsabilitatea companiei respective în cursul perioadei de raportare.	<i>date agregate privind emisiile la nivel de companie</i> - suma emisiilor de gaze cu efect de seră, care trebuie raportate de către o companie în temeiul Regulamentului, pentru toate navele aflate în responsabilitatea companiei respective în cursul perioadei de raportare;	Parțial compatibil			
CAPITOLUL II MONITORIZARE ȘI RAPORTARE SECȚIUNEA 1					

Principii și metode pentru monitorizare și raportare					
<b>Articolul 4</b> Principii comune pentru monitorizare și raportare	II. MONITORIZARE ȘI RAPORTARE				
(1) În conformitate cu articolele 8-12, societățile monitorizează și raportează, pentru fiecare dintre navele pe care le dețin, parametrii relevanți în cursul unei perioade de raportare. Monitorizarea și raportarea de către societăți are loc în toate porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru și pentru orice călătorie care începe sau se încheie într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru.	<b>7.</b> În conformitate cu pct. 24-33, companiile monitorizează și raportează, pentru fiecare dintre navele pe care le dețin, parametrii relevanți în cursul unei perioade de raportare. Monitorizarea și raportarea de către companie are loc pentru orice călătorie.	Compatibil			
(2) Monitorizarea și raportarea sunt complete și vizează emisiile de gaze cu efect de seră generate prin arderea combustibililor atât în timp ce navele se află pe mare, cât și în timp ce se află la dană. Societățile iau măsurile adecvate pentru a împiedica orice absență a datelor pentru perioada de raportare.	<b>8.</b> Monitorizarea și raportarea sunt complete și vizează emisiile de gaze cu efect de seră generate prin arderea combustibililor atât în timp ce navele se află pe mare, cât și în timp ce se află la dană. Compania aplică măsurile adecvate pentru a împiedica absența datelor pentru perioada de raportare	Compatibil			
(3) Monitorizarea și raportarea sunt coerente și comparabile în timp. În acest scop, societățile utilizează aceleași metode de monitorizare și seturi de date care fac obiectul unor modificări evaluate de verificator.	<b>9.</b> Monitorizarea și raportarea sunt coerente și comparabile în timp. În acest scop, companiile utilizează aceleași metode de monitorizare și seturi de date care fac obiectul unor modificări evaluate de verificator.	Compatibil			
(4) Societățile obțin, înregistrează, compilează, analizează și documentează datele pentru monitorizare, inclusiv ipotezele, referințele, factorii de emisie și datele de activitate, într-un mod transparent care să permită reproducerea determinării emisiilor de gaze cu efect de seră de către verificator	<b>10.</b> Companiile obțin, înregistrează, compilează, analizează și documentează datele de monitorizare, inclusiv ipotezele, referințele, factorii de emisie și datele de activitate, într-un mod transparent care să permită reproducerea determinării emisiilor de gaze cu efect de seră de către verificator.	Compatibil			
(5) Societățile se asigură că determinarea emisiilor de gaze cu efect de seră nu este nici sistematic, nici intenționat inexactă. Societățile verifică și reduc orice sursă de inexactitate	<b>11.</b> Companiile se asigură că determinarea emisiilor de gaze cu efect de seră nu este incorectă intenționată sau sistematică. Companiile verifică și reduc orice sursă de inexactitate.	Compatibil			
(6) Societățile trebuie să creeze condițiile necesare pentru a asigura în mod rezonabil integritatea datelor referitoare la emisiile de gaze cu efect de seră care urmează a fi monitorizate și raportate.	<b>12.</b> Companiile asigură în mod rezonabil integritatea datelor referitoare la emisiile de gaze cu efect de seră care urmează a fi monitorizate și raportate	Compatibil			
(7) În cadrul monitorizării și al raportării ulterioare, societățile fac eforturi pentru a ține cont de recomandările incluse în rapoartele de verificare emise în conformitate cu articolul 13 alineatul (3) sau (4).	<b>13.</b> În cadrul monitorizării și al raportării ulterioare, companiile aplică recomandările incluse în rapoartele de verificare emise în conformitate pct. 36 și 37.	Compatibil			
(8) Companiile raportează datele agregate privind emisiile la nivel de companie în legătură cu navele aflate în responsabilitatea lor în cursul unei perioade de raportare în conformitate cu articolul 11a.	<b>14.</b> Companiile raportează datele agregate privind emisiile la nivel de companie în legătură cu navele aflate în responsabilitatea lor în cursul unei perioade de raportare în conformitate cu pct. 31- 33.	Compatibil			
<b>Articolul 5</b> Metode pentru monitorizarea emisiilor de gaze cu efect de seră și alte informații relevante					
(1) În sensul articolului 4 alineatele (1), (2) și (3), societățile determină emisiile de gaze cu efect de seră pentru fiecare dintre navele pe care le dețin, în conformitate cu oricare dintre metodele prezentate în anexa I, și monitorizează alte informații relevante, în conformitate cu regulile prevăzute în anexa II sau adoptate în temeiul respectivei anexe.	<b>15.</b> Companiile determină emisiile de gaze cu efect de seră pentru fiecare dintre navele pe care le dețin, în conformitate cu o metodă prevăzută în anexa nr. 1 și monitorizează alte informații relevante, în conformitate cu	Compatibil			

	reglementările din anexa nr. 2 sau adoptate în temeiul respectivei anexe.				
<p>(2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 din prezentul Regulament pentru a modifica anexele I și II la prezentul regulament, pentru a lua în considerare includerea în domeniul de aplicare al prezentului regulament a emisiilor de CH<sub>4</sub> și de N<sub>2</sub>O și a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de navele de aprovizionare în larg, și pentru a modifica Directiva 2003/87/CE, precum și pentru a alinia anexele respective la actele de punere în aplicare adoptate în temeiul articolului 14 alineatul (1) din directiva respectivă, la normele internaționale relevante, precum și la standardele internaționale și europene. Comisia este împuternicită, de asemenea, să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 din prezentul Regulament pentru a modifica anexele I și II la prezentul regulament în scopul de a perfecționa elementele metodelor de monitorizare prevăzute în anexele respective din perspectiva progreselor tehnologice și științifice și de a asigura funcționarea eficace a schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii (EU ETS) stabilită în temeiul Directivei 2003/87/CE.</p> <p>Până la 1 octombrie 2023, Comisia adoptă acte delegate pentru a ține seama de includerea în domeniul de aplicare al prezentului regulament a emisiilor de CH<sub>4</sub> și de N<sub>2</sub>O și a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de navele de aprovizionare în larg, astfel cum se menționează la primul paragraf de la prezentul alineat. Metodele de monitorizare a emisiilor de CH<sub>4</sub> și de N<sub>2</sub>O se bazează pe aceleași principii ca și metodele de monitorizare a emisiilor de CO<sub>2</sub> prevăzute în anexa I din prezentul Regulament, cu ajustările necesare pentru a reflecta natura gazelor cu efect de seră respective. Metodele prevăzute în anexa I din prezentul Regulament și normele prevăzute în anexa II din prezentul Regulament se aliniază, după caz, la metodele și normele prevăzute într-un Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon în transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE.</p>		Norme UE neaplicabile			
<p>SECȚIUNEA 2</p> <p>Planul de monitorizare</p>					
<b>Articolul 6</b> Conținutul și transmiterea planului de monitorizare		<b>III. PLANUL DE MONITORIZARE</b>			
<p>(1) Până la 31 august 2017, societățile transmit verificatorilor un plan de monitorizare pentru fiecare dintre navele pe care le dețin, indicând metoda aleasă pentru monitorizarea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră și a altor informații relevante.</p> <p>(2) Fără a aduce atingere alineatului (1), în cazul navelor care intră sub incidența prezentului regulament pentru prima oară după 31 august 2017, societatea transmite verificatorului un plan de monitorizare, fără întârzieri nejustificate și în cel mult două luni de la prima escală a fiecărei nave într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru.</p>	<p><b>16.</b> În cel mult două luni de la prima escală a fiecărei nave într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru al Uniunii Europene sau al Republicii Moldova companiile sunt obligate să transmită verificatorului un plan de monitorizare pentru fiecare dintre navele pe care le dețin, indicând metoda aleasă pentru monitorizarea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră și a altor informații relevante.</p>	Parțial compatibil			
					Hotărârea Guvernului nr. __ cu privire la aprobarea Regulamentului privind monitorizarea

				, raportarea și verificarea .... <b>pct. 2</b>	
(3) Planul de monitorizare constă într-o documentație completă și transparentă privind metoda de monitorizare a unei anumite nave și conține cel puțin următoarele elemente:	<b>17.</b> Planul de monitorizare constă într-o documentație completă și transparentă privind metoda de monitorizare a unei anumite nave și conține cel puțin următoarele elemente:	Compatibil			
(a) identificarea și tipul navei, inclusiv denumirea navei, numărul de identificare OMI al navei, portul de înmatriculare sau portul de origine al navei și numele proprietarului navei;	1) identificarea și tipul navei, inclusiv denumirea navei, numărul de identificare OMI al navei, portul de înmatriculare sau portul de origine al navei și numele proprietarului navei;	Compatibil			
(b) numele companiei și adresa, numărul de telefon și adresa de e-mail ale unei persoane de contact, precum și numărul unic de identificare OMI al companiei și al proprietarului înregistrat;	2) numele companiei și adresa, numărul de telefon și adresa de e-mail al unei persoane de contact, precum și numărul unic de identificare OMI al companiei și al proprietarului înregistrat;	Compatibil			
(c) o descriere a următoarelor surse de emisii de gaze cu efect de seră de la bordul navei: motoarele principale, motoarele auxiliare, turbinele cu gaz, cazanele și generatoarele de gaze inerte, precum și tipurile de combustibil utilizate;	3) o descriere a următoarelor surse de emisii de gaze cu efect de seră de la bordul navei: a) motoarele principale, b) motoarele auxiliare, c) turbinele cu gaz, d) cazanele și generatoarele de gaze inerte, și e) tipurile de combustibil utilizate;	Compatibil			
(d) o descriere a procedurilor, sistemelor și responsabilităților utilizate pentru actualizarea listei surselor de emisii de gaze cu efect de seră pentru perioada de raportare;	4) o descriere a procedurilor, sistemelor și responsabilităților utilizate pentru actualizarea listei surselor de emisii de gaze cu efect de seră pentru perioada de raportare;	Compatibil			
(e) o descriere a procedurilor utilizate pentru monitorizarea caracterului complet al listei călătoriilor;	5) o descriere a procedurilor utilizate pentru monitorizarea caracterului complet al listei călătoriilor;	Compatibil			
(f) o descriere a procedurilor de monitorizare a consumului de combustibil al navei, inclusiv:	6) o descriere a procedurilor de monitorizare a consumului de combustibil al navei, inclusiv:	Compatibil			
(i) metoda aleasă dintre metodele prevăzute în anexa I pentru calcularea consumului de combustibil al fiecărei surse de emisii de gaze cu efect de seră, inclusiv o descriere a instrumentului de măsurare utilizat, după caz;	a) metoda selectată dintre metodele prevăzute în anexa nr. 1 pentru calcularea consumului de combustibil al fiecărei surse de emisii de gaze cu efect de seră, cu descrierea instrumentului de măsurare utilizat, după caz;	Compatibil			
(ii) procedurile pentru măsurarea combustibilului alimentat și a combustibilului aflat deja în rezervoare, o descriere a instrumentelor de măsurare utilizate și a procedurilor de înregistrare, extragere, transmitere și stocare a informațiilor cu privire la măsurări, după caz;	b) procedurile pentru măsurarea combustibilului alimentat și a combustibilului aflat deja în rezervoare, o descriere a instrumentelor de măsurare utilizate și a procedurilor de înregistrare, extragere, transmitere și stocare a informațiilor cu privire la măsurări, după caz;	Compatibil			
(iii) metoda aleasă pentru determinarea densității, după caz;	c) metoda selectată pentru determinarea densității, după caz;	Compatibil			
(iv) o procedură care să garanteze că incertitudinea totală corespunzătoare măsurărilor de combustibil îndeplinește cerințele prezentului regulament, cu referiri, ori de câte ori este posibil, la legislația națională, la clauzele din contractele cu clienții sau la standardele de precizie ale furnizorilor de combustibil;	d) o procedură care să garanteze că incertitudinea totală corespunzătoare măsurărilor de combustibil îndeplinește cerințele prezentului Regulament, cu referiri la cadrul normativ, la clauzele din contractele cu clienții sau la standardele de precizie ale furnizorilor de combustibil;	Compatibil			



(g) factorii de emisie individuali utilizați pentru fiecare tip de combustibil sau, în cazul combustibililor alternativi, metodele de determinare a factorilor de emisie, inclusiv metodologia de eșantionare, metodele de analiză și o descriere a laboratoarelor utilizate cu acreditarea ISO 17025 a respectivelor laboratoare, dacă este cazul;	7) factorii de emisie unici utilizați pentru fiecare tip de combustibil sau, în cazul combustibililor alternativi, metodele de determinare a factorilor de emisie, inclusiv metodologia de eșantionare, metodele de analiză și o descriere a laboratoarelor utilizate cu acreditarea SM EN ISO/IEC 17025 a respectivelor laboratoare, dacă este cazul;	Compatibil			
(h) o descriere a procedurilor utilizate pentru determinarea datelor de activitate pentru fiecare călătorie, inclusiv:	8) o descriere a procedurilor utilizate pentru determinarea datelor de activitate pentru fiecare călătorie, inclusiv:	Compatibil			
(i) procedurile, responsabilitățile și sursele de date pentru determinarea și înregistrarea distanței;	a) procedurile, responsabilitățile și sursele de date pentru determinarea și înregistrarea distanței;	Compatibil			
(ii) procedurile, responsabilitățile, formulele și sursele de date pentru determinarea și înregistrarea mărfurilor transportate și a numărului de pasageri, după caz	b) procedurile, responsabilitățile, formulele și sursele de date pentru determinarea și înregistrarea mărfurilor transportate și a numărului de pasageri, după caz;	Compatibil			
(iii) procedurile, responsabilitățile, formulele și sursele de date pentru determinarea și înregistrarea timpului petrecut pe mare între portul de plecare și portul de sosire;	c) procedurile, responsabilitățile, formulele și sursele de date pentru determinarea și înregistrarea timpului petrecut pe mare între portul de plecare și portul de sosire;	Compatibil			
(i) o descriere a metodei care trebuie utilizată pentru a determina datele de substituție pentru completarea lipsei de date; și	9) o descriere a metodei care trebuie utilizată pentru a determina datele de substituție pentru completarea lipsei de date; și	Compatibil			
(j) o fișă de înregistrare a reviziilor în care să se înregistreze toate detaliile referitoare la istoricul reviziilor.	10) o fișă de înregistrare a reviziilor în care să se înregistreze toate detaliile referitoare la istoricul reviziilor.	Compatibil			
(4) Planul de monitorizare poate conține, de asemenea, informații privind clasa de gheață a navei și/sau procedurile, responsabilitățile, formulele și sursele de date pentru determinarea și înregistrarea distanței parcurse și a timpului petrecut pe mare atunci când se navighează prin gheață.	<b>18.</b> Planul de monitorizare conține informații privind clasa de gheață a navei și/sau procedurile, responsabilitățile, formulele și sursele de date pentru determinarea și înregistrarea distanței parcurse și a timpului petrecut pe mare atunci când se navighează prin gheață, după caz.	Compatibil			
(5) Companiile utilizează planuri de monitorizare standardizate, bazate pe formate-cadru și transmit planurile respective cu ajutorul unor sisteme automatizate și al unor formate pentru schimbul de date. Respectivetele formate-cadru, inclusiv normele tehnice pentru aplicarea lor uniformă și normele tehnice pentru transmiterea lor automată, se stabilesc de către Comisie prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2).	<b>19.</b> Companiile utilizează planul de monitorizare, conform modelului prevăzut în anexa nr. 3.	Compatibil			
(6) Până la 1 aprilie 2024, companiile, pentru fiecare dintre navele lor care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament, transmit autorității de administrare responsabile un plan de monitorizare care a fost evaluat mai întâi din perspectiva conformității cu prezentul regulament de către verificator și care reflectă includerea emisiilor de CH <sub>4</sub> și N <sub>2</sub> O în domeniul de aplicare al prezentului regulament.		Norme UE neaplicabile			
(7) Fără a aduce atingere alineatului (6), în cazul navelor care intră sub incidența prezentului regulament pentru prima dată după 1 ianuarie 2024, companiile transmit autorității de administrare responsabile un plan de		Norme UE neaplicabile			

monitorizare în conformitate cu cerințele prevăzute de prezentul regulament, fără întârzieri nejustificate și în cel mult trei luni de la prima escală a fiecărei nave într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru.				
(8) Până la 6 iunie 2025, autoritățile de administrare responsabile aprobă planurile de monitorizare prezentate de companii în conformitate cu normele stabilite în actele delegate adoptate de Comisie în temeiul celui de al treilea paragraf de la prezentul alineat. Pentru navele care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2003/87/CE pentru prima dată după 1 ianuarie 2024, autoritatea de administrare responsabilă aprobă planul de monitorizare prezentat în termen de patru luni de la prima escală a navei într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru în conformitate cu normele prevăzute în actele delegate adoptate de Comisie în temeiul celui de al treilea paragraf de la prezentul alineat. Până la 1 octombrie 2023, Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a modifica articolele 6-10 în ceea ce privește normele din articolele respective privind planurile de monitorizare, pentru a ține seama de includerea în domeniul de aplicare al prezentului regulament a emisiilor de CH <sub>4</sub> și de N <sub>2</sub> O și a emisiilor de gaze cu efect de seră provenite de la navele de aprovizionare în larg. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a completa prezentul regulament în ceea ce privește normele de aprobare a planurilor de monitorizare de către autoritățile de administrare responsabile.		Norme UE neaplicabile		
<b>Articolul 7</b> Modificarea planului de monitorizare	<b>IV. MODIFICAREA PLANULUI DE MONITORIZARE</b>			
(1) Societățile verifică regulat, cel puțin o dată pe an, dacă planul de monitorizare al unei nave reflectă natura și funcționarea navei și dacă metoda de monitorizare poate fi îmbunătățită.	<b>20.</b> Companiile verifică periodic, cel puțin o dată pe an, dacă planul de monitorizare al unei nave reflectă natura și funcționarea navei și dacă metoda de monitorizare poate fi îmbunătățită.	Compatibil		
(2) Societățile modifică planul de monitorizare în oricare dintre următoarele situații:	<b>21.</b> Companiile modifică planul de monitorizare în situația în care:			
(a) dacă se schimbă societatea;	1) se schimbă compania care operează nava;			
(b) dacă apar noi emisii de gaze cu efect de seră, generate de surse noi de emisii sau datorate utilizării de noi combustibili care nu au fost încă incluși în planul de monitorizare;	2) apar noi emisii de gaze cu efect de seră, generate de surse noi de emisii sau datorate utilizării de noi combustibili care nu au fost încă incluși în planul de monitorizare;	Parțial compatibil		
(c) dacă schimbarea disponibilității datelor, ca urmare a utilizării unor noi tipuri de instrumente de măsură, a unor noi metode de eșantionare sau metode de analiză, ori din alte motive, poate afecta acuratețea determinării emisiilor de gaze cu efect de seră	3) se schimbă disponibilitatea datelor, ca urmare a utilizării unor noi tipuri de instrumente de măsură, a unor noi metode de eșantionare sau metode de analiză, sau din alte motive, poate afecta acuratețea determinării emisiilor de gaze cu efect de seră;			
(d) dacă datele obținute cu ajutorul metodei de monitorizare aplicate s-au dovedit a fi incorecte	4) datele obținute cu ajutorul metodei de monitorizare aplicate s-au dovedit a fi incorecte;	Parțial compatibil		

(e) dacă oricare parte a planului de monitorizare este identificată ca nefiind în conformitate cu cerințele prezentului regulament, iar societatea trebuie să îl revizuiască, în conformitate cu articolul 13 alineatul (1)	5) o parte a planului de monitorizare este identificată ca nefiind în conformitate cu cerințele prezentului Regulament, iar compania îl revizuieste, în conformitate pct. 34.	Compatibil			
(3) Societățile notifică verificatorilor, fără întârzieri nejustificate, orice propunere de modificare a planului de monitorizare.		Compatibil			
(4) Modificările aduse planului de monitorizare în temeiul alineatului (2) literele (b), (c) și (d) de la prezentul articol sunt supuse unei evaluări din partea verficatorului, în conformitate cu articolul 13 alineatul (1). În urma evaluării, verficatorul notifică compania dacă modificările respective sunt conforme. Compania își prezintă planul de monitorizare modificat autorității de administrare responsabile de îndată ce a fost înștiințată de către verficator cu privire la conformitatea planului de monitorizare.	22. Modificările aduse planului de monitorizare în temeiul pct. 21 sbp. 2) - 4) sunt supuse unei evaluări din partea verficatorului, în conformitate cu pct. 34. În urma evaluării, verficatorul notifică compania dacă modificările respective sunt conforme. Compania prezintă planul de monitorizare modificat Agenției de Mediu în decurs de 10 zile de la data înștiințării de către verficator cu privire la conformitatea planului de monitorizare.	Compatibil			
(5) Autoritatea de administrare responsabilă aprobă modificările planului de monitorizare în temeiul alineatului (2) literele (a)-(d), în conformitate cu normele prevăzute în actele delegate adoptate de Comisie în temeiul celui de al doilea paragraf de la prezentul alineat. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a completa prezentul regulament în ceea ce privește normele de aprobare a modificărilor aduse planurilor de monitorizare de către autoritățile de administrare responsabile.	23. Agenția de Mediu înregistrează în decurs de cinci zile modificările planului de monitorizare în cazurile prevăzute la pct. 21 sbp. 1) - 4).	Parțial compatibil			
<b>Articolul 8</b> Monitorizarea activităților într-o perioadă de raportare	V. MONITORIZAREA PER CĂLĂTORIE ȘI PER AN	Compatibil			
Începând cu 1 ianuarie 2018, pe baza planului de monitorizare evaluat în conformitate cu articolul 13 alineatul (1), societățile monitorizează emisiile de gaze cu efect de seră pentru fiecare navă, pentru fiecare călătorie și pentru fiecare an, prin aplicarea metodei corespunzătoare de determinare a emisiilor de gaze cu efect de seră dintre cele prezentate în anexa I partea B și prin calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră în conformitate cu anexa I partea A.	24. Companiile, în baza planului de monitorizare evaluat în conformitate pct. 34, monitorizează emisiile de gaze cu efect de seră pentru fiecare navă, pentru fiecare călătorie și pentru fiecare an, prin aplicarea metodei corespunzătoare de determinare a emisiilor de gaze cu efect de seră dintre cele prezentate în Capitolul II în anexa nr. 1 și prin calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră în conformitate cu Capitolul I din anexa nr. 1.	Compatibil			
<b>Articolul 9</b> Monitorizarea per călătorie					
(1) Pe baza planului de monitorizare evaluat în conformitate cu articolul 13 alineatul (1), pentru fiecare navă care sosește sau pleacă dintr-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru și pentru fiecare călătorie înspre sau dinspre un astfel de port, societățile monitorizează, în conformitate cu anexa I partea A și cu anexa II partea A, următorii parametri:	25. Sub rezerva pct. 24, companiile monitorizează pentru fiecare navă care sosește sau pleacă dintr-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru al UE și/sau al Republicii Moldova și pentru fiecare călătorie cu destinația un astfel de port, următoarele informații:	Compatibil			
(a) portul de pornire și portul de sosire, inclusiv data și ora plecării și sosirii;	1) portul de pornire și portul de sosire, inclusiv data și ora plecării și sosirii;	Compatibil			
(b) cantitatea și factorul de emisie pentru fiecare tip de combustibil consumat, în total;	2) cantitatea și factorul de emisie pentru fiecare tip de combustibil consumat, în total;	Compatibil			
(c) emisiile de gaze cu efect de seră	3) emisiile de gaze cu efect de seră;	Compatibil			
(d) distanța parcursă	4) distanța parcursă;	Compatibil			
(e) timpul petrecut pe mare	5) timpul petrecut pe mare;				

(f) marfa transportată	6) marfa transportată;	Compatibil			
(g) transportul efectuat. Societățile pot monitoriza, de asemenea, informațiile referitoare la clasa de gheață a navei și la navigarea prin gheață, după caz.	7) transportul efectuat.				
(2) Prin derogare de la alineatul (1) din prezentul articol și fără a aduce atingere articolului 10, o societate este exonerată de obligația de a monitoriza informațiile prevăzute la alineatul (1) din prezentul articol pentru fiecare călătorie în ceea ce privește o anumită navă, în cazul în care:	<b>26.</b> Fără a aduce atingere pct. 27, o companie este scutită de obligația de a monitoriza informațiile prevăzute la pct. 25 pentru fiecare călătorie în ceea ce privește o anumită navă, în cazul în care:	Compatibil			
(a) toate călătoriile navei în cursul perioadei de raportare încep sau se încheie într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru; și	1) toate călătoriile navei în cursul perioadei de raportare încep sau se încheie într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru al UE;	Compatibil			
(b) nava, în conformitate cu programul său, efectuează peste 300 de călătorii în cursul perioadei de raportare.	2) nava, în conformitate cu programul său, efectuează peste 300 de călătorii în cursul perioadei de raportare.	Compatibil			
<b>Articolul 10</b> Monitorizarea per an					
Pe baza planului de monitorizare evaluat în conformitate cu articolul 13 alineatul (1), pentru fiecare navă și pentru fiecare an calendaristic, societățile monitorizează, în conformitate cu anexa I partea A și cu anexa II partea B, următorii parametri:	În baza planului de monitorizare evaluat în conformitate cu pct. 34 pentru fiecare navă și pentru fiecare an calendaristic, companiile sunt obligați să monitorizeze, în conformitate cu Capitolul I din anexa nr.1 și cu Capitolul II din anexa nr. 2, următorii parametri:	Compatibil			
(a) cantitatea și factorul de emisie pentru fiecare tip de combustibil consumat, per total;	1) cantitatea și factorul de emisie pentru fiecare tip de combustibil consumat, per total;				
(b) emisiile de gaze cu efect de seră agregate totale generate în domeniul de aplicare a prezentului regulament;	2) emisiile de gaze cu efect de seră agregate totale generate în domeniul de aplicare a prezentului Regulament;	Compatibil			
(c) emisiile de gaze cu efect de seră agregate generate din toate călătoriile între porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru;	3) emisiile de gaze cu efect de seră agregate generate din toate călătoriile între porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru al UE;	Compatibil			
(d) emisiile de gaze cu efect de seră agregate generate din toate călătoriile care au început din porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru	4) emisiile de gaze cu efect de seră agregate generate din toate călătoriile care au început din porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru al UE;	Compatibil			
(e) emisiile de gaze cu efect de seră agregate generate din toate călătoriile spre porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru;	5) emisiile de gaze cu efect de seră agregate generate din toate călătoriile spre porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru al UE;	Compatibil			
(f) emisiile de gaze cu efect de seră generate în interiorul porturilor aflate sub jurisdicția unui stat membru, la dană;	6) emisiile de gaze cu efect de seră generate în interiorul porturilor aflate sub jurisdicția unui stat membru al UE, la dană;	Compatibil			
(g) distanța totală parcursă;	7) distanța totală parcursă;	Compatibil			
(h) timpul total petrecut pe mare;	8) timpul total petrecut pe mare;	Compatibil			
(i) transportul total efectuat;	9) transportul total efectuat;	Compatibil			
(j) eficiența energetică medie;	10) eficiența energetică medie;	Compatibil			
(k) emisiile totale agregate de gaze cu efect de seră reglementate de Directiva 2003/87/CE în legătură cu activitățile de transport maritim în conformitate cu anexa I la directiva respectivă și care trebuie raportate în		Norme UE neaplicabile			

temeiul directivei respective, împreună cu informațiile necesare pentru a justifica aplicarea oricărei derogări relevante de la articolul 12 alineatul (3) din directiva respectivă care este prevăzută la articolul 12 alineatele (3-e)-(3-b).					
Societățile pot monitoriza informațiile referitoare la clasa de gheață a navei și la navigarea prin gheață, după caz. Societățile pot, de asemenea, să monitorizeze consumul de combustibil și emisiile de gaze cu efect de seră, făcând diferențierea pe baza altor criterii definite în planul de monitorizare.	11) la necesitate, companiile vor monitoriza: a) informațiile referitoare la clasa de gheață a navei și la navigarea prin gheață, după caz. b) consumul de combustibil și emisiile de gaze cu efect de seră, făcând diferențierea pe baza altor criterii definite în planul de monitorizare.	Compatibil			
SECȚIUNEA 4 Raportare	VI. CONȚINUTUL RAPORTULUI PRIVIND EMISIILE	Compatibil			
<b>Articolul 11</b> Conținutul raportului privind emisiile					
(1) Începând din 2019, până la data de 30 aprilie a fiecărui an, societățile transmit Comisiei și autorităților statelor de pavilion în cauză un raport privind emisiile referitor la emisiile de gaze cu efect de seră și la alte informații relevante pentru întreaga perioadă de raportare și pentru fiecare navă aflată în responsabilitatea lor, raport care a fost verificat și considerat ca fiind satisfăcător de către un verificator, în conformitate cu articolul 13. Începând cu 2025, până la 31 martie în fiecare an, companiile prezintă, pentru fiecare navă aflată sub responsabilitatea lor, autorității de administrare responsabile, autorităților statelor de pavilion în cauză pentru navele care arborează pavilionul unui stat membru și Comisiei un raport privind emisiile pentru întreaga perioadă de raportare a anului anterior, raport care a fost verificat și considerat ca fiind satisfăcător de către un verificator, în conformitate cu articolul 13. Autoritatea de administrare responsabilă poate solicita companiilor să își prezinte rapoartele privind emisiile până la o dată anterioară datei de 31 martie, dar nu mai devreme de 28 februarie.	<b>28.</b> Companiile transmit Agenției de Mediu raportul privind emisiile de gaze cu efect de seră verificat și considerat ca fiind satisfăcător de către un verificator, în conformitate cu pct. 34-38.	Parțial compatibil			
(2) Atunci când se schimbă compania, compania anterioară transmite autorității de administrare responsabile, autorităților statelor de pavilion în cauză pentru navele care arborează pavilionul unui stat membru, noii companii și Comisiei, la o dată cât mai apropiată posibil de data finalizării schimbării și în termen de cel mult trei luni de la data respectivă, un raport verificat care cuprinde aceleași elemente ca și raportul menționat la alineatul (1), dar care este limitat la perioada corespunzătoare activităților desfășurate sub responsabilitatea sa.	<b>29.</b> În cazul în care se schimbă compania, compania anterioară este obligată să transmită Agenției de Mediu, noii companii, la o dată cât mai apropiată posibil de data finalizării schimbării și în termen de cel mult trei luni de la data respectivă, un raport verificat care cuprinde aceleași elemente ca și raportul menționat la pct. 28, dar care este limitat la perioada corespunzătoare activităților desfășurate sub responsabilitatea sa.	Compatibil			
(3) În raportul privind emisiile, societățile includ următoarele informații:	<b>30.</b> Raportul privind emisiile conține următoarele informații:				
(a) datele de identificare a navei și a societății, inclusiv:	1) datele de identificare a navei și a companiei, inclusiv:	Compatibil			
(i) denumirea navei;	a) denumirea navei;	Compatibil			
(ii) numărul de identificare OMI;	b) numărul de identificare OMI;	Compatibil			
(iii) portul de înmatriculare sau portul de origine;	c) portul de înmatriculare sau portul de origine;	Compatibil			
(iv) clasa de gheață a navei, dacă aceasta este menționată în planul de monitorizare;	d) clasa de gheață a navei, dacă aceasta este menționată în planul de monitorizare;	Compatibil			

(v) eficiența tehnică a navei [indicele eficienței energetice de proiectare (EEDI) sau valoarea estimată a indicelui (EIV) în conformitate cu Rezoluția MEPC.215 (63) a OMI, după caz];	e) eficiența tehnică a navei [indicele eficienței energetice de proiectare (EEDI) sau valoarea estimată a indicelui (EIV) în conformitate cu Rezoluția MEPC.215 (63) a OMI, după caz];	Compatibil			
(vi) numele proprietarului navei	f) numele proprietarului navei;	Compatibil			
(vii) adresa proprietarului navei și locul principal de desfășurare a activității acestuia;	g) adresa proprietarului navei și locul principal de desfășurare a activității acestuia;	Compatibil			
(viii) denumirea societății (dacă este diferită de proprietarul navei);	h) numele companiei (dacă este diferit de proprietarul navei);	Compatibil			
(ix) adresa societății (dacă este diferită de a proprietarului navei) și locul principal de desfășurare a activității acesteia;	i) adresa companiei (dacă este diferită de a proprietarului navei) și locul principal de desfășurare a activității acestuia;	Compatibil			
(x) adresa, numărul de telefon și adresa de e-mail ale unei persoane de contact;	j) adresa, numărul de telefon și adresa de e-mail ale unei persoane de contact;	Compatibil			
(b) identitatea verficatorului care a evaluat raportul privind emisiile;	2) identitatea verficatorului care a evaluat raportul privind emisiile;	Compatibil			
(c) informații privind metoda de monitorizare utilizată și nivelul de incertitudine aferent;	3) informații privind metoda de monitorizare utilizată și nivelul de incertitudine aferent;	Compatibil			
(d) rezultatele monitorizării anuale a parametrilor în conformitate cu articolul 10	4) rezultatele monitorizării anuale a parametrilor în conformitate cu pct. 27.	Compatibil			
(4) Până la 1 octombrie 2023, Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a modifica articolele 11, 11a și 12 în ceea ce privește normele de raportare pentru a ține seama de includerea în domeniul de aplicare al prezentului regulament a emisiilor de CH <sub>4</sub> și de N <sub>2</sub> O și a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de navele de aprovizionare în larg.		Norme UE neaplicabile			
<b>Articolul 11a</b> Raportarea și transmiterea datelor agregate privind emisiile la nivel de companie					
(1) Companiile determină datele agregate privind emisiile la nivel de companie în cursul unei perioade de raportare, pe baza datelor din raportul privind emisiile și din raportul menționat la articolul 11 alineatul (2) pentru fiecare navă care se afla în responsabilitatea lor în cursul perioadei de raportare, în conformitate cu normele prevăzute în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (4) de la prezentul articol.	<b>31.</b> Companiile determină datele agregate privind emisiile la nivel de companie în cursul unei perioade de raportare, pe baza datelor din raportul privind emisiile și din raportul menționat la pct. 28 pentru fiecare navă care se afla în responsabilitatea lor în cursul perioadei de raportare.	Parțial compatibil			
(2) Începând din 2025, companiile transmit autorității de administrare responsabile, până la data de 31 martie a fiecărui an, datele agregate privind emisiile la nivel de companie, care vizează emisiile din perioada de raportare a anului anterior care trebuie raportate în temeiul Directivei 2003/87/CE în legătură cu activitățile de transport maritim, în conformitate cu normele prevăzute în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (4) de la prezentul articol, și care au fost verificate în conformitate cu capitolul III din prezentul regulament.	<b>32.</b> Companiile transmit Agenției de Mediu, până la data de 31 martie a fiecărui an, datele agregate privind emisiile la nivel de companie, care vizează emisiile din perioada de raportare a anului anterior.	Parțial compatibil			
(3) Autoritatea de administrare responsabilă poate solicita companiilor să prezinte datele agregate verificate privind emisiile la nivel de companie menționate la alineatul (2) până la o dată anterioară datei de 31 martie, dar nu mai devreme de 28 februarie.		Parțial compatibil		Hotărârea Guvernului nr. __ cu privire la aprobarea	

				Regulamentul ui privind monitorizarea , raportarea și verificarea .... pct. 3	
(4) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a completa prezentul regulament cu normele de monitorizare și de raportare a datelor agregate privind emisiile la nivel de companie și de transmitere a datelor agregate privind emisiile la nivel de companie către autoritatea de administrare responsabilă		Norme UE neaplicabile			
<b>Articolul 12</b> Formatul raportului privind emisiile și al raportării datelor agregate privind emisiile la nivel de companie					
(1) Raportul privind emisiile și raportarea datelor agregate privind emisiile la nivel de companie se transmit cu ajutorul unor sisteme automatizate și al unor formate pentru schimbul de date, inclusiv al unor formate-cadru electronice.	<b>33.</b> Raportul privind emisiile și raportarea datelor agregate privind emisiile la nivel de companie se transmit pe suport de hârtie conform modelului prevăzut în anexa nr.4, sau prin intermediul sistemelor informaționale.	Parțial compatibil			
(2) Prin intermediul unor acte de punere în aplicare, Comisia stabilește regulile tehnice prin care se stabilește formatul pentru schimbul de date, inclusiv formatele-cadru electronice. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2).		Norme UE neaplicabile			
<b>CAPITOLUL III VERIFICARE ȘI ACREDITARE</b>					
<b>Articolul 13</b> Domeniul activităților de verificare și raportul de verificare					
(1) Verificatorul evaluează conformitatea planului de monitorizare cu cerințele prevăzute la articolele 6 și 7. În cazul în care evaluarea efectuată de către verificator identifică neconformități cu cerințele menționate, societatea respectivă își revizuește planul de monitorizare în consecință și transmite planul revizuit pentru evaluarea finală de către verificator înainte de începerea perioadei de raportare. Societatea stabilește de comun acord cu verificatorul calendarul necesar pentru introducerea respectivelor revizui. Calendarul respectiv nu poate depăși, în nici un caz, data la care începe perioada de raportare.	<b>34.</b> Verificatorul evaluează conformitatea planului de monitorizare cu cerințele prevăzute la pct. 7-23. În cazul în care evaluarea efectuată de către verificator identifică neconformități cu cerințele menționate, compania respectiv își revizuește planul de monitorizare și transmite planul revizuit pentru evaluarea finală de către verificator înainte de începerea perioadei de raportare. Compania stabilește de comun acord cu verificatorul calendarul necesar pentru introducerea respectivelor revizui. Calendarul respectiv nu poate depăși, data la care începe perioada de raportare.	Compatibil			
(2) Verificatorul evaluează conformitatea raportului privind emisiile și a raportului menționat la articolul 11 alineatul (2) cu cerințele prevăzute la articolele 8-12 și în anexele I și II.	<b>35.</b> Verificatorul evaluează conformitatea raportului privind emisiile și a raportului menționat la pct. 28 cu cerințele prevăzute la pct. 24-30 și în anexele nr.1 și nr. 2.	Compatibil			
(3) În cazul în care verificatorul, oferind asigurare rezonabilă, concluzionează în evaluarea de verificare că raportul privind emisiile nu conține inexactități materiale, verificatorul emite un raport de verificare în care declară că raportul privind emisiile a fost considerat satisfăcător în urma verificării. Raportul de	<b>36.</b> În cazul în care verificatorul, concluzionează în evaluarea de verificare că raportul privind emisiile nu conține inexactități materiale, verificatorul emite un raport de verificare în care indică că raportul privind emisiile a fost considerat satisfăcător în urma verificării. Raportul de	Compatibil			

verificare precizează toate aspectele relevante pentru activitatea desfășurată de verificator.	verificare precizează toate aspectele relevante pentru activitatea desfășurată de verificator.				
(4) În cazul în care concluzia evaluării de verificare este că raportul privind emisiile conține inexactități sau neregularități în raport cu cerințele prezentului regulament, verificatorul informează în timp util societatea în legătură cu acest lucru. Societatea corectează în acest caz inexactitățile sau neregularitățile, astfel încât să permită finalizarea la timp a procesului de verificare, și transmite verificatorului raportul privind emisiile revizuit și orice altă informație necesară pentru corectarea neregularităților identificate. În raportul său de verificare, verificatorul declară dacă inexactitățile sau neregularitățile identificate în timpul evaluării de verificare au fost corectate de societate. În cazul în care inexactitățile sau neregularitățile comunicate nu au fost corectate și acestea, în mod individual sau cumulate, conduc la inexactități materiale, verificatorul emite un raport de verificare în care declară că raportul privind emisiile nu respectă prezentul regulament.	<b>37.</b> În cazul în care raportul privind emisiile conține inexactități sau neregularități în legătură cu cerințele prezentului Regulament, verificatorul notifică în termen de 5 zile compania privitor la deficiențele identificate. Compania corectează inexactitățile sau neregularitățile, astfel încât să permită finalizarea la timp a procesului de verificare, și transmite verificatorului raportul privind emisiile revizuit și orice altă informație necesară pentru corectarea neregularităților identificate. În raportul său de verificare, verificatorul indică dacă inexactitățile sau neregularitățile identificate în timpul evaluării de verificare au fost corectate de companie. În cazul în care inexactitățile sau neregularitățile comunicate nu au fost corectate și acestea, în mod individual sau cumulate, conduc la inexactități materiale, verificatorul emite un raport de verificare în care indică că raportul privind emisiile nu respectă prezentul Regulament.	Compatibil			
(5) Verificatorul evaluează conformitatea datelor agregate privind emisiile la nivel de companie cu cerințele prevăzute în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (6). În cazul în care verificatorul concluzionează, oferind o asigurare rezonabilă în acest sens, că datele agregate privind emisiile la nivel de companie nu conțin inexactități materiale, verificatorul emite un raport de verificare în care declară că datele agregate privind emisiile la nivel de companie au fost considerate satisfăcătoare în conformitate cu normele prevăzute în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (6).	<b>38.</b> Verificatorul evaluează conformitatea datelor agregate privind emisiile la nivel de companie. În cazul în care verificatorul concluzionează, că datele agregate privind emisiile la nivel de companie nu conțin inexactități materiale, verificatorul emite un raport de verificare în care indică că datele agregate privind emisiile la nivel de companie au fost considerate satisfăcătoare.	Parțial compatibil			
(6) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a completa prezentul regulament cu normele de verificare a datelor agregate privind emisiile la nivel de companie, inclusiv în ceea ce privește metodele și procedura de verificare, și normele de emisie a raportului de verificare.		Norme UE neaplicabile			
<b>Articolul 14</b> Obligații generale și principii pentru verificatori	<b>IX. NORME PENTRU VERIFICATORI</b>				
(1) Verificatorul este independent de societate sau de operatorul navei și desfășoară activitățile impuse prin prezentul regulament în interes public. În acest scop, nici verificatorul, nici o altă parte a aceleiași entități juridice nu poate fi o societate, un operator de navă sau un proprietar al unei societăți și nu poate fi deținut de aceștia și nici nu are cu societatea în cauză relații care ar putea să îi afecteze independența și imparțialitatea.		Incompatibil		<b>Legea privind acțiunile climatice</b> (proiect HG nr. 158/2024) Articolul 51. Verificare și acreditare alin.(6)	



(2) Când efectuează verificarea raportului privind emisiile și a procedurilor de monitorizare aplicate de societate, verificatorul evaluează fiabilitatea, credibilitatea și acuratețea sistemelor de monitorizare și a datelor și informațiilor raportate referitoare la emisiile de gaze cu efect de seră, în special:	<b>39.</b> Când efectuează verificarea raportului privind emisiile și a procedurilor de monitorizare aplicate de companie, verificatorul evaluează fiabilitatea, credibilitatea și acuratețea sistemelor de monitorizare și a datelor și informațiilor raportate referitoare la emisiile de gaze cu efect de seră, în special:	Compatibil			
(a) atribuirea consumului de combustibil la călătorii;	1) atribuirea consumului de combustibil la călătorii;	Compatibil			
(b) datele privind consumul de combustibil care au fost incluse în raport, precum și măsurile și calculele aferente;	2) datele privind consumul de combustibil care au fost incluse în raport, precum și măsurile și calculele aferente;	Compatibil			
(c) selectarea și utilizarea factorilor de emisie;	3) selectarea și utilizarea factorilor de emisie;				
(d) calculele care au dus la determinarea emisiilor totale de gaze cu efect de seră și a emisiilor totale agregate de gaze cu efect de seră reglementate de Directiva 2003/87/CE în legătură cu activitățile de transport maritim în conformitate cu anexa I la directiva respectivă și care trebuie raportate în temeiul directivei respective;		Norme UE neaplicabile			
(e) calculele care au dus la determinarea eficienței energetice.	4) calculele care au dus la determinarea eficienței energetice.	Compatibil			
(3) Verificatorul ia în considerare numai rapoartele privind emisiile transmise în conformitate cu articolul 12, atunci când datele și informațiile fiabile și credibile permit determinarea cu un grad rezonabil de certitudine a emisiilor de gaze cu efect de seră și cu condiția să fie îndeplinite următoarele condiții:	<b>40.</b> Verificatorul ia în considerare numai rapoartele privind emisiile transmise în conformitate cu pct. 33, atunci când datele și informațiile fiabile și credibile permit determinarea cu un grad rezonabil de certitudine a emisiilor de gaze cu efect de seră și cu condiția să fie îndeplinite următoarele condiții:	Compatibil			
(a) datele raportate sunt coerente, având în vedere datele estimate bazate pe datele rezultate din monitorizarea navelor și pe caracteristicile navelor, cum ar fi puterea instalată a motorului;	1) datele raportate sunt coerente, având în vedere datele estimate bazate pe datele rezultate din monitorizarea navelor și pe caracteristicile navelor, cum ar fi puterea instalată a motorului;	Compatibil			
(b) datele raportate nu conțin neconcordanțe, mai ales când se compară volumul total al combustibilului achiziționat anual de fiecare navă cu consumul agregat de combustibil din timpul călătoriilor;	2) datele raportate nu conțin neconcordanțe, mai ales când se compară volumul total al combustibilului achiziționat anual de fiecare navă cu consumul agregat de combustibil din timpul călătoriilor;	Compatibil			
(c) colectarea datelor s-a efectuat în conformitate cu regulile aplicabile; și	3) colectarea datelor s-a efectuat în conformitate cu normele aplicabile; și	Compatibil			
(d) înregistrările relevante ale navei sunt complete și coerente.	4) înregistrările relevante ale navei sunt complete și coerente.	Compatibil			
(4) Atunci când analizează verificarea datelor agregate privind emisiile la nivel de companie, verificatorul evaluează caracterul complet al datelor raportate și coerența respectivelor date raportate cu informațiile furnizate de companie, inclusiv cu rapoartele sale privind emisiile verificate și cu rapoartele menționate la articolul 11 alineatul (2).	<b>41.</b> Atunci când analizează verificarea datelor agregate privind emisiile la nivel de companie, verificatorul evaluează caracterul complet al datelor raportate și coerența respectivelor date raportate cu informațiile furnizate de companie, inclusiv cu rapoartele sale privind emisiile verificate și cu rapoartele menționate la pct. 29.	Compatibil			
<b>Articolul 15</b> Proceduri de verificare	<b>X. PROCEDURI DE VERIFICARE</b>				
(1) Verificatorul identifică potențialele riscuri legate de procesul de monitorizare și raportare, prin compararea emisiilor de gaze cu efect de seră raportate cu datele estimate bazate pe datele rezultate din monitorizarea navelor și pe caracteristicile navelor, cum ar fi puterea instalată a motorului.	<b>42.</b> Verificatorul identifică potențialele riscuri legate de procesul de monitorizare și raportare, prin compararea emisiilor de gaze cu efect de seră raportate cu datele estimate bazate pe datele rezultate din monitorizarea navelor și pe	Compatibil			

Dacă se constată abateri semnificative, verificatorul efectuează analize suplimentare	caracteristicile navelor, cum ar fi puterea instalată a motorului. Dacă se constată abateri semnificative, verificatorul efectuează analize suplimentare				
(2) Verificatorul identifică potențialele riscuri legate de diferitele etape de calcul, revizuiind toate sursele de date și metodologiile utilizate.	43. Verificatorul identifică potențialele riscuri legate de diferitele etape de calcul, revizuiind toate sursele de date și metodologiile utilizate.	Compatibil			
(3) Verificatorul ia în considerare orice metodă eficientă de control al riscurilor aplicată de societate pentru a reduce nivelurile de incertitudine, coroborat cu acuratețea specifică metodelor de monitorizare utilizate.	44. Verificatorul ia în considerare orice metodă eficientă de control al riscurilor aplicată de companie pentru a reduce nivelurile de incertitudine, coroborat cu acuratețea specifică metodelor de monitorizare utilizate.	Compatibil			
(4) Societatea furnizează verificatorului orice informație suplimentară care îi permite să desfășoare procedurile de verificare. În timpul procesului de verificare, verificatorul poate efectua controale la fața locului pentru a determina fiabilitatea datelor și a informațiilor raportate.	45. Compania furnizează verificatorului orice informație suplimentară care îi permite să desfășoare procedurile de verificare. În timpul procesului de verificare, verificatorul poate efectua controale la fața locului pentru a determina fiabilitatea datelor și a informațiilor raportate.	Compatibil			
(5) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23, în vederea precizării mai detaliate a regulilor privind activitățile de verificare menționate în prezentul regulament. Atunci când adoptă aceste acte, Comisia ia în considerare elementele prevăzute în anexa III partea A. Regulile stabilite prin respectivele acte delegate se bazează pe principiile referitoare la verificare prevăzute la articolul 14 și pe standardele relevante acceptate la nivel internațional.		Norme UE neaplicabile			
(6) În ceea ce privește verificarea datelor agregate privind emisiile la nivel de companie, verificatorul și compania trebuie să respecte normele de verificare prevăzute în actele delegate adoptate în temeiul articolului 13 alineatul (6). Verificatorul nu verifică raportul privind emisiile și raportul menționat la articolul 11 alineatul (2) pentru fiecare navă aflată în responsabilitatea companiei.	46. În ceea ce privește verificarea datelor agregate privind emisiile la nivel de companie, verificatorul și compania respectă normele de verificare. Verificatorul nu verifică raportul privind emisiile și raportul menționat la pct. 29 pentru fiecare navă aflată în responsabilitatea companiei.	Compatibil			
<b>Articolul 16</b> Acreditarea verificatorilor					
(1) Verificatorii care evaluează planurile de monitorizare, rapoartele privind emisiile, rapoartele menționate la articolul 11 alineatul (2) din prezentul regulament și datele agregate privind emisiile la nivel de companie și care emit rapoartele de verificare menționate la articolul 13 alineatele (3) și (5) din prezentul regulament și documentele de conformitate menționate la articolul 17 alineatul (1) din prezentul regulament sunt acreditați pentru activități din domeniul de aplicare al prezentului regulament de către un organism național de acreditare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 765/2008		Incompatibil		<b>Legea privind acțiunile climatice</b> (proiect HG nr. 158/2024) Articolul 51. Verificare și acreditare alin.(1) și (4)	
(2) În absența unor dispoziții specifice în prezentul regulament referitoare la acreditarea verificatorilor, se aplică dispozițiile relevante din Regulamentul (CE) nr. 765/2008.		Norme UE neaplicabile			

(3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23, pentru a preciza detaliat metodele pentru acreditarea verificatorilor. Atunci când adoptă aceste acte, Comisia ia în considerare elementele prevăzute în anexa III partea B. Metodele de acreditare a verificatorilor prevăzute de respectivele acte delegate se bazează pe principiile referitoare la verificare prevăzute la articolul 14 și pe standardele relevante acceptate la nivel internațional.		Norme UE neaplicabile			
<b>CAPITOLUL IV CONFORMITATE ȘI PUBLICAREA INFORMAȚIILOR</b>	<b>XI. ACTUL DE CONFORMITATE</b>				
<b>Articolul 17</b> Documentul de conformitate					
(1) Atunci când raportul privind emisiile îndeplinește cerințele prevăzute la articolele 11-15 și pe cele din anexele I și II, pe baza raportului de verificare, verificatorul emite un document de conformitate pentru nava în cauză.	<b>44.</b> Atunci când raportul privind emisiile îndeplinește cerințele prevăzute la pct. 28-43 și pe cele din anexele nr. 1 și 2, pe baza raportului de verificare, verificatorul emite actul de conformitate pentru nava în cauză.	Compatibil			
(2) Documentul de conformitate include următoarele informații:	<b>45.</b> Actul de conformitate include următoarele informații:	Compatibil			
(a) identitatea navei (numele, numărul de identificare OMI și portul de înmatriculare sau portul de origine);	1) datele de identificare a navei (numele, numărul de identificare OMI și portul de înmatriculare sau portul de origine);	Compatibil			
(b) numele, adresa și locul principal de desfășurare a activității pentru proprietarul navei;	2) numele, adresa și locul principal de desfășurare a activității pentru proprietarul navei;	Compatibil			
(c) identitatea verificatorului;	3) identitatea verificatorului;	Compatibil			
(d) data emiterii documentului de conformitate, perioada de valabilitate a acestuia și perioada de raportare la care se referă.	4) data emiterii documentului de conformitate, perioada de valabilitate a acestuia și perioada de raportare la care se referă.	Compatibil			
(3) Documentele de conformitate sunt considerate valabile timp de 18 luni de la sfârșitul perioadei de raportare.	<b>46.</b> Actele de conformitate sunt valabile timp de 18 luni de la sfârșitul perioadei de raportare.	Compatibil			
(4) Verificatorul informează neîntârziat Comisia și autoritatea statului de pavilion cu privire la emiterea oricărui document de conformitate. Verificatorul transmite informațiile menționate la alineatul (2) cu ajutorul sistemelor automatizate și al formatelor pentru schimbul de date, inclusiv al unor formate-cadru electronice.	<b>47.</b> Verificatorul informează Centrul Național de Acreditare, Agenția de Mediu și Agenția Navală cu privire la emiterea actului de conformitate, în decursul la 3 zile. <b>48.</b> Verificatorul transmite informațiile menționate la pct. 45 pe suport de hârtie, conform modelului prevăzut în anexa nr. 5 sau prin intermediul sistemelor informaționale.	Compatibil			
(5) Prin acte de punere în aplicare, Comisia stabilește regulile tehnice referitoare la formatul pentru schimbul de date, inclusiv formatele-cadru electronice. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2).		Norme UE neaplicabile			
<b>Articolul 18</b> Obligația de a păstra un document de conformitate valabil la bord					
Până la data de 30 iunie a anului următor sfârșitului unei perioade de raportare, navele care sosesc în, se află în sau pleacă dintr-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru și care au efectuat călătoria în perioada de raportare respectivă păstrează la bord un document de conformitate valabil.					
<b>Articolul 19</b> Respectarea cerințelor de monitorizare și raportare și inspecții					

1) Pe baza informațiilor publicate în conformitate cu articolul 21 alineatul (1), fiecare stat membru ia toate măsurile necesare pentru a asigura respectarea de către navele care arborează pavilionul său a cerințelor de monitorizare și raportare prevăzute la articolele 8-12. Statele membre iau în considerare faptul că pentru nava în cauză a fost emis un document de conformitate, în conformitate cu articolul 17 alineatul (4), drept dovadă a acestei conformități		Norme UE neaplicabile			
(2) Fiecare stat membru se asigură că orice inspecție a unei nave într-un port aflat sub jurisdicția sa efectuată în conformitate cu Directiva 2009/16/CE include verificarea prezenței la bordul navei a unui document de conformitate valabil.		Incompatibil		Regulamentul -cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului Anexa. nr. 4 pct. 50	
(3) Pentru fiecare navă pentru care nu sunt disponibile informațiile menționate la articolul 21 alineatul (2) literele (i) și (j) și care a intrat într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru, respectivul stat membru poate să verifice dacă este prezent la bord un document de conformitate valabil.		Norme UE neaplicabile			
<b>Articolul 20</b> Sancțiuni, schimb de informații și ordin de expulzare					
1) Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor aplicabile pentru nerespectarea cerințelor de monitorizare și raportare prevăzute la articolele 8-12 și iau toate măsurile necesare pentru a garanta aplicarea respectivelor sancțiuni. Sancțiunile prevăzute sunt eficace, proporționale și disuasive. Statele membre notifică Comisiei dispozițiile respective până la 1 iulie 2017 și notifică acesteia, neîntârziat, orice modificare ulterioară a respectivelor dispoziții.		Norme UE neaplicabile			
(2) Statele membre stabilesc un schimb de informații eficace și o cooperare eficace între autoritățile naționale responsabile pentru asigurarea respectării cerințelor de monitorizare și raportare sau, după caz, între autoritățile naționale însărcinate să aplice procedurile de sancționare. Procedurile naționale de sancționare aplicate împotriva unei anumite nave de oricare dintre statele membre sunt notificate Comisiei, Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (EMSA), celorlalte state membre și statului de pavilion în cauză.		Norme UE neaplicabile			
(3) În cazul unei nave care nu a respectat obligațiile de monitorizare și de raportare pentru două sau mai multe perioade de raportare consecutive și în cazul în care prin alte măsuri de executare nu s-a asigurat respectarea acestora, autoritatea competentă a statului membru din portul de intrare poate, după ce i-a acordat companiei în cauză posibilitatea de a-și prezenta observațiile, să emită un ordin de expulzare, care este notificat Comisiei, Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (EMSA), celorlalte state membre și statului de pavilion în cauză. Ca urmare a emiterii unui astfel de ordin de expulzare, orice stat membru, cu excepția statului membru al cărui pavilion îl arborează nava		Norme UE neaplicabile			

<p>în cauză, refuză intrarea navei respective în oricare dintre porturile sale până la îndeplinirea de către companie a obligațiilor de monitorizare și de raportare ce îi revin în conformitate cu articolele 11 și 18. În cazul în care o astfel de navă arborează pavilionul unui stat membru și intră sau se află într-unul din porturile acestuia, statul membru respectiv reține nava, după ce i-a acordat companiei în cauză posibilitatea de a-și prezenta observațiile, până când compania își îndeplinește obligațiile de monitorizare și de raportare.</p> <p>În cazul în care o navă menționată la primul paragraf se află într-unul dintre porturile statului membru al cărui pavilion îl arborează, statul membru în cauză poate, după ce i-a acordat companiei în cauză posibilitatea de a-și prezenta observațiile, să emită un ordin de reținere a pavilionului până când compania își îndeplinește obligațiile de monitorizare și de raportare. Statul membru informează Comisia, EMSA și celelalte state membre cu privire la această situație.</p> <p>Respectarea obligațiilor de monitorizare și de raportare respective este confirmată prin notificarea unui document de conformitate valabil către autoritatea națională competentă care a emis ordinul de expulzare. Prezentul alineat nu aduce atingere normelor maritime internaționale aplicabile în cazul navelor aflate în pericol.</p>				
<p>(4) Proprietarul sau operatorul unei nave sau reprezentantul său în statele membre are dreptul la o cale de atac eficientă în fața unei instanțe sau a unui tribunal împotriva ordinului de expulzare și este informat în mod corespunzător în acest sens de către autoritatea competentă a statului membru din portul de intrare. Statele membre stabilesc și mențin proceduri corespunzătoare în acest scop.</p>		Norme UE neaplicabile		
<p>(5) Orice stat membru care nu are porturi maritime pe teritoriul său și care și-a închis registrul național al navelor sau nu are nave care arborează pavilionul său, dintre cele care intră sub incidența prezentului regulament, poate deroga de la dispozițiile prezentului articol, câtă vreme nici o astfel de navă nu arborează pavilionul său. Orice stat membru care intenționează să se prevaleze de derogarea menționată informează Comisia până la 1 iulie 2015. Orice modificare ulterioară se comunică, de asemenea, Comisiei. Posibilitatea de a obține o derogare în temeiul primului paragraf nu se aplică unui stat membru a cărui autoritate este autoritatea de administrare responsabilă</p>		Norme UE neaplicabile		
<p><b>Articolul 21</b> Publicarea informațiilor și raportarea de către Comisie</p>				
<p>(1) Până la data de 30 iunie a fiecărui an, Comisia pune la dispoziția publicului datele privind emisiile de gaze cu efect de seră raportate în conformitate cu articolul 11, precum și informațiile prevăzute la alineatul (2) din prezentul articol.</p>		Norme UE neaplicabile		
<p>(2) În cadrul informațiilor puse la dispoziția publicului, Comisia include următoarele:</p>		Norme UE neaplicabile		
<p>(a) identitatea navei (denumirea, compania, numărul de identificare OMI și portul de înmatriculare sau portul de origine);</p>		Norme UE neaplicabile		

(b) eficiența tehnică a navei (EEDI sau EIV, după caz);		Norme UE neaplicabile			
(c) emisiile de gaze cu efect de seră anuale;		Norme UE neaplicabile			
(d) consumul total anual de combustibil pentru călătorii;		Norme UE neaplicabile			
(e) consumul mediu anual de combustibil și emisiile medii anuale de gaze cu efect de seră per distanță parcursă în cazul călătoriilor;		Norme UE neaplicabile			
(f) consumul mediu anual de combustibil și emisiile medii anuale de gaze cu efect de seră per distanță parcursă și marfa transportată în cazul călătoriilor;		Norme UE neaplicabile			
(g) timpul anual total petrecut pe mare în cazul călătoriilor;		Norme UE neaplicabile			
(h) metoda pentru monitorizare aplicată		Norme UE neaplicabile			
(i) data emiterii și data expirării documentului de conformitate;		Norme UE neaplicabile			
(j) identitatea verficatorului care a evaluat raportul privind emisiile;		Norme UE neaplicabile			
(k) orice alte informații monitorizate și raportate în mod voluntar în conformitate cu articolul 10.		Norme UE neaplicabile			
(3) În cazul în care, ca urmare a unor circumstanțe specifice, declararea unei categorii de date agregate în conformitate cu alineatul (2) care nu se referă la emisii de gaze cu efect de seră ar submina cu titlu excepțional protecția intereselor comerciale care merită să fie protejate ca interes economic legitim care prevalează asupra interesului public în ceea ce privește declararea în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1367/2006 al Parlamentului European și al Consiliului, se aplică în mod specific datelor respective, la cererea societății, un nivel diferit de agregare, astfel încât să se protejeze astfel de interese. Dacă nu este posibilă aplicarea unui nivel diferit de agregare, Comisia nu pune la dispoziția publicului informațiile respective.		Norme UE neaplicabile			
(4) Comisia publică un raport anual privind emisiile de gaze cu efect de seră și alte informații relevante provenite din sectorul transportului maritim, inclusiv rezultate agregate și explicate, cu scopul de a informa publicul și de a permite evaluarea emisiilor de gaze cu efect de seră și a eficienței energetice a transportului maritim, în funcție de mărime, tip de nave, activitate sau orice altă categorie considerată relevantă.		Norme UE neaplicabile			
(5) Comisia evaluează la fiecare doi ani impactul global al activităților de transport maritim asupra climei planetei, inclusiv având în vedere emisiile și efectele gazelor cu efect de seră, altele decât CO <sub>2</sub> , și particulele cu potențial de încălzire globală care nu sunt reglementate de prezentul regulament.		Norme UE neaplicabile			
(6) În limitele mandatului său, EMSA sprijină Comisia în activitatea sa de respectare a prezentului articol și a articolelor 12 și 17 din prezentul		Norme UE neaplicabile			

regulament, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului.					
<b>CAPITOLUL V COOPERARE INTERNAȚIONALĂ</b>					
<b>Articolul 22</b> Cooperare internațională					
(1) Comisia informează periodic OMI și alte organisme internaționale relevante în privința punerii în aplicare a prezentului regulament fără a aduce atingere repartizării competențelor sau procedurilor de adoptare a deciziilor, astfel cum se prevede în tratate.		Norme UE neaplicabile			
(2) Comisia și, după caz, statele membre mențin schimbul tehnic cu țări terțe, în special dezvoltarea în continuare a metodelor de monitorizare, organizarea raportării și verificarea rapoartelor privind emisiile.		Norme UE neaplicabile			
(3) În cazul în care se convine cu privire la un acord internațional privind un sistem global de monitorizare, raportare și verificare privind emisiile de gaze cu efect de seră sau privind adoptarea unor măsuri la nivel mondial pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, Comisia revizuieste prezentul regulament și, dacă este oportun, propune modificarea prezentului regulament pentru a asigura alinierea cu acordul internațional respectiv.		Norme UE neaplicabile			
<b>Articolul 22a</b> Revizuirea					
Până cel târziu la 31 decembrie 2024, Comisia revizuieste prezentul regulament, ținând seama în special de experiența suplimentară dobândită ca urmare a punerii sale în aplicare, printre altele cu scopul includerii în domeniul de aplicare al prezentului regulament a navelor cu un tonaj brut mai mic de 5 000 de tone, dar nu mai mic de 400 de tone și în vederea unei posibile includeri ulterioare a acestor nave în domeniul de aplicare al Directivei 2003/87/CE sau în vederea propunerii altor măsuri de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de astfel de nave. Revizuirea respectivă este însoțită, dacă este cazul, de o propunere legislativă de modificare a prezentului regulament.		Norme UE neaplicabile			
<b>CAPITOLUL VI COMPETENȚE DELEGATE ȘI DE EXECUTARE ȘI DISPOZIȚII FINALE</b>		Norme UE neaplicabile			
<b>Articolul 23</b> Exercițarea delegării de competențe					
(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol. Este deosebit de important ca, înainte de adoptarea actelor delegate respective, Comisia să urmeze practica curentă și să desfășoare consultări cu experți, inclusiv cu experții din statele membre.		Norme UE neaplicabile			
(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 5 alineatul (2), la articolul 15 alineatul (5) și la articolul 16 alineatul (3) este conferită Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 1 iulie 2015. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 6 alineatul (8), la articolul 7 alineatul (5), la articolul 11 alineatul (4), la articolul 11a		Norme UE neaplicabile			

alineatul (4) și la articolul 13 alineatul (6) este conferită Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 5 iunie 2023. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei respective de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.				
(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 5 alineatul (2), la articolul 6 alineatul (8), la articolul 7 alineatul (5), la articolul 11 alineatul (4), la articolul 11a alineatul (4), la articolul 13 alineatul (6), la articolul 15 alineatul (5) și la articolul 16 alineatul (3) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în <i>Jurnalul Oficial al Uniunii Europene</i> sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.		Norme UE neaplicabile		
(4) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.		Norme UE neaplicabile		
(5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 5 alineatul (2), al articolului 6 alineatul (8), al articolului 7 alineatul (5), al articolului 11 alineatul (4), al articolului 11a alineatul (4), al articolului 13 alineatul (6), al articolului 15 alineatul (5) sau al articolului 16 alineatul (3) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu, sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului. Cu toate acestea, ultima teză de la primul paragraf de la prezentul alineat nu se aplică actelor delegate adoptate până la 1 octombrie 2023 în temeiul articolului 5 alineatul (2) al doilea paragraf, al articolului 6 alineatul (8) al doilea paragraf sau al articolului 11 alineatul (4).		Norme UE neaplicabile		
<b>Articolul 24</b> Procedura comitetului		Norme UE neaplicabile		
(1) Comisia este sprijinită de comitetul înființat în temeiul articolului 26 din Regulamentul (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului ( <sup>4</sup> ). Respectivul comitet reprezintă un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.		Norme UE neaplicabile		
(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.		Norme UE neaplicabile		
<b>Articolul 25</b> Modificarea Directivei 2009/16/CE				



<p>Următorul punct se adaugă în lista stabilită în anexa IV la Directiva 2009/16/CE:</p> <p>„50. Document de conformitate emis în temeiul Regulamentului (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE (*1).</p>		Norme UE neaplicabile			
<p><b>Articolul 26</b> Intrarea în vigoare</p>					
<p>Prezentul regulament intră în vigoare la 1 iulie 2015.</p> <p>Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.</p>		Norme UE neaplicabile			
<p style="text-align: center;">ANEXA I</p> <p style="text-align: center;"><b>Metode pentru monitorizarea emisiilor de gaze cu efect de seră</b></p>	<p>Anexa nr. 1 la Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim</p>				
<p><b>A. CALCULAREA EMISIILOR DE GAZE CU EFECT DE SERĂ (Articolul 9)</b></p>	<p>I. Calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră</p>	Compatibil			
<p>1. Formule pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră</p> <p>În scopul calculării emisiilor de gaze cu efect de seră, societățile aplică următoarea formulă:</p> $GHG_{MRV} = CO_{2MRV} + CH_{4MRV} \times GWP_{CH^4} + N^2O_{MRV} \times GHG_{N_2O}$ <p>Societățile calculează emisiile de CO<sub>2</sub> prin însumarea emisiilor de CO<sub>2</sub> ale tuturor combustibililor <i>i</i> utilizați, aplicând următoarea formulă:</p> $CO_{2MRV} = \sum_i (M_i - M_{i,NC}) \times EF_{CO_2,i}$ <p>Societățile calculează emisiile de CH<sub>4</sub> prin însumarea emisiilor de CH<sub>4</sub> rezultate din arderea tuturor combustibililor <i>i</i> utilizați, împreună cu emisiile cauzate de pierderile de CH<sub>4</sub>, aplicând următoarea formulă:</p> $CH_{4MRV} = \left[ \sum_i (M_i - M_{i,NC}) \times EF_{CH_4,i} \right] + CH_{4S}$ <p>Societățile calculează emisiile de N<sub>2</sub>O prin însumarea emisiilor de N<sub>2</sub>O ale tuturor combustibililor <i>i</i> utilizați, aplicând următoarea formulă:</p> $N_2O_{MRV} = \sum_i (M_i - M_{i,NC}) \times EF_{N_2O,i}$ <p>Consumul de combustibil se calculează separat pentru emisiile generate de călătoriile între porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru, de călătoriile care au avut ca punct de plecare porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru, de călătoriile către porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru și pentru emisiile din interiorul porturilor aflate sub jurisdicția unui stat membru.</p>	<p>1. În scopul calculării emisiilor de gaze cu efect de seră, compania aplică următoarea formulă:</p> $GHG_{MRV} = CO_{2MRV} + CH_{4MRV} \times GWP_{CH^4} + N^2O_{MRV} \times GHG_{N_2O}$ <p>Emisiile de CO<sub>2</sub> se calculează prin însumarea emisiilor de CO<sub>2</sub> ale tuturor combustibililor <i>i</i> utilizați, aplicând următoarea formula:</p> $CO_{2MRV} = \sum_i (M_i - M_{i,NC}) \times EF_{CO_2,i}$ <p>Emisiile de CH<sub>4</sub> se calculează prin însumarea emisiilor de CH<sub>4</sub> rezultate din arderea tuturor combustibililor <i>i</i> utilizați, împreună cu emisiile cauzate de pierderile de CH<sub>4</sub>, aplicând următoarea formulă:</p> $CH_{4MRV} = \left[ \sum_i (M_i - M_{i,NC}) \times EF_{CH_4,i} \right] + CH_{4S}$ <p>Emisiile de N<sub>2</sub>O se calculează prin însumarea emisiilor de N<sub>2</sub>O ale tuturor combustibililor <i>i</i> utilizați, aplicând următoarea formulă:</p> $N_2O_{MRV} = \sum_i (M_i - M_{i,NC}) \times EF_{N_2O,i}$ <p>Consumul de combustibil se calculează separat pentru emisiile generate de călătoriile între porturi aflate pe teritoriul Uniunii Europene, de călătoriile care au avut ca punct de plecare porturi aflate pe teritoriul Uniunii Europene și pentru</p>	Compatibil			

Consumul de combustibil la dană în interiorul porturilor aflate sub jurisdicția unui stat membru se calculează separat.

Termen	Explicație
GHG <sub>MRV</sub>	Emisiile de gaze cu efect de seră care trebuie raportate în temeiul prezentului regulament, exprimate în tone de CO <sub>2</sub> echivalent, unde „CO <sub>2</sub> echivalent” înseamnă unitatea de măsură metrică utilizată pentru calcularea emisiilor de CO <sub>2</sub> , CH <sub>4</sub> și N <sub>2</sub> O pe baza potențialului lor de încălzire globală, prin conversia cantităților de CH <sub>4</sub> și N <sub>2</sub> O în cantitatea echivalentă de dioxid de carbon cu același potențial de încălzire globală.
	Emisii totale agregate de CO <sub>2</sub> .
	Emisii totale agregate de CH <sub>4</sub> .
	Emisii totale agregate de N <sub>2</sub> O.
	Potențialul de încălzire globală al CH <sub>4</sub> pentru o perioadă de 100 de ani, menționat în anexa la Regulamentul delegat (UE) 2020/1044 al Comisiei <sup>(1)</sup> .
	Potențialul de încălzire globală al N <sub>2</sub> O pentru o perioadă de 100 de ani, menționat în anexa la Regulamentul delegat (UE) 2020/1044.
i	Indicele corespunzător combustibililor utilizați la bordul navei în perioada de raportare.
j	Indicele corespunzător surselor de emisii de la bordul navei. În sensul prezentului regulament, sursele luate în considerare includ cel puțin motoarele principale, motoarele auxiliare, turbinele cu gaz, cazanele și generatoarele de gaze inerte.
M <sub>i</sub>	Consumul de combustibil, exprimat ca masă totală a combustibilului specific i utilizat (total pentru toate sursele de emisii).
M <sub>i,j</sub>	Consumul de combustibil, exprimat ca masă a combustibilului specific i utilizat la sursa de emisie j.
C <sub>j</sub>	Factorul de emisie de la rezervor la siaj aferent pierderilor de combustibil (coeficientul de pierdere) ca procent din masa combustibilului i utilizat de sursa de emisie j [%]. C <sub>j</sub> include emisiile fugitive și pierderile de emisii. Emisiile fugitive și pierderile de emisii sunt emisii cauzate de cantitatea de combustibil care nu ajunge în camera de ardere a sursei de emisii sau care nu este consumată de sursa de emisii deoarece acestea nu sunt arse, sunt ventilate sau se scurg din sistem.
M <sub>i,NC</sub>	Masa totală a combustibilului i nears, însă eliberat în atmosferă.
	Cantitatea de CH <sub>4</sub> nearsă, eliberată în atmosferă. În scopul determinării unei astfel de cantități, societățile aplică următoarea formulă:
	Factorul de emisie de la rezervor la siaj aferent CO <sub>2</sub> per combustibilul i, astfel cum este definit în tabelul de la punctul 2 din prezenta parte.
	Factorul de emisie de la rezervor la siaj aferent CH <sub>4</sub> per combustibilul i, astfel cum este definit în tabelul de la punctul 2 din prezenta parte.
	Factorul de emisie de la rezervor la siaj aferent N <sub>2</sub> O per combustibilul i, astfel cum este definit în tabelul de la punctul 2 din prezenta parte.

<sup>(1)</sup> Regulamentul delegat (UE) 2020/1044 al Comisiei din 8 mai 2020 de completare a Regulamentului (UE) 2018/1999 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește valorile potențialului de încălzire globală și orientările privind inventarierea, precum și

emisiile din interiorul porturilor aflate pe teritoriul Uniunii Europene. Consumul de combustibil la dană în interiorul porturilor aflate pe teritoriul Uniunii Europene se calculează separat.

Termen	Explicație
GHG <sub>M</sub>	Emisiile de gaze cu efect de seră care trebuie raportate în temeiul prezentului regulament, exprimate în tone de CO <sub>2</sub> echivalent, unde „CO <sub>2</sub> echivalent” înseamnă unitatea de măsură metrică utilizată pentru calcularea emisiilor de CO <sub>2</sub> , CH <sub>4</sub> și N <sub>2</sub> O pe baza potențialului lor de încălzire globală, prin conversia cantităților de CH <sub>4</sub> și N <sub>2</sub> O în cantitatea echivalentă de dioxid de carbon cu același potențial de încălzire globală
CO <sub>2M</sub>	Emisii totale agregate de CO <sub>2</sub> .
CH <sub>4M</sub>	Emisii totale agregate de CH <sub>4</sub> .
N <sub>2O</sub> <sub>M</sub>	Emisii totale agregate de N <sub>2</sub> O.
GWP	Potențialul de încălzire globală al CH <sub>4</sub> pentru o perioadă de 100 de ani
GHG <sub>N</sub>	Potențialul de încălzire globală al N <sub>2</sub> O pentru o perioadă de 100 de ani
i	Indicele corespunzător combustibililor utilizați la bordul navei în perioada de raportare.
j	Indicele corespunzător surselor de emisii de la bordul navei. În sensul prezentului regulament, sursele luate în considerare includ cel puțin motoarele principale, motoarele auxiliare, turbinele cu gaz, cazanele și generatoarele de gaze inerte.
M <sub>i</sub>	Consumul de combustibil, exprimat ca masă totală a combustibilului specific i utilizat (total pentru toate sursele de emisii).
M <sub>i,j</sub>	Consumul de combustibil, exprimat ca masă a combustibilului specific i utilizat la sursa de emisie j.
C <sub>j</sub>	Factorul de emisie de la rezervor la siaj aferent pierderilor de combustibil (coeficientul de pierdere) ca procent din masa combustibilului i utilizat de sursa de emisie j [%]. C <sub>j</sub> include emisiile fugitive și pierderile de emisii. Emisiile fugitive și pierderile de emisii sunt emisii cauzate de cantitatea de combustibil care nu ajunge în camera de ardere a sursei de emisii sau care nu este consumată de sursa de emisii deoarece acestea nu sunt arse, sunt ventilate sau se scurg din sistem.
M <sub>i,NC</sub>	Masa totală a combustibilului i nears, însă eliberat în atmosferă. $M_{i,NC} = \sum_i \sum_j M_{ij} \times C_j / 100$
CH <sub>4S</sub>	Cantitatea de CH <sub>4</sub> nearsă, eliberată în atmosferă. În scopul determinării unei astfel de cantități, societățile aplică următoarea formulă: $CH_{4S} = M_{i,NC}$
EF <sub>CO<sub>2</sub></sub>	Factorul de emisie de la rezervor la siaj aferent CO <sub>2</sub> per combustibilul i, astfel cum este explicat în tabelul de la pct. 2.
EF <sub>CH<sub>4</sub></sub>	Factorul de emisie de la rezervor la siaj aferent CH <sub>4</sub> per combustibilul i, astfel cum este definit în tabelul de la pct. 2.
EF <sub>N<sub>2</sub>O</sub>	Factorul de emisie de la rezervor la siaj aferent N <sub>2</sub> O per combustibilul i, astfel cum este definit în tabelul de la pct. 2.

sistemul de inventariere al Uniunii și de abrogare a Regulamentului delegat (UE) nr. 666/2014 al Comisiei (JO L 230, 17.7.2020, p. 1).															
<p>2. Factori de emisie implicați</p> <p>În tabelul următor:</p> <p>— TBM înseamnă „urmează să fie măsurat”;</p> <p>— N/A înseamnă „indisponibil”;</p> <p>— Liniuța înseamnă „nu se aplică”.</p> <p>Valorile implicite, astfel cum figurează în tabelul de mai jos, pentru factorii de emisie pentru combustibilii și sursele de emisii utilizate la bordul navei se aplică în sensul prezentului regulament.</p> <p>În cazul în care într-o căsuță se indică fie TBM, fie N/A, se utilizează cea mai mare valoare implicită a clasei de combustibil din aceeași coloană. În cazul în care, pentru o anumită clasă de combustibil, toate căsuțele din aceeași coloană indică fie TBM, fie N/A, se utilizează valoarea implicită a tipului de combustibil fosil cel mai puțin favorabil. Această regulă nu se aplică în cazul coloanei 6, unde TBM sau N/A se referă la valori indisponibile pentru sursa de emisii respectivă. În cazul în care nu există o valoare implicită pentru <math>C_j</math>, se utilizează o valoare certificată în conformitate cu articolul 10 alineatul (6) din Regulamentul (UE) 2023/1805 al Parlamentului European și al Consiliului (*).</p> <p>Societățile se pot abate de la valorile implicite pentru factorii de emisie enumerați în tabelul de mai jos, în urma aplicării, după caz, a condițiilor și a restricțiilor prevăzute la articolul 10 alineatele (5) și (6) din Regulamentul (UE) 2023/1805.</p> <p>Pentru combustibilii nefosili care nu sunt enumerați în tabelul de mai jos, societatea determină factorii de emisie în conformitate cu articolele 32-35 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066 al Comisiei (**).</p> <p>În cazul unui amestec de combustibili, fiecare combustibil este luat în considerare separat.</p>						<p>2. În tabelul următor se utilizează abrevierile în sensul:</p> <p><i>TBM</i> înseamnă „urmează să fie măsurat”;</p> <p><i>N/A</i> înseamnă „indisponibil”;</p> <p><i>Liniuța</i> înseamnă „nu se aplică”.</p> <p>Valorile implicite, astfel cum figurează în tabelul de mai jos, pentru factorii de emisie pentru combustibilii și sursele de emisii utilizate la bordul navei se aplică în sensul prezentului Regulament.</p> <p>În cazul în care într-o căsuță se indică <i>TBM</i> sau <i>N/A</i>, se utilizează cea mai mare valoare implicită a clasei de combustibil din aceeași coloană. În cazul în care, pentru o anumită clasă de combustibil, toate căsuțele din aceeași coloană indică <i>TBM</i> sau <i>N/A</i>, se utilizează valoarea implicită a tipului de combustibil fosil cel mai puțin favorabil. Această regulă nu se aplică în cazul coloanei 6, unde <i>TBM</i> sau <i>N/A</i> se referă la valori indisponibile pentru sursa de emisii respectivă. În cazul în care nu există o valoare implicită pentru <math>C_j</math>, se utilizează o valoare certificată în conformitate cu standardele internaționale și referințele de certificare acceptate pentru demonstrarea factorilor de emisie efectivi de la rezervor la siaj.</p> <p>Societățile se pot abate de la valorile implicite pentru factorii de emisie enumerați în tabelul de mai jos, în urma aplicării, după caz:</p> <p>1) cu condiția ca valorile reale să fie certificate prin încercări de laborator sau măsurători directe ale emisiilor;</p> <p>2) specificate în standardele internaționale și referințele de certificare acceptate pentru demonstrarea factorilor de emisie efectivi de la rezervor la siaj.</p> <p>În cazul unui amestec de combustibili, fiecare combustibil este luat în considerare separat.</p>						Compatibil			
1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6				
Clasa de combustibil	Tipul de combustibil				$C_j$ Ca % din masa combustibilului utilizat de sursa de emisii	Clasa de combustibil	Tipul de combustibil	$EF_{CO_2}$ $\left[\frac{gCO_2}{gFuel}\right]$	$EF_{CH_4}$ $\left[\frac{gCH_4}{gFuel}\right]$	$EF_{N_2O}$ $\left[\frac{gN_2O}{gFuel}\right]$	$C_j$ Ca % din masa combustibilului utilizat de sursa de emisii				

Combustibili fosili	Păcură grea ISO 8217 sortimentele RME până la RMK	3,114	0,00005	0,00018	–	Combustibili fosili	Păcură grea ISO 8217 sortimentele RME până la RMK	3,114	0,00005	0,00018	-					
	Păcură ușoară ISO 8217 sortimentele RMA până la RMD	3,151	0,00005	0,00018	–		Păcură ușoară ISO 8217 sortimentele RMA până la RMD	3,151	0,00005	0,00018	-					
	Combustibil pentru motoare diesel navale Motorină marină ISO 8217 sortimentele DMX până la DMB	3,206	0,00005	0,00018	–		Combustibil pentru motoare diesel navale Motorină marină ISO 8217 sortimentele DMX până la DMB	3,206	0,00005	0,00018	-					
	GNL	2,750	0	0,00011	3,1 pentru GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare)		3,1 pentru GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare) 1,7 pentru GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare) 0,2 pentru GNL Diesel (turație lentă cu dublă alimentare) 2,6 pentru motoarele cu ardere săracă și aprindere prin scânteie în sistem pe gaz (LBSI)	GNL	2,750	0	0,00011					3,1 pentru GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare)
					1,7 pentru GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare)											1,7 pentru GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare)
					0,2 pentru GNL Diesel (turație lentă cu dublă alimentare)											0,2 pentru GNL Diesel (turație lentă cu dublă alimentare)
					2,6 pentru motoarele cu ardere săracă și aprindere prin scânteie în sistem pe gaz (LBSI)											2,6 pentru motoarele cu ardere săracă și aprindere prin scânteie în sistem pe gaz (LBSI)
	GPL (butan)	3,03	TBM	TBM	N/A											
	GPL (propan)	3,00	TBM	TBM	N/A											
	H <sub>2</sub> (fosil)	0	0	— pentru pilele de combustie	–											

				TBM pentru motoarele cu ardere internă (ICE)																																																																		
		NH <sub>3</sub> (fossil)	0	N/A	TBM	N/A																																																																
		Metanol (fossil)	1,375	TBM	TBM	-																																																																
Biocombustibili	Etanol	1,913	TBM	TBM	-																																																																	
	Biomotorină	2,834	TBM	TBM	-																																																																	
Biocombustibili	Ulei vegetal hidrotrat (HVO)	3,115	0,00005	0,00018	-																																																																	
	Biometan lichefiat utilizat drept combustibil pentru transport (bio-GNL)	2,750	0	0,00011	3,1 pentru GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare)	3,1 pentru GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare)																																																																
					1,7 pentru GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare)	1,7 pentru GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare)																																																																
					0,2 pentru GNL Diesel (turație lentă cu dublă alimentare)	0,2 pentru GNL Diesel (turație lentă cu dublă alimentare)																																																																
					2,6 pentru motoarele cu ardere săracă și aprindere prin scânteie în sistem pe gaz (LBSI)	2,6 pentru motoarele cu ardere săracă și aprindere prin scânteie în sistem pe gaz (LBSI)																																																																
	Biometanol	1,375	TBM	TBM	-																																																																	
	Altele	3,115	0,00005	0,00018	-																																																																	
	Bio-H <sub>2</sub>	0	0	0 pentru pilele de combustie	-																																																																	
				TBM pentru motoarele cu ardere internă																																																																		
	Combustibili de origine nebiologică produși din	e-motorină	3,206	0,00005	0,00018	-																																																																
e-metanol		1,375	TBM	TBM	-																																																																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th></th> <th></th> <th>TBM pentru motoarele cu ardere internă (ICE)</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2"></td> <td>NH<sub>3</sub>(fossil)</td> <td>0</td> <td>N/A</td> <td>TBM</td> <td>N/A</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>Metanol(fo sil)</td> <td>1,375</td> <td>TBM</td> <td>TBM</td> <td>-</td> </tr> <tr> <th rowspan="6">Biocombustibili</th> <td>Etanol</td> <td>1,913</td> <td>TBM</td> <td>TBM</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Biomotorină</td> <td>2,834</td> <td>TBM</td> <td>TBM</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Ulei vegetal hidrotrat (HVO)</td> <td>3,115</td> <td>0,00005</td> <td>0,00018</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">Biometan lichefiat utilizat drept combustibil pentru transport (bio-GNL)</td> <td rowspan="4">2,750</td> <td rowspan="4">0</td> <td rowspan="4">0,00011</td> <td>3,1 pentru GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare)</td> <td>3,1 pentru GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare)</td> </tr> <tr> <td>1,7 pentru GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare)</td> <td>1,7 pentru GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare)</td> </tr> <tr> <td>0,2 pentru GNL Diesel (turație lentă cu dublă alimentare)</td> <td>0,2 pentru GNL Diesel (turație lentă cu dublă alimentare)</td> </tr> <tr> <td>2,6 pentru motoarele cu ardere săracă și aprindere prin scânteie în sistem pe gaz (LBSI)</td> <td>2,6 pentru motoarele cu ardere săracă și aprindere prin scânteie în sistem pe gaz (LBSI)</td> </tr> <tr> <td>Biometanol</td> <td>1,375</td> <td>TBM</td> <td>TBM</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Altele</td> <td>3,115</td> <td>0,00005</td> <td>0,00018</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Bio-H<sub>2</sub></td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0 pentru pilele de combustie</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>TBM pentru motoarele cu ardere internă</td> <td>TBM pentru motoarele cu ardere internă</td> </tr> </tbody> </table>										TBM pentru motoarele cu ardere internă (ICE)				NH <sub>3</sub> (fossil)	0	N/A	TBM	N/A			Metanol(fo sil)	1,375	TBM	TBM	-	Biocombustibili	Etanol	1,913	TBM	TBM	-	Biomotorină	2,834	TBM	TBM	-	Ulei vegetal hidrotrat (HVO)	3,115	0,00005	0,00018	-	Biometan lichefiat utilizat drept combustibil pentru transport (bio-GNL)	2,750	0	0,00011	3,1 pentru GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare)	3,1 pentru GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare)	1,7 pentru GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare)	1,7 pentru GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare)	0,2 pentru GNL Diesel (turație lentă cu dublă alimentare)	0,2 pentru GNL Diesel (turație lentă cu dublă alimentare)	2,6 pentru motoarele cu ardere săracă și aprindere prin scânteie în sistem pe gaz (LBSI)	2,6 pentru motoarele cu ardere săracă și aprindere prin scânteie în sistem pe gaz (LBSI)	Biometanol	1,375	TBM	TBM	-	Altele	3,115	0,00005	0,00018	-	Bio-H <sub>2</sub>	0	0	0 pentru pilele de combustie	-	TBM pentru motoarele cu ardere internă	TBM pentru motoarele cu ardere internă
				TBM pentru motoarele cu ardere internă (ICE)																																																																		
		NH <sub>3</sub> (fossil)	0	N/A	TBM	N/A																																																																
		Metanol(fo sil)	1,375	TBM	TBM	-																																																																
Biocombustibili	Etanol	1,913	TBM	TBM	-																																																																	
	Biomotorină	2,834	TBM	TBM	-																																																																	
	Ulei vegetal hidrotrat (HVO)	3,115	0,00005	0,00018	-																																																																	
	Biometan lichefiat utilizat drept combustibil pentru transport (bio-GNL)	2,750	0	0,00011	3,1 pentru GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare)	3,1 pentru GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare)																																																																
					1,7 pentru GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare)	1,7 pentru GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare)																																																																
					0,2 pentru GNL Diesel (turație lentă cu dublă alimentare)	0,2 pentru GNL Diesel (turație lentă cu dublă alimentare)																																																																
2,6 pentru motoarele cu ardere săracă și aprindere prin scânteie în sistem pe gaz (LBSI)					2,6 pentru motoarele cu ardere săracă și aprindere prin scânteie în sistem pe gaz (LBSI)																																																																	
Biometanol	1,375	TBM	TBM	-																																																																		
Altele	3,115	0,00005	0,00018	-																																																																		
Bio-H <sub>2</sub>	0	0	0 pentru pilele de combustie	-																																																																		
TBM pentru motoarele cu ardere internă	TBM pentru motoarele cu ardere internă																																																																					

surse regenerabile (RFNBO) – e-combustibili	e-GNL	2,750	0	0,00011	3,1 pentru GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare)	Com busti bili de origi ne nebio logic ă prod uși din surse regen erabi le (RF NBO ) – e-comb ustibi li	e-motorină	3,206	0,00005	0,00018	-			
					1,7 pentru GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare)		e-metanol	1,375	TBM	TBM	-			
					0,2 pentru GNL Diesel (turație lentă cu dublă alimentare)		e-GNL	2,750	0	0,00011	3,1 pentru GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare)			
					2,6 pentru motoarele cu ardere săracă și aprindere prin scânteie în sistem pe gaz (LBSI)						1,7 pentru GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare)			
	e-H <sub>2</sub>	0	0	0 pentru pilele de combustie	-						0,2 pentru GNL Diesel (turație lentă cu dublă alimentare)			
				TBM pentru motoarele cu ardere internă							2,6 pentru motoarele cu ardere săracă și aprindere prin scânteie în sistem pe gaz (LBSI)			
	e-NH <sub>3</sub>	0	N/A	TBM	N/A									
	e-GPL	N/A	N/A	N/A	N/A									
	e-DME	N/A	N/A	N/A	-									

  

În coloana 1 se specifică clasa de combustibili.	În coloana 1 se specifică clasa de combustibili.	Compatibil			
În coloana 2 se specifică denumirea tipurilor relevante de combustibil pentru fiecare clasă.	În coloana 2 se specifică denumirea tipurilor relevante de combustibil pentru fiecare clasă.				
<p>Coloana 3 include factorul de emisie EF pentru dioxidul de carbon exprimat în gCO<sub>2</sub>/gfuel.</p> <p>Coloana 4 include factorul de emisie EF pentru metan exprimat în gCH<sub>4</sub>/gfuel.</p> <p>Coloana 5 include factorul de emisie EF pentru protoxidul de azot exprimat în gN<sub>2</sub>O/gfuel.</p> <p>În coloana 6 se specifică partea din combustibil pierdută sub forma emisiilor fugitive și a pierderilor de emisii (C<sub>j</sub>) cuantificată ca % din masa combustibilului utilizat de sursa de emisie specifică. Pentru combustibili</p>	<p>Coloana 3 include factorul de emisie EF pentru dioxidul de carbon exprimat în gCO<sub>2</sub>/gfuel.</p> <p>Coloana 4 include factorul de emisie EF pentru metan exprimat în gCH<sub>4</sub>/gfuel.</p> <p>Coloana 5 include factorul de emisie EF pentru protoxidul de azot exprimat în gN<sub>2</sub>O/gfuel.</p> <p>În coloana 6 se specifică partea din combustibil pierdută sub forma emisiilor fugitive și a pierderilor de emisii (C<sub>j</sub>) cuantificată ca % din masa combustibilului utilizat de sursa de</p>				

<p>precum GNL pentru care există emisii fugitive și pierderi de emisii, valoarea emisiilor fugitive și a pierderilor de emisii prezentată în tabel este exprimată sub formă de % din masa combustibilului utilizat. Valorile Cj din tabel se calculează la 50 % din sarcina maximă a motorului.</p> <p>(*) Regulamentul (UE) 2023/1805 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE (JO L 234, 22.9.2023, p. 48).</p> <p>(**) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066 al Comisiei din 19 decembrie 2018 privind monitorizarea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră în temeiul Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 601/2012 al Comisiei (JO L 334, 31.12.2018, p. 1).</p>	<p>emisie specifică. Pentru combustibili precum GNL pentru care există emisii fugitive și pierderi de emisii, valoarea emisiilor fugitive și a pierderilor de emisii prezentată în tabel este exprimată sub formă de % din masa combustibilului utilizat. Valorile Cj din tabel se calculează la 50 % din sarcina maximă a motorului.</p>			
<p><b>B. METODELE PENTRU DETERMINAREA EMISIILOR DE GAZE CU EFECT DE SERĂ</b></p>	<p><b>II. METODELE PENTRU DETERMINAREA EMISIILOR DE GAZE CU EFECT DE SERĂ</b></p>			
<p>În planul de monitorizare, societatea indică metoda de monitorizare utilizată pentru determinarea emisiilor de gaze cu efect de seră pentru fiecare navă aflată sub responsabilitatea sa și se asigură că, după ce a fost aleasă o metodă, aceasta este aplicată în mod consecvent.</p> <p>Se pot utiliza următoarele metode A, B, C și D, ținând seama de abordarea bazată pe calcul sau de abordarea bazată pe măsurare.</p> <p>Conform abordării bazate pe calcul (metodele A, B și C), emisiile se calculează utilizând formulele prevăzute în partea A. În acest scop, consumul real de combustibil pentru fiecare călătorie se determină utilizând oricare dintre metodele A, B sau C descrise mai jos și aplicate în scopul realizării calculului. Sursele de incertitudine și nivelurile de incertitudine asociate se iau în considerare la selectarea oricăreia dintre metodele A, B sau C.</p> <p>Societatea trebuie să efectueze în mod regulat activități de control adecvate, inclusiv verificări încrucișate între cantitatea aferentă operațiunii de buncheraj prevăzută în documentul privind operațiunea de buncheraj (BDN – Bunker Fuel Delivery Note) și cantitatea aferentă operațiunii de buncheraj indicată prin măsurarea la bord și să ia măsuri corective în cazul în care se observă abateri semnificative.</p> <p>În cadrul abordării bazate pe măsurare (metoda D), se utilizează măsurători directe ale emisiilor de gaze cu efect de seră.</p> <p>Se poate utiliza orice combinație a metodelor A, B, C și D, după evaluarea de către verificator, dacă un astfel de demers îmbunătățește precizia generală a măsurării.</p>	<p>3. În planul de monitorizare, compania indică metoda de monitorizare utilizată pentru determinarea emisiilor de gaze cu efect de seră pentru fiecare navă aflată sub responsabilitatea sa și se asigură că, după ce a fost selectată o metodă, aceasta este aplicată în mod consecvent.</p> <p>Se pot utiliza următoarele metode A, B, C și D, ținând seama de abordarea bazată pe calcul sau de abordarea bazată pe măsurare.</p> <p>Conform abordării bazate pe calcul (metodele A, B și C), emisiile se calculează utilizând formulele prevăzute în partea A. În acest scop, consumul real de combustibil pentru fiecare călătorie se determină utilizând oricare dintre metodele A, B sau C descrise mai jos și aplicate în scopul realizării calculului. Sursele de incertitudine și nivelurile de incertitudine asociate se iau în considerare la selectarea oricăreia dintre metodele A, B sau C. Compania trebuie să efectueze în mod regulat activități de control adecvate, inclusiv verificări încrucișate între cantitatea aferentă operațiunii de buncheraj prevăzută în documentul privind operațiunea de buncheraj (BDN – Bunker Fuel Delivery Note) și cantitatea aferentă operațiunii de buncheraj indicată prin măsurarea la bord și să ia măsuri corective în cazul în care se observă abateri semnificative.</p> <p>În cadrul abordării bazate pe măsurare (metoda D), se utilizează măsurători directe ale emisiilor de gaze cu efect de seră.</p> <p>Se poate utiliza orice combinație a metodelor A, B, C și D, după evaluarea de către verificator, dacă un astfel de demers îmbunătățește precizia generală a măsurării:</p>	<p>Compatibil</p>		
<p><b>1. Metoda A: BDN și inventarierea periodică a cantităților din rezervoarele de combustibil</b></p>	<p>1) Metoda A: BDN și inventarierea periodică a cantităților din rezervoarele de combustibil.</p>	<p>Compatibil</p>		

<p>Această metodă se bazează pe cantitatea și tipul de combustibil, astfel cum sunt indicate în BDN, în combinație cu inventarierea periodică a cantităților din rezervoarele de combustibil bazată pe citirea nivelului de combustibil din rezervoare. Combustibilul disponibil la începutul perioadei plus livrările și minus combustibilul disponibil la sfârșitul perioadei și combustibilul scos din rezervor în intervalul cuprins între începutul și sfârșitul perioadei constituie împreună combustibilul consumat de-a lungul perioadei.</p> <p>Perioada înseamnă timpul dintre două escale portuare sau timpul petrecut într-un port. În ceea ce privește combustibilul utilizat în cursul unei perioade, trebuie să se specifice tipul de combustibil și conținutul de sulf al combustibilului.</p> <p>Această metodă nu se utilizează când BDN nu sunt disponibile la bordul navelor, în special când marfa este utilizată drept combustibil, de exemplu gazul natural lichefiat (GNL) pierdut prin vaporizare pe durata stocării.</p> <p>În temeiul regulilor actuale din anexa VI la MARPOL, este obligatorie păstrarea BDN la bord timp de trei ani după livrarea combustibilului pentru nave, iar acesta trebuie să fie disponibil imediat. Inventarierea periodică a cantităților din rezervoarele de combustibil de la bord se bazează pe citirea nivelului de combustibil din rezervoare. Se utilizează tabele pentru rezervoare relevante pentru fiecare rezervor de combustibil pentru a se determina volumul la momentul citirii nivelului de combustibil din rezervoare. Incertitudinea asociată BDN se specifică în planul de monitorizare. Citirea nivelului de combustibil din rezervoare se efectuează prin metode adecvate, precum sistemele automatizate, sondările și ruletele cu lest. Metoda sondării rezervoarelor și incertitudinea asociată se specifică în planul de monitorizare.</p> <p>În cazul în care cantitatea de combustibil alimentat sau cantitatea de combustibil rămasă în rezervoare este determinată ca unități de volum, exprimate în metri cubi, societatea transformă cantitatea respectivă din volum în masă utilizând valorile densității reale. Societatea determină densitatea reală utilizând:</p> <p>(a) sistemele de măsurare aflate la bordul navei; sau</p> <p>(b) densitatea măsurată de către furnizorul de combustibil la alimentarea cu combustibil și înregistrată în factură sau în BDN; sau</p> <p>(c) densitatea măsurată în cadrul unei încercări realizate într-un laborator acreditat de încercare a combustibilului, dacă este disponibilă.</p> <p>Densitatea reală se exprimă în kg/metru cub și se determină pentru temperatura aplicabilă în contextul unei măsurători specifice. Dacă valorile densității reale nu sunt disponibile, se aplică un factor de densitate standard pentru tipul de combustibil în cauză după evaluarea de către verificator.</p>	<p>Această metodă se bazează pe cantitatea și tipul de combustibil, astfel cum sunt indicate în BDN, în combinație cu inventarierea periodică a cantităților din rezervoarele de combustibil bazată pe citirea nivelului de combustibil din rezervoare. Combustibilul disponibil la începutul perioadei plus livrările și minus combustibilul disponibil la sfârșitul perioadei și combustibilul scos din rezervor în intervalul cuprins între începutul și sfârșitul perioadei constituie împreună combustibilul consumat de-a lungul perioadei.</p> <p>Perioada înseamnă timpul dintre două escale portuare sau timpul petrecut într-un port. În ceea ce privește combustibilul utilizat în cursul unei perioade, trebuie să se specifice tipul de combustibil și conținutul de sulf al combustibilului.</p> <p>Această metodă nu se utilizează când BDN nu sunt disponibile la bordul navelor, în special când marfa este utilizată drept combustibil, de exemplu gazul natural lichefiat (GNL) pierdut prin vaporizare pe durata stocării.</p> <p>În temeiul regulilor din anexa VI la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL), este obligatorie păstrarea BDN la bord timp de trei ani după livrarea combustibilului pentru nave, iar acesta trebuie să fie disponibil imediat. Inventarierea periodică a cantităților din rezervoarele de combustibil de la bord se bazează pe citirea nivelului de combustibil din rezervoare. Se utilizează tabele pentru rezervoare relevante pentru fiecare rezervor de combustibil pentru a se determina volumul la momentul citirii nivelului de combustibil din rezervoare. Incertitudinea asociată BDN se specifică în planul de monitorizare. Citirea nivelului de combustibil din rezervoare se efectuează prin metode adecvate, precum sistemele automatizate, sondările și ruletele cu lest. Metoda sondării rezervoarelor și incertitudinea asociată se specifică în planul de monitorizare.</p> <p>În cazul în care cantitatea de combustibil alimentat sau cantitatea de combustibil rămasă în rezervoare este determinată ca unități de volum, exprimate în metri cubi, compania transformă cantitatea respectivă din volum în masă utilizând valorile densității reale. Compania determină densitatea reală utilizând:</p> <p>a) sistemele de măsurare aflate la bordul navei; sau</p> <p>b) densitatea măsurată de către furnizorul de combustibil la alimentarea cu combustibil și înregistrată în factură sau în BDN; sau</p>				
--	--	--	--	--	--



	<p>c) densitatea măsurată în cadrul unei încercări realizate într-un laborator acreditat de încercare a combustibilului, dacă este disponibilă.</p> <p>Densitatea reală se exprimă în kg/metru cub și se determină pentru temperatura aplicabilă în contextul unei măsurători specifice. Dacă valorile densității reale nu sunt disponibile, se aplică un factor de densitate standard pentru tipul de combustibil în cauză după evaluarea de către verificator.</p>			
<p><b>2. Metoda B: monitorizarea la bord a rezervoarelor de combustibil pentru nave</b></p> <p>Această metodă se bazează pe citirea nivelului de combustibil din toate rezervoarele de combustibil de la bord. Citirea nivelului de combustibil din rezervoare se efectuează zilnic atunci când nava se află în larg și la fiecare alimentare a navei sau scoatere de combustibil din rezervoare.</p> <p>Variațiile cumulative ale nivelului de combustibil din rezervoare între două citiri constituie consumul de combustibil din perioada respectivă.</p> <p>Perioada înseamnă timpul dintre două escale portuare sau timpul petrecut într-un port. În ceea ce privește combustibilul utilizat în cursul unei perioade, trebuie să se specifice tipul de combustibil și conținutul de sulf al combustibilului.</p> <p>Citirea nivelului de combustibil din rezervoare se efectuează prin metode adecvate, precum sistemele automatizate, sondările și ruletele cu lest. Metoda sondării rezervoarelor și incertitudinea asociată se specifică în planul de monitorizare.</p> <p>În cazul în care cantitatea de combustibil alimentat sau cantitatea de combustibil rămasă în rezervoare este determinată ca unități de volum, exprimate în metri cubi, societatea transformă cantitatea respectivă din volum în masă utilizând valorile densității reale. Societatea determină densitatea reală utilizând:</p> <p>(a) sistemele de măsurare aflate la bordul navei; sau</p> <p>(b) densitatea măsurată de către furnizorul de combustibil la alimentarea cu combustibil și înregistrată în factură sau în BDN; sau</p> <p>(c) densitatea măsurată în cadrul unei încercări realizate într-un laborator acreditat de încercare a combustibilului, dacă este disponibilă.</p> <p>Densitatea reală se exprimă în kg/metru cub și se determină pentru temperatura aplicabilă în contextul unei măsurători specifice. Dacă valorile densității reale nu sunt disponibile, se aplică un factor de densitate standard pentru tipul de combustibil în cauză după evaluarea de către verificator.</p>	<p>2) Metoda B: monitorizarea la bord a rezervoarelor de combustibil pentru nave.</p> <p>Această metodă se bazează pe citirea nivelului de combustibil din toate rezervoarele de combustibil de la bord. Citirea nivelului de combustibil din rezervoare se efectuează zilnic atunci când nava se află în larg și la fiecare alimentare a navei sau scoatere de combustibil din rezervoare.</p> <p>Variațiile cumulative ale nivelului de combustibil din rezervoare între două citiri constituie consumul de combustibil din perioada respectivă.</p> <p>Perioada înseamnă timpul dintre două escale portuare sau timpul petrecut într-un port. În ceea ce privește combustibilul utilizat în cursul unei perioade, trebuie să se specifice tipul de combustibil și conținutul de sulf al combustibilului.</p> <p>Citirea nivelului de combustibil din rezervoare se efectuează prin metode adecvate, precum sistemele automatizate, sondările și ruletele cu lest. Metoda sondării rezervoarelor și incertitudinea asociată se specifică în planul de monitorizare.</p> <p>În cazul în care cantitatea de combustibil alimentat sau cantitatea de combustibil rămasă în rezervoare este determinată ca unități de volum, exprimate în metri cubi, compania transformă cantitatea respectivă din volum în masă utilizând valorile densității reale. Compania determină densitatea reală utilizând:</p> <p>a) sistemele de măsurare aflate la bordul navei; sau</p> <p>b) densitatea măsurată de către furnizorul de combustibil la alimentarea cu combustibil și înregistrată în factură sau în BDN; sau</p> <p>c) densitatea măsurată în cadrul unei încercări realizate într-un laborator acreditat de încercare a combustibilului, dacă este disponibilă.</p> <p>Densitatea reală se exprimă în kg/metru<sup>3</sup> și se determină pentru temperatura aplicabilă în contextul unei măsurători specifice. Dacă valorile densității reale nu sunt disponibile, se aplică un factor de densitate standard pentru tipul de combustibil în cauză după evaluarea de către verificator.</p>	Compatibil		

<p><b>3. Metoda C: debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile</b></p> <p>Această metodă se bazează pe debitele de combustibil măsurate la bord. Datele de la toate debitmetrele legate la sursele de emisii de gaze cu efect de seră relevante sunt combinate pentru a determina consumul de combustibil total într-o anumită perioadă.</p> <p>Perioada înseamnă timpul dintre două escale portuare sau timpul petrecut într-un port. În ceea ce privește combustibilul utilizat în cursul unei perioade, trebuie să se monitorizeze tipul de combustibil și conținutul de sulf al combustibilului.</p> <p>Metodele de etalonare aplicate și incertitudinea asociată debitmetrelor utilizate se specifică în planul de monitorizare.</p> <p>În cazul în care cantitatea de combustibil consumată este determinată ca unități de volum, exprimate în metri cubi, societatea transformă cantitatea respectivă din volum în masă utilizând valorile densității reale. Societatea determină densitatea reală utilizând:</p> <p>(a) sistemele de măsurare aflate la bordul navei; sau</p> <p>(b) densitatea măsurată de către furnizorul de combustibil la alimentarea cu combustibil și înregistrată în factură sau în BDN; sau</p> <p>(c) densitatea măsurată în cadrul unei încercări realizate într-un laborator acreditat de încercare a combustibilului, dacă este disponibilă.</p> <p>Densitatea reală se exprimă în kg/metru cub și se determină pentru temperatura aplicabilă în contextul unei măsurători specifice. Dacă valorile densității reale nu sunt disponibile, se aplică un factor de densitate standard pentru tipul de combustibil în cauză după evaluarea de către verificator.</p>	<p>3) Metoda C: debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile.</p> <p>Această metodă se bazează pe debitele de combustibil măsurate la bord. Datele de la toate debitmetrele legate la sursele de emisii de gaze cu efect de seră relevante sunt combinate pentru a determina consumul de combustibil total într-o anumită perioadă.</p> <p>Perioada înseamnă timpul dintre două escale portuare sau timpul petrecut într-un port. În ceea ce privește combustibilul utilizat în cursul unei perioade, trebuie să se monitorizeze tipul de combustibil și conținutul de sulf al combustibilului.</p> <p>Metodele de etalonare aplicate și incertitudinea asociată debitmetrelor utilizate se specifică în planul de monitorizare.</p> <p>În cazul în care cantitatea de combustibil consumată este determinată ca unități de volum, exprimate în metri cubi, compania transformă cantitatea respectivă din volum în masă utilizând valorile densității reale. Compania determină densitatea reală utilizând:</p> <p>a) sistemele de măsurare aflate la bordul navei; sau</p> <p>b) densitatea măsurată de către furnizorul de combustibil la alimentarea cu combustibil și înregistrată în factură sau în BDN; sau</p> <p>c) densitatea măsurată în cadrul unei încercări realizate într-un laborator acreditat de încercare a combustibilului, dacă este disponibilă.</p>	Compatibil			
<p><b>4. Metoda D: măsurarea directă a emisiilor de gaze cu efect de seră</b></p> <p>Măsurările directe ale emisiilor de gaze cu efect de seră pot fi utilizate în cazul călătoriilor și pentru emisiile de gaze cu efect de seră generate în interiorul porturilor aflate sub jurisdicția unui stat membru. În cazul navelor pentru care raportarea de CO<sub>2</sub> se bazează pe această metodă aplicată tuturor surselor de emisii de la bordul navei, consumul de combustibil se calculează utilizând emisiile de CO<sub>2</sub> măsurate și factorii de emisie aplicabili combustibililor și surselor de emisii relevante.</p> <p>Această metodă se bazează pe determinarea debitelor emisiilor de gaze cu efect de seră din coșurile de fum ale navelor prin înmulțirea concentrațiilor de gaze cu efect de seră ale gazului de evacuare cu debitul gazului de evacuare.</p> <p>Aplicarea acestei metode de determinare a emisiilor de gaze cu efect de seră nu împiedică societățile să aplice oricare dintre celelalte metode descrise în prezenta parte oricărui alt gaz cu efect de seră.</p> <p>Metodele de etalonare aplicate și incertitudinea asociată dispozitivelor utilizate se specifică în planul de monitorizare.</p>	<p>4) Metoda D: măsurarea directă a emisiilor de gaze cu efect de seră.</p> <p>Măsurările directe ale emisiilor de gaze cu efect de seră pot fi utilizate în cazul călătoriilor și pentru emisiile de gaze cu efect de seră generate în interiorul porturilor aflate sub jurisdicția unui stat membru. În cazul navelor pentru care raportarea de CO<sub>2</sub> se bazează pe această metodă aplicată tuturor surselor de emisii de la bordul navei, consumul de combustibil se calculează utilizând emisiile de CO<sub>2</sub> măsurate și factorii de emisie aplicabili combustibililor și surselor de emisii relevante.</p> <p>Această metodă se bazează pe determinarea debitelor emisiilor de gaze cu efect de seră din coșurile de fum ale navelor prin înmulțirea concentrațiilor de gaze cu efect de seră ale gazului de evacuare cu debitul gazului de evacuare.</p> <p>Aplicarea acestei metode de determinare a emisiilor de gaze cu efect de seră nu împiedică societățile să aplice oricare dintre celelalte metode descrise în prezenta parte oricărui alt gaz cu efect de seră.</p>	Compatibil			

	Metodele de etalonare aplicate și incertitudinea asociată dispozitivelor utilizate se specifică în planul de monitorizare.				
<b>C. GESTIONAREA ȘI CONTROLUL DATELOR</b>	<b>III. GESTIONAREA ȘI CONTROLUL DATELOR</b>				
<p>1. Sistemul de control</p> <p>1.1. Societatea efectuează o evaluare a riscurilor pentru a identifica sursele riscurilor de erori din fluxul de date de la datele primare până la datele finale din raportul privind emisiile și instituie, documentează, pune în aplicare și menține un sistem de control eficace pentru a se asigura că rapoartele rezultate din activitățile legate de fluxul de date nu conțin inexactități, sunt conforme cu planul de monitorizare și respectă prezentul regulament.</p> <p>Societatea pune evaluarea riscurilor menționată la primul paragraf la dispoziția autorității de administrare responsabile, la cerere. Societatea pune la dispoziție această evaluare și pentru efectuarea verificării.</p> <p>1.2. În sensul punctului 1.1 primul paragraf, societatea stabilește, documentează, pune în aplicare și menține proceduri scrise, separat de planul de monitorizare, pentru activitățile legate de fluxul de date, precum și pentru activitățile de control și include trimiteri la procedurile respective și o descriere a acestora în planul de monitorizare. La cerere, societatea pune la dispoziția autorității de administrare responsabile orice documentație scrisă aferentă procedurilor. Societatea pune la dispoziție această documentație și pentru efectuarea verificării.</p> <p>1.3. Activitățile de control menționate la punctul 1.2 includ, după caz:</p> <p>(a) asigurarea calității echipamentelor de măsurare relevante;</p> <p>(b) asigurarea calității sistemelor informatice, garantând faptul că sistemele relevante sunt proiectate, documentate, testate, puse în aplicare, controlate și menținute într-un mod care asigură prelucrarea fiabilă, exactă și în timp util a datelor, potrivit riscurilor identificate în conformitate cu punctul 1.1;</p> <p>(c) separarea atribuțiilor aferente activităților legate de fluxul de date și activităților de control, precum și gestionarea competențelor necesare;</p> <p>(d) revizuirile interne și validarea datelor;</p> <p>(e) corecții și măsuri corective;</p> <p>(f) controlul proceselor externalizate;</p> <p>(g) păstrarea evidențelor și a documentației, inclusiv gestionarea versiunilor documentelor.</p> <p>1.4. În sensul punctului 1.3 litera (a), societatea se asigură că toate echipamentele de măsurare relevante sunt calibrate, reglate și controlate la intervale regulate, inclusiv înainte de utilizare, sunt verificate în raport cu standarde de măsurare corespunzătoare standardelor de măsurare internaționale, dacă acestea există, și sunt adaptate la riscurile identificate. În cazul în care componentele sistemelor de măsurare nu pot fi calibrate, societatea identifică respectivele componente în planul de monitorizare și propune activități de control alternative. În cazul în care se constată că echipamentele nu corespund cerințelor de performanță, societatea ia cu promptitudine măsurile corective necesare.</p>	<p>4. Sistemul de control:</p> <p>1) Compania efectuează o evaluare a riscurilor pentru a identifica sursele riscurilor de erori din fluxul de date de la datele primare până la datele finale din raportul privind emisiile și instituie, documentează, pune în aplicare și menține un sistem de control eficace pentru a se asigura că rapoartele rezultate din activitățile legate de fluxul de date nu conțin inexactități, sunt conforme cu planul de monitorizare și respectă prezentul Regulament.</p> <p>Compania pune evaluarea riscurilor menționată la sbp.1) la dispoziția autorității de administrare responsabile, la cerere. Compania pune la dispoziție această evaluare și pentru efectuarea verificării.</p> <p>2) În sensul sbp. 1) compania stabilește, documentează, pune în aplicare și menține proceduri scrise, separat de planul de monitorizare, pentru activitățile legate de fluxul de date, precum și pentru activitățile de control și include trimiteri la procedurile respective și o descriere a acestora în planul de monitorizare. La cerere, compania pune la dispoziția Agenției de Mediu orice documentație scrisă aferentă procedurilor. Compania pune la dispoziție această documentație și pentru efectuarea verificării.</p> <p>3) Activitățile de control menționate la sbp. 2) includ, după caz:</p> <p>a) asigurarea calității echipamentelor de măsurare relevante;</p> <p>b) asigurarea calității sistemelor informatice, garantând faptul că sistemele relevante sunt proiectate, documentate, testate, puse în aplicare, controlate și menținute într-un mod care asigură prelucrarea fiabilă, exactă și în timp util a datelor, potrivit riscurilor identificate în conformitate cu spb.1);</p> <p>c) separarea atribuțiilor aferente activităților legate de fluxul de date și activităților de control, precum și gestionarea competențelor necesare;</p> <p>revizuirile interne și validarea datelor;</p> <p>corecții și măsuri corective;</p> <p>controlul proceselor externalizate;</p> <p>păstrarea evidențelor și a documentației, inclusiv gestionarea versiunilor documentelor.</p> <p>4) În sensul sbp. 3) lit. a) compania se asigură că toate echipamentele de măsurare relevante sunt calibrate, reglate și controlate la intervale regulate, inclusiv înainte de utilizare,</p>	Compatibil			

<p>1.5. În sensul punctului 1.3 litera (d) societatea revizuieste și validează datele care rezultă din activitățile legate de fluxul de date menționate la punctul 1.2. O astfel de revizuire și validare a datelor include următoarele măsuri:</p> <p>(a) o verificare a exhaustivității datelor;</p> <p>(b) o comparație a datelor obținute, monitorizate și raportate de societate pe parcursul mai multor ani;</p> <p>(c) o comparație a datelor și a valorilor rezultate în urma aplicării unor metode diferite de monitorizare, atunci când se aplică mai multe metode de monitorizare.</p> <p>1.6. În sensul punctului 1.3 litera (e), societatea se asigură că, dacă se constată că activitățile legate de fluxul de date sau activitățile de control nu funcționează în mod eficace sau nu respectă normele stabilite în documentația privind procedurile aferente activităților respective, se iau măsuri corective, iar datele afectate sunt corectate fără întârzieri nejustificate.</p> <p>1.7. În sensul punctului 1.3 litera (f), în cazul în care societatea externalizează una sau mai multe dintre activitățile legate de fluxul de date sau activitățile de control menționate la punctul 1.1, aceasta întreprinde toate acțiunile următoare:</p> <p>(a) examinează calitatea activităților legate de fluxul de date și a activităților de control externalizate în conformitate cu prezentul regulament;</p> <p>(b) definește cerințe adecvate pentru rezultatele proceselor externalizate și metodele utilizate în cadrul proceselor respective;</p> <p>(c) verifică, pentru rezultatele și metodele menționate la litera (b), calitatea acestora;</p> <p>(d) se asigură că activitățile externalizate se desfășoară de așa manieră încât să răspundă riscurilor inerente și riscurilor de control identificate în evaluarea riscurilor menționată la punctul 1.1.</p> <p>1.8. Societatea monitorizează eficacitatea sistemului de control, inclusiv prin efectuarea de revizuii interne și luarea în considerare a constatărilor verificatorului cu ocazia verificării rapoartelor privind emisiile și a rapoartelor menționate la articolul 11 alineatul (2).</p> <p>Atunci când societatea constată că sistemul de control nu este eficace sau proporțional cu riscurile identificate, aceasta depune eforturi pentru îmbunătățirea sistemului de control și actualizarea planului de monitorizare sau a procedurilor scrise care stau la baza activităților legate de fluxul de date, a evaluărilor riscurilor și activităților de control, după caz.</p>	<p>sunt verificate în raport cu standarde de măsurare corespunzătoare standardelor de măsurare internaționale, dacă acestea există, și sunt adaptate la riscurile identificate.</p> <p>În cazul în care componentele sistemelor de măsurare nu pot fi calibrate, compania identifică respectivele componente în planul de monitorizare și propune activități de control alternative.</p> <p>În cazul în care se constată că echipamentele nu corespund cerințelor de performanță, compania ia cu promptitudine măsurile corective necesare.</p> <p>5) În sensul sbp. 3) lit. d) compania revizuieste și validează datele care rezultă din activitățile legate de fluxul de date menționate la sbp. 2).</p> <p>O astfel de revizuire și validare a datelor include următoarele măsuri:</p> <p>o verificare a exhaustivității datelor;</p> <p>o comparație a datelor obținute, monitorizate și raportate de companie pe parcursul mai multor ani;</p> <p>o comparație a datelor și a valorilor rezultate în urma aplicării unor metode diferite de monitorizare, atunci când se aplică mai multe metode de monitorizare.</p> <p>6) În sensul sbp. 3) lit. e), compania se asigură că, dacă se constată că activitățile legate de fluxul de date sau activitățile de control nu funcționează în mod eficace sau nu respectă normele stabilite în documentația privind procedurile aferente activităților respective, se iau măsuri corective, iar datele afectate sunt corectate fără întârzieri nejustificate.</p> <p>7) În sensul sbp. 3) lit. f), în cazul în care compania externalizează una sau mai multe dintre activitățile legate de fluxul de date sau activitățile de control menționate la sbp. 1), aceasta întreprinde toate acțiunile următoare:</p> <p>a) examinează calitatea activităților legate de fluxul de date și a activităților de control externalizate în conformitate cu prezentul regulament;</p> <p>b) definește cerințe adecvate pentru rezultatele proceselor externalizate și metodele utilizate în cadrul proceselor respective;</p> <p>c) verifică, pentru rezultatele și metodele menționate la lit. b), calitatea acestora;</p> <p>d) se asigură că activitățile externalizate se desfășoară de așa manieră încât să răspundă riscurilor inerente și riscurilor de control identificate în evaluarea riscurilor menționată la sbp. 1).</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>8) Compania monitorizează eficacitatea sistemului de control, inclusiv prin efectuarea de revizui interne și luarea în considerare a constatărilor verificatorului cu ocazia verificării rapoartelor privind emisiile și a rapoartelor menționate la pct. 28 din Regulament.</p> <p>În cazul în care compania constată că sistemul de control nu este eficace sau proporțional cu riscurile identificate, aceasta depune eforturi pentru îmbunătățirea sistemului de control și actualizarea planului de monitorizare sau a procedurilor scrise care stau la baza activităților legate de fluxul de date, a evaluărilor riscurilor și activităților de control, după caz.</p>			
<p>2. Lacune în materie de date</p> <p>2.1. În cazul în care lipsesc date relevante pentru determinarea emisiilor de gaze cu efect de seră ale unei nave cu privire la una sau mai multe călătorii, societatea utilizează date de substituție calculate în conformitate cu metoda (metodele) alternativă (alternative) indicată (indicate) în planul de monitorizare evaluat de verificator și, după caz, aprobat de autoritatea de administrare responsabilă.</p> <p>În cazul în care lipsesc date relevante pentru determinarea emisiilor de gaze cu efect de seră ale unei nave cu privire la una sau mai multe călătorii, pentru care planul de monitorizare nu enumeră metode alternative de monitorizare sau surse alternative de date pentru coroborarea datelor sau pentru eliminarea lacunelor în materie de date, societatea utilizează o metodă adecvată de estimare pentru determinarea datelor de substituție prudente pentru perioada de timp respectivă și parametrul care lipsește.</p> <p>2.2. În cazul în care, din motive tehnice, temporar nu este fezabil să se aplice planul de monitorizare evaluat în mod satisfăcător de către verificator și, după caz, aprobat de autoritatea de administrare responsabilă, societatea aplică o metodă bazată pe sursele alternative de date enumerate în planul de monitorizare în scopul efectuării verificărilor pentru coroborarea datelor sau, în cazul în care o astfel de alternativă nu este prevăzută în planul de monitorizare, o metodă alternativă care să furnizeze date de substituție sau o estimare prudentă, până la restabilirea condițiilor de aplicare a planului de monitorizare aprobat.</p> <p>Societatea ia toate măsurile necesare pentru o aplicare promptă a planului de monitorizare.</p> <p>2.3. În cazul în care se utilizează o metodă de estimare în conformitate cu punctul 2.1 sau în cazul în care are loc o abatere temporară de la planul de monitorizare în conformitate cu punctul 2.2, societatea elaborează, fără întârzieri nejustificate, o procedură scrisă pentru a evita acest tip de lacune în materie de date în viitor și modifică planul de monitorizare în conformitate cu articolul 7.</p>	<p>5. Lacune în materie de date:</p> <p>1) În cazul în care lipsesc date relevante pentru determinarea emisiilor de gaze cu efect de seră ale unei nave cu privire la una sau mai multe călătorii, compania utilizează date de substituție calculate în conformitate cu metoda (metodele) alternativă (alternative) indicată (indicate) în planul de monitorizare evaluat de verificator și, după caz, verificat de Agenția de Mediu.</p> <p>În cazul în care lipsesc date relevante pentru determinarea emisiilor de gaze cu efect de seră ale unei nave cu privire la una sau mai multe călătorii, pentru care planul de monitorizare nu enumeră metode alternative de monitorizare sau surse alternative de date pentru coroborarea datelor sau pentru eliminarea lacunelor în materie de date, compania utilizează o metodă adecvată de estimare pentru determinarea datelor de substituție prudente pentru perioada de timp respectivă și parametrul care lipsește.</p> <p>2) În cazul în care, din motive tehnice, temporar nu este fezabil să se aplice planul de monitorizare evaluat în mod satisfăcător de către verificator și, după caz, verificat de Agenția de Mediu, compania aplică o metodă bazată pe sursele alternative de date enumerate în planul de monitorizare în scopul efectuării verificărilor pentru coroborarea datelor sau. În cazul în care o astfel de alternativă nu este prevăzută în planul de monitorizare, o metodă alternativă care să furnizeze date de substituție sau o estimare prudentă, până la restabilirea condițiilor de aplicare a planului de monitorizare verificat.</p> <p>Compania ia toate măsurile necesare pentru o aplicare promptă a planului de monitorizare.</p> <p>3) În cazul în care se utilizează o metodă de estimare în conformitate cu spb. 1) sau în cazul în care are loc o abatere temporară de la planul de monitorizare în conformitate cu spb. 2), compania elaborează, fără întârzieri nejustificate, o</p>	Compatibil		

	procedură scrisă pentru a evita acest tip de lacune în materie de date în viitor și modifică planul de monitorizare în conformitate cu Capitolul IV din Regulament.				
<b>ANEXA II</b> <b>Monitorizarea altor informații relevante</b>	Anexa nr. 2 la Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim				
<b>A. MONITORIZAREA PER CĂLĂTORIE (ARTICOLUL 9)</b>	<b>I. MONITORIZAREA PER CĂLĂTORIE</b>				
<p>1. În scopul monitorizării altor informații relevante per călătorie [articolul 9 alineatul (1)], societățile respectă următoarele reguli:</p> <p>(a) pentru data și ora plecării de la dană și sosirii la dană se utilizează ora universală coordonată (UTC). Timpul petrecut pe mare se calculează pe baza informațiilor referitoare la portul de pornire și la portul de sosire și exclude ancorarea;</p> <p>(b) distanța parcursă poate fi atât distanța corespunzătoare celei mai directe rute între portul de pornire și portul de sosire, cât și distanța parcursă efectiv. În cazul în care se utilizează distanța celei mai directe rute între portul de pornire și cel de sosire, ar trebui luat în considerare factorul de corecție conservator, pentru a se garanta că distanța parcursă nu este subestimată în mod semnificativ. Planul de monitorizare specifică ce calcul este utilizat pentru distanță și, dacă este necesar, factorul de corecție folosit. Distanța parcursă se calculează de la dana portului de plecare la dana portului de sosire și se exprimă în mile marine;</p> <p>(c) transportul efectuat se determină prin înmulțirea cantității de marfă transportate cu distanța parcursă;</p> <p>(d) în cazul navelor de pasageri, în scopul exprimării încărcăturii transportate se utilizează numărul pasagerilor. În cazul tuturor celorlalte categorii de nave, cantitatea de marfă transportată se exprimă fie în tone metrice, fie în metri cubi standard de marfă, după caz;</p> <p>(e) pentru navele ro-ro, mărfurile transportate se definesc ca fiind masa încărcăturii la bord, determinată ca masa efectivă sau ca număr de unități de încărcare (camioane, autoturisme etc.) sau metri liniari ocupați înmulțiți cu valori implicite pentru greutatea lor. În sensul prezentului regulament, „navă ro-ro” înseamnă o navă proiectată pentru transportul de unități de transport de marfă roll-on-roll-off sau cu spații destinate transportului de marfă roll-on-roll-off;</p> <p>(f) pentru navele container, marfa transportată se definește ca fiind greutatea totală în tone metrice a mărfurilor sau, în lipsa acesteia, drept cantitatea de unități echivalente cu douăzeci de picioare (Twenty-foot Equivalent Units – TEU) înmulțită cu valori implicite pentru greutatea acestora. În cazul în care mărfurile transportate de o navă container sunt definite în conformitate cu orientările OMI aplicabile sau prin intermediul instrumentelor existente în</p>	<p>1. În scopul monitorizării altor informații relevante per călătorie compania respectă următoarele reguli:</p> <p>1) pentru data și ora plecării de la dană și sosirii la dană se utilizează ora universală coordonată (UTC). Timpul petrecut pe mare se calculează pe baza informațiilor referitoare la portul de pornire și la portul de sosire și exclude ancorarea;</p> <p>2) distanța parcursă poate fi atât distanța corespunzătoare celei mai directe rute între portul de pornire și portul de sosire, cât și distanța parcursă efectiv. În cazul în care se utilizează distanța celei mai directe rute între portul de pornire și cel de sosire, ar trebui luat în considerare factorul de corecție conservator, pentru a se garanta că distanța parcursă nu este subestimată în mod semnificativ. Planul de monitorizare specifică ce calcul este utilizat pentru distanță și, dacă este necesar, factorul de corecție folosit. Distanța parcursă se calculează de la dana portului de plecare la dana portului de sosire și se exprimă în mile marine;</p> <p>3) transportul efectuat se determină prin înmulțirea cantității de marfă transportate cu distanța parcursă;</p> <p>4) în cazul navelor de pasageri, în scopul exprimării încărcăturii transportate se utilizează numărul pasagerilor. În cazul tuturor celorlalte categorii de nave, cantitatea de marfă transportată se exprimă fie în tone metrice, fie în metri cubi standard de marfă, după caz;</p> <p>5) pentru navele ro-ro, mărfurile transportate se definesc ca fiind masa încărcăturii la bord, determinată ca masa efectivă sau ca număr de unități de încărcare (camioane, autoturisme etc.) sau metri liniari ocupați înmulțiți cu valori implicite pentru greutatea lor; În sensul prezentului regulament, „navă ro-ro” înseamnă o navă proiectată pentru transportul de unități de transport de marfă roll-on-roll-off sau cu spații destinate transportului de marfă roll-on-roll-off;</p> <p>6) pentru navele container, marfa transportată se definește ca fiind greutatea totală în tone metrice a mărfurilor sau, în lipsa</p>	Compatibil			

<p>temeiul Convenției privind siguranța vieții pe mare (Convenția SOLAS), această definiție se consideră conformă cu prezentul regulament.</p> <p>În sensul prezentului regulament, „navă container” înseamnă o navă concepută exclusiv pentru transportul de containere în cale și pe punte;</p> <p>(g) calculul mărfii transportate pentru alte categorii de nave decât cele de pasageri, nave ro-ro și nave container permite să se ia în calcul, după caz, greutatea și volumul mărfurilor transportate și numărul de pasageri transportați. Aceste categorii includ, printre altele, petrolierele, vrachierele, navele de transport general de mărfuri, navele container frigorifice, transportatoarele de vehicule și transportatoarele combinate.</p>	<p>acesteia, drept cantitatea de unități echivalente cu douăzeci de picioare (Twenty-foot Equivalent Units – TEU) înmulțită cu valori implicate pentru greutatea acestora. În cazul în care mărfurile transportate de o navă container sunt definite în conformitate cu orientările OMI aplicabile sau prin intermediul instrumentelor existente în temeiul Convenției privind siguranța vieții pe mare (Convenția SOLAS), această definiție se consideră conformă cu prezentul regulament;</p> <p>În sensul prezentului regulament, „navă container” înseamnă o navă concepută exclusiv pentru transportul de containere în cale și pe punte;</p> <p>7) calculul mărfii transportate pentru alte categorii de nave decât cele de pasageri, nave ro-ro și nave container permite să se ia în calcul, după caz, greutatea și volumul mărfurilor transportate și numărul de pasageri transportați. Aceste categorii includ, printre altele, petrolierele, vrachierele, navele de transport general de mărfuri, navele container frigorifice, transportatoarele de vehicule și transportatoarele combinate.</p>				
<p>2. În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru aplicarea punctului 1 litera (g), Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, reguli tehnice care precizează parametrii aplicabili fiecăreia dintre celelalte categorii de nave menționate la litera respectivă.</p> <p>Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă de către Comisie până cel târziu la 31 decembrie 2016, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2).</p> <p>Prin intermediul actelor de punere în aplicare, Comisia poate revizui, după caz, parametrii aplicabili menționați la punctul 1 litera (g). După caz, Comisia revizuieste, de asemenea, acești parametri pentru a ține seama de modificările aduse prezentei anexe în temeiul articolului 5 alineatul (2). Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2).</p>		Norme UE neaplicabile			
<p>3. În vederea respectării regulilor menționate la punctele 1 și 2, societățile pot alege să includă și informații specifice referitoare la clasa de gheață a navei și la navigarea prin gheață</p>		Norme UE neaplicabile			
<p><b>B. MONITORIZAREA PER AN (articolul 10)</b></p>	<p><b>II. MONITORIZAREA PER AN</b></p>				
<p>În scopul monitorizării altor informații relevante per an, societățile respectă următoarele reguli:</p> <p>Valorile care urmează a fi monitorizate în temeiul articolului 10 trebuie determinate prin agregarea datelor per călătorie aferente.</p> <p>Eficiența energetică medie se monitorizează cu ajutorul a cel puțin patru indicatori: consumul de combustibil per distanță, consumul de combustibil per transport efectuat, emisiile de gaze cu efect de seră per distanță și emisiile de</p>	<p>3. În scopul monitorizării altor informații relevante per an, societățile respectă următoarele reguli:</p> <p>1) valorile care urmează a fi monitorizate în temeiul pct. 27 sunt determinate prin agregarea datelor per călătorie aferente;</p> <p>2) eficiența energetică medie se monitorizează cu ajutorul a cel puțin patru indicatori: consumul de combustibil per distanță, consumul de combustibil per transport efectuat, emisiile de gaze cu efect de seră per distanță și emisiile de</p>	Compatibil			

<p>gaze cu efect de seră per transport efectuat, indicatori care se calculează după cum urmează:  consumul de combustibil per distanță = consumul total anual de combustibil/distanța totală parcursă;  consumul de combustibil per transport efectuat = consumul total anual de combustibil/transportul total efectuat;  emisiile de gaze cu efect de seră per distanță = emisiile de gaze cu efect de seră totale anuale/distanța totală parcursă;  emisiile de gaze cu efect de seră per transport efectuat = emisiile de gaze cu efect de seră totale anuale/transportul total efectuat.</p> <p>În plus, dacă este cazul, navele pot monitoriza eficiența energetică medie utilizând următorii doi indicatori de eficiență energetică: consumul de combustibil per timpul petrecut pe mare și emisiile de gaze cu efect de seră per timpul petrecut pe mare, indicatori care se calculează după cum urmează:  consumul de combustibil per timpul petrecut pe mare = consumul total anual de combustibil/timpul total petrecut pe mare;  emisiile de gaze cu efect de seră per timpul petrecut pe mare = emisiile totale anuale de gaze cu efect de seră/timpul total petrecut pe mare.</p> <p>În vederea respectării acestor norme, societățile pot alege să includă și informații specifice referitoare la clasa de gheață a navei și la navigarea prin gheață, precum și alte informații legate de consumul de combustibil și de emisiile de gaze cu efect de seră, diferențiind astfel de informații pe baza altor criterii indicate în planul de monitorizare.</p>	<p>gaze cu efect de seră per transport efectuat, indicatori care se calculează după cum urmează:  a) consumul de combustibil per distanță este egal cu consumul total anual de combustibil/distanța totală parcursă;  b) consumul de combustibil per transport efectuat este egal cu consumul total anual de combustibil/transportul total efectuat;  c) emisiile de gaze cu efect de seră per distanță este egal cu emisiile de gaze cu efect de seră totale anuale/distanța totală parcursă;  d) emisiile de gaze cu efect de seră per transport efectuat este egal cu emisiile de gaze cu efect de seră totale anuale/transportul total efectuat.</p> <p>3) după caz, navele pot monitoriza eficiența energetică medie utilizând următorii doi indicatori de eficiență energetică: consumul de combustibil per timpul petrecut pe mare și emisiile de gaze cu efect de seră per timpul petrecut pe mare, indicatori care se calculează după cum urmează:  a) consumul de combustibil per timpul petrecut pe mare este egal cu consumul total anual de combustibil/timpul total petrecut pe mare;  b) emisiile de gaze cu efect de seră per timpul petrecut pe mare este egal cu emisiile totale anuale de gaze cu efect de seră/timpul total petrecut pe mare.</p> <p>4) în vederea respectării acestor norme, societățile pot alege să includă și informații specifice referitoare la clasa de gheață a navei și la navigarea prin gheață, precum și alte informații legate de consumul de combustibil și de emisiile de gaze cu efect de seră, diferențiind astfel de informații pe baza altor criterii indicate în planul de monitorizare.</p>				
<p>C. MONITORIZAREA EMISIILOR TOTALE AGREGATE DE GAZE CU EFECT DE SERĂ REGLEMENTATE DE DIRECTIVA 2003/87/CE ÎN LEGĂTURĂ CU ACTIVITĂȚILE DE TRANSPORT MARITIM ȘI A INFORMAȚIILOR CARE JUSTIFICĂ DEROGĂRILE DE LA articolul 12 alineatul (3) DIN DIRECTIVA RESPECTIVĂ [Articolul 10 LITERA (K)]</p>					
<p>1. Norme de monitorizare anuală a emisiilor totale agregate de gaze cu efect de seră ale unei nave care sunt reglementate de Directiva 2003/87/CE în legătură cu activitățile de transport maritim enumerate în anexa I la directiva respectivă și care trebuie raportate în temeiul directivei respective  Societățile determină separat cantitățile relevante ale fiecărui gaz cu efect de seră și totalul acestor cantități exprimat în CO2 echivalent.  Societățile iau în considerare cantitățile fiecărui tip de combustibil consumat pentru activitățile de transport maritim care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2003/87/CE pentru perioada în care nava s-a aflat în</p>		<p>Norme UE neaplicabile</p>			



responsabilitatea lor în ceea ce privește obligațiile prevăzute în directiva respectivă.

Dacă este cazul, societățile efectuează calculele prevăzute la punctele 1.1–1.7 în ordinea prezentată mai jos.

1.1. Principiu general

În scopul monitorizării emisiilor totale agregate de gaze cu efect de seră ale navei care trebuie raportate în temeiul Directivei 2003/87/CE, societățile aplică formulele stabilite în partea A din anexa I la prezentul regulament, având în vedere tipurile de emisii de gaze cu efect de seră reglementate de Directiva 2003/87/CE.

1.2. Derogare de la principiul general și utilizarea factorilor de emisie în temeiul articolului 14 din Directiva 2003/87/CE

Prin derogare de la punctul 1.1, societățile nu aplică normele prevăzute în partea A din anexa I la prezentul regulament în ceea ce privește determinarea factorilor de emisie de CO<sub>2</sub> în cazul în care societatea respectivă utilizează un combustibil care respectă criteriile de durabilitate și criteriile de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru utilizarea biomasei stabilite prin Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului ( 5 ), cu orice ajustări necesare în vederea aplicării, astfel cum se prevede în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066. În astfel de cazuri, factorul de emisie de CO<sub>2</sub> al fracțiunii de biomasă a combustibilului este zero.

Prin derogare de la punctul 1.1, societățile nu aplică normele prevăzute în partea A din anexa I la prezentul regulament în ceea ce privește determinarea factorilor de emisie de CO<sub>2</sub> în cazul în care societatea utilizează combustibili de origine nebiologică produși din surse regenerabile (RFNBO) și combustibili pe bază de carbon reciclat (RCF). În astfel de cazuri, factorul de emisie de CO<sub>2</sub> se determină în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066.

1.3. Derogare de la principiul general în cazul unei călătorii între un port aflat sub jurisdicția unui stat membru și un port aflat în afara jurisdicției unui stat membru

În conformitate cu domeniul geografic de aplicare menționat la articolul 3ga din Directiva 2003/87/CE, cantitățile calculate în conformitate cu punctele 1.1 și 1.2 din prezenta parte se înmulțesc cu 50 % în cazul în care emisiile de gaze cu efect de seră sunt generate de o navă care fie pleacă dintr-un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru și sosește într-un port de escală aflat în afara jurisdicției unui stat membru, fie pleacă dintr-un port de escală aflat în afara jurisdicției unui stat membru și sosește într-un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru.

1.4. Derogare de la principiul general în cazul emisiilor de CO<sub>2</sub> menționate la articolul 12 alineatele (3a) și (3b) din Directiva 2003/87/CE

Prin derogare de la punctul 1.1, în cazul în care emisiile de CO<sub>2</sub> intră sub incidența articolului 12 alineatul (3a) sau (3b) din Directiva 2003/87/CE,

cantitățile acestor emisii calculate în conformitate cu punctele 1.1, 1.2 și 1.3 din prezenta parte se înmulțesc cu zero.

1.5. Derogare de la principiul general în cazul emisiilor de gaze cu efect de seră generate de o călătorie sau de activitățile menționate la articolul 12 alineatele (3-d), (3-c) sau (3-b) din Directiva 2003/87/CE  
Prin derogare de la punctul 1.1, în cazul în care emisiile de gaze cu efect de seră intră sub incidența articolului 12 alineatele (3-d), (3-c) sau (3-b) din Directiva 2003/87/CE, cantitățile calculate în conformitate cu punctele 1.1-1.4 din prezenta parte se înmulțesc cu zero.

1.6. Calcularea emisiilor totale agregate de gaze cu efect de seră ale navei care trebuie raportate în temeiul Directivei 2003/87/CE în cazul în care societatea dorește să beneficieze de derogarea prevăzută la articolul 12 alineatul (3-e) din directiva respectivă  
Societățile care doresc să beneficieze de derogarea pentru navele din clasele de gheață prevăzute la articolul 12 alineatul (3-e) din Directiva 2003/87/CE deduc 5 % din cantitățile calculate în conformitate cu punctele 1.1-1.5 din prezenta parte, după caz.

1.7. Calcularea emisiilor totale agregate de gaze cu efect de seră ale navei care trebuie raportate în temeiul Directivei 2003/87/CE, ținând seama de articolul 3gb din directiva respectivă  
În ceea ce privește emisiile pentru anii de raportare 2024 și 2025, societățile aplică procentele de introducere treptată prevăzute la articolul 3gb din Directiva 2003/87/CE cantităților calculate în conformitate cu punctele 1.1-1.6 din prezenta parte, după caz. Societățile agregă cantitățile fiecărui gaz pentru a calcula emisiile totale agregate de gaze cu efect de seră ale navei care trebuie raportate în temeiul Directivei 2003/87/CE.

2. Monitorizarea informațiilor necesare pentru a justifica aplicarea oricărei derogări relevante de la articolul 12 alineatul (3) din Directiva 2003/87/CE  
2.1. În cazul în care emisiile de gaze cu efect de seră intră sub incidența articolului 12 alineatele (3-d), (3-c) sau (3-b) din Directiva 2003/87/CE, societățile monitorizează per călătorie, pentru perioada în care nava s-a aflat în responsabilitatea lor, următoarele informații pentru fiecare tip de derogare prevăzută în dispozițiile respective:

- (a) portul de plecare și portul de sosire, inclusiv data și ora plecării și sosirii;
- (b) cantitatea și factorul de emisie pentru fiecare tip de combustibil consumat, ținând seama de dispozițiile de la punctul 1.2;
- (c) emisiile de gaze cu efect de seră, calculate în conformitate cu punctele 1.1, 1.2 și 1.3;
- (d) distanța parcursă;
- (e) timpul petrecut pe mare.

2.2. În cazul în care toate emisiile de gaze cu efect de seră generate de o navă pe parcursul unei perioade de raportare intră sub incidența articolului 12 alineatele (3-d), (3-c) sau (3-b) din Directiva 2003/87/CE și în cazul în care, în conformitate cu programul său, nava efectuează mai mult de 300 de

<p>călătorii pe parcursul perioadei de raportare respective, societatea nu este obligată să monitorizeze per călătorie informațiile menționate la punctul 2.1 din prezenta parte în ceea ce privește nava respectivă pe parcursul perioadei de raportare respective.</p> <p>2.3. În cazul în care emisiile de gaze cu efect de seră intră sub incidența articolului 12 alineatul (3-e) din Directiva 2003/87/CE, societățile furnizează informații referitoare la clasa de gheață a navei.</p>					
<p style="text-align: center;">ANEXA III</p> <p>Elemente care trebuie luate în considerare pentru actele delegate prevăzute la articolele 15 și 16</p>					
<p><b>A. PROCEDURI DE VERIFICARE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— competențele verificatorilor;</li> <li>— documente pe care societățile trebuie să le furnizeze verificatorilor;</li> <li>— evaluarea riscurilor care trebuie efectuată de verificatori;</li> <li>— evaluarea conformității planului de monitorizare;</li> <li>— verificarea raportului privind emisiile;</li> <li>— nivelul de materialitate;</li> <li>— asigurarea rezonabilă a verificatorilor;</li> <li>— inexactități și neregularități;</li> <li>— conținutul raportului de verificare;</li> <li>— recomandări pentru îmbunătățiri;</li> <li>— comunicarea între societăți, verificatori și Comisie.</li> </ul>		Compatibil	Anexele nr.3, 4 și 5		
<p><b>B. ACREDITAREA VERIFICATORILOR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— modul în care se poate solicita acreditarea pentru activitățile de transport maritim;</li> <li>— modul în care organismele naționale de acreditare vor evalua verificatorii pentru a emite un certificat de acreditare;</li> <li>— modul în care organismele naționale de acreditare vor efectua supravegherea pentru a confirma menținerea acreditării;</li> <li>— cerințe pentru organismele naționale de acreditare pentru a fi competente să emită acreditarea verificatorilor pentru activități de transport maritim, inclusiv trimiteri la standarde armonizate.</li> </ul>		Incompatibil		<p><b>Legea privind acțiunile climatice</b>(proiect HG nr. 158/2024) Articolul 51. Verificare și acreditare alin.(1) și (4)</p>	

## TABEL DE CONCORDANȚĂ

1. Titlul actului Uniunii Europene, inclusiv cele mai recente amendamente incluse					
<b>Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/2449</b> al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește formularele pentru planurile de monitorizare, rapoartele privind emisiile, rapoartele parțiale privind emisiile, documentele de conformitate și rapoartele la nivel de companie și de abrogare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2016/1927 al Comisiei (Text cu relevanță pentru SEE, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L din 07.11.2023.					
2. Titlul Proiectului de act normativ național					
Hotărârea de Guvern nr. ___ cu privire la aprobarea Regulamentului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim					
3. Gradul general de compatibilitate					
Parțial compatibil.					
Actul Uniunii Europene	Proiectul de act normativ național	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9
<b>Articolul 1 Formularul electronic pentru planul de monitorizare</b>					
(1) Pentru transmiterea planului de monitorizare în temeiul articolului 6 din Regulamentul (UE) 2015/757, societățile utilizează versiunea electronică a formularului disponibil în Thetis MRV, sistemul automatizat de informații al Uniunii, operat de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă („Thetis MRV”).		Norme UE neaplicabile			
(2) Versiunea electronică a formularului pentru planul de monitorizare menționată la alineatul (1) trebuie să conțină informațiile prevăzute în anexa I.		Norme UE neaplicabile			
<b>Articolul 2 Formularul electronic pentru raportul privind emisiile și pentru raportul parțial privind emisiile</b>					
(1) Pentru transmiterea raportului menționat la articolul 11 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2015/757 („raportul privind emisiile”) și a raportului menționat la articolul 11 alineatul (2) din regulamentul respectiv („raportul parțial privind emisiile”), societățile utilizează versiunea electronică a formularului disponibil în Thetis MRV.		Norme UE neaplicabile			
(2) Versiunea electronică a formularului pentru raportul privind emisiile și pentru raportul parțial privind emisiile trebuie să conțină informațiile prevăzute în anexa II.		Norme UE neaplicabile			
<b>Articolul 3 Formularul electronic pentru documentul de conformitate</b>					
(1) În vederea emiterii unui document de conformitate în temeiul articolului 17 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2015/757, vericatorul		Norme UE neaplicabile			

furnizează datele relevante utilizând versiunea electronică a formularului disponibil în Thetis MRV.								
(2) Versiunea electronică a formularului pentru documentul de conformitate menționată la alineatul (1) trebuie să conțină informațiile prevăzute în anexa III.					Norme UE neaplicabile			
<b>Articolul 4 Formularul electronic pentru raportul la nivel de companie</b>								
(1) Pentru transmiterea datelor agregate privind emisiile la nivel de companie în temeiul articolului 11a alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2015/757 („raportul la nivel de companie”), societățile utilizează versiunea electronică a formularului disponibil în Thetis MRV.					Norme UE neaplicabile			
(2) Versiunea electronică a formularului pentru raportul la nivel de companie trebuie să conțină informațiile prevăzute în anexa IV.					Norme UE neaplicabile			
<b>Articolul 5 Abrogarea</b>								
(1) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/1927 se abrogă începând cu 1 ianuarie 2024.					Norme UE neaplicabile			
(2) Toate trimerile la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/1927 se interpretează ca trimeri la prezentul regulament.					Norme UE neaplicabile			
<b>Articolul 6</b> Conținutul și transmiterea planului de monitorizare								
Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Se aplică de la 1 ianuarie 2024.					Norme UE neaplicabile			
<b>ANEXA I</b> Formular pentru planurile de monitorizare				Anexa nr. 3 la Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim				
<b>PARTEA A</b> <b>FIȘĂ DE ÎNREGISTRARE A REVIZIILOR</b>				<b>MODEL DE FORMAT PENTRU PLANURILE DE MONITORIZARE</b>		Compatibil		
Versiunea nr.	Data de referință	Stadiul la data de referință <sup>(1)</sup>	Părțile revizuite sau modificate, inclusiv o scurtă explicație a modificărilor	<b>PARTEA A</b> <b>FIȘĂ DE ÎNREGISTRARE A REVIZIILOR</b>				
				Versiunea nr.	Data de referință	Stadiul la data de referință <sup>1</sup>	Părțile revizuite sau modificate, inclusiv o scurtă explicație a modificărilor	
<b>PARTEA B</b> <b>DATE DE BAZĂ</b> <i>Tabelul B.1</i> Identificarea navei și a proprietarului navei				<b>PARTEA B</b> <b>DATE DE BAZĂ</b> <i>Tabelul B.1</i> Identificarea navei și a proprietarului navei		Compatibil		
Denumirea navei				Denumirea navei				
Numărul de identificare OMI al navei				Numărul de identificare OMI al navei				
Portul de înmatriculare				Portul de înmatriculare				
Portul de origine (dacă diferă de portul de înmatriculare)				Portul de origine (dacă diferă de portul de înmatriculare)				
Numele proprietarului navei <sup>(2)</sup>				Numele proprietarului navei <sup>(2)</sup>				

Numărul de identificare fiscală al proprietarului navei (facultativ)	
Persoana de contact pentru proprietarul navei (facultativ)	
Adresa profesională (facultativ)	
Localitatea (facultativ)	
Statul/provincia/regiunea (facultativ)	
Numărul de telefon profesional (facultativ)	
Adresa de e-mail profesională (facultativ)	
Numărul de identificare OMI unic al societății și al proprietarului înregistrat <sup>(3)</sup> deținut de proprietarul înregistrat	
Țara de înregistrare a proprietarului înregistrat <sup>(4)</sup>	
Tipul navei <sup>(5)</sup>	
Capacitatea maximă de transport (în tone metrice)	
Tonaj brut	
Societatea de clasificare (facultativ)	
Clasa de gheață <sup>(6)</sup>	
Statul de pavilion (facultativ)	
Eficiență tehnică (facultativ) <sup>(7)</sup>	
Câmp descriptiv deschis pentru introducerea facultativă de informații suplimentare privind caracteristicile navei <sup>(8)</sup>	

*Tabelul B.2*

Informații despre societate

Denumirea societății	
Calitatea societății <sup>(9)</sup>	
Numărul de identificare OMI unic al societății și al proprietarului înregistrat <sup>(10)</sup> deținut de societate	
Țara de înregistrare a societății <sup>(11)</sup>	
Numărul de identificare fiscală al societății (facultativ)	
Persoana de contact	
Adresa profesională	
Localitatea	
Statul/provincia/regiunea	
Cod poștal/Cod ZIP	
Numărul de telefon profesional	
Adresa de e-mail profesională	
Țara	

*Tabelul B.3*

Numele proprietarului navei <sup>2</sup>	
Numărul de identificare fiscală al proprietarului navei <i>IDNO</i> (facultativ)	
Persoana de contact pentru proprietarul navei (facultativ)	
Adresa de serviciu (facultativ)	
Localitatea (facultativ)	
Statul/provincia/regiunea (facultativ)	
Numărul de telefon de serviciu (facultativ)	
Adresa de e-mail de serviciu (facultativ)	
Numărul de identificare OMI unic al companiei și al proprietarului înregistrat <sup>3</sup> deținut de proprietarul înregistrat	
Țara de înregistrare a proprietarului înregistrat <sup>4</sup>	
Tipul navei <sup>5</sup>	
Capacitatea maximă de transport (în tone metrice)	
Tonaj brut	
Societatea de clasificare (facultativ)	
Clasa de gheață <sup>6</sup>	
Statul de pavilion (facultativ)	
Eficiență tehnică (facultativ) <sup>7</sup>	
Câmp descriptiv deschis pentru introducerea facultativă de informații suplimentare privind caracteristicile navei <sup>8</sup>	

*Tabelul B.2*

Informații despre companie

Denumirea companiei	
Calitatea companiei <sup>9</sup>	
Numărul de identificare OMI unic al societății și al proprietarului înregistrat <sup>10</sup> deținut de companie	
Țara de înregistrare a companiei <sup>11</sup>	
Numărul de identificare fiscală al societății <i>IDNO</i> (facultativ)	
Persoana de contact	
Adresa de serviciu	
Localitatea	
Statul/provincia/regiunea	
Cod poștal/Cod ZIP	
Numărul de telefon de serviciu	
Adresa de e-mail de serviciu	
Țara	

*Tabelul B.3*

Sursele de emisii și tipurile de combustibil utilizate					
Numărul de referință al sursei de emisii	Denumirea sursei de emisii	Tipul sursei de emisii <sup>(1)</sup> <sub>2)</sub>	Clasa sursei de emisii <sup>(1)</sup> <sub>3)</sub>	Descrierea tehnică a sursei de emisii, consumul specific de păcură (SFOC), anul instalării, numărul de identificare dacă există mai multe surse de emisii identice etc. <sup>(14)</sup>	Tipul (tipurile) (potențial/potențiale) de combustibil utilizat (utilizate) <sup>(15)</sup>

Sursele de emisii și tipurile de combustibil utilizate					
Numărul de referință al sursei de emisii	Denumirea sursei de emisii	Tipul sursei de emisii <sup>12)</sup>	Clasa sursei de emisii <sup>13)</sup>	Descrierea tehnică a sursei de emisii [performanță /putere, consumul specific de păcură (SFOC), anul instalării, numărul de identificare dacă există mai multe surse de emisii identice etc. <sup>14)</sup>	Tipul (tipurile) (potențial/potențiale) de combustibil utilizat (utilizate) <sup>15)</sup>

*Tabelul B.4*

Factorii de emisie menționați în anexa I la Regulamentul (UE) 2015/757

Tipul de combustibil <sup>(1)</sup> <sub>6)</sub>	Factorii de emisie <sup>(17)</sup> pentru dioxidul de carbon (în grame de CO <sub>2</sub> /grame de combustibil) în conformitate cu anexa I la Regulamentul (UE) 2015/757	Factorii de emisie <sup>(18)</sup> pentru metan (în grame de CH <sub>4</sub> /grame de combustibil) în conformitate cu anexa I la Regulamentul (UE) 2015/757	Factorii de emisie <sup>(19)</sup> pentru protoxidul de azot (în grame de N <sub>2</sub> O/grame de combustibil) în conformitate cu anexa I la Regulamentul (UE) 2015/757

*Tabelul B.5*

Coefficientul de pierdere menționat în anexa I la Regulamentul (UE) 2015/757

<i>Tabelul B.4</i> Factorii de emisie			
Tipul de combustibil <sup>16)</sup>	Factorii de emisie <sup>17)</sup> pentru dioxidul de carbon (în grame de CO <sub>2</sub> /grame de combustibil)	Factorii de emisie <sup>18)</sup> pentru metan (în grame de CH <sub>4</sub> /grame de combustibil)	Factorii de emisie <sup>19)</sup> pentru protoxidul de azot (în grame de N <sub>2</sub> O/grame de combustibil)

  

<i>Tabelul B.5</i> Coefficients de pierdere	
Numărul de referință	Coefficientul de pierdere (ca % din masa combustibilului utilizat de sursa de emisie specifică)

Numărul de referință al sursei de emisie <sup>(20)</sup>	Coefficientul de pierdere (ca % din masa combustibilului utilizat de sursa de emisie specifică) în conformitate cu anexa I la Regulamentul (UE) 2015/757

*Tabelul B.6*

Aplicarea tehnologiilor de captare și stocare a dioxidului de carbon menționate la punctul 1.4 din partea C din anexa II la Regulamentul (UE) 2015/757

Descrierea tehnologiei utilizate	Documente justificative privind respectarea cerințelor prevăzute la articolul 12 alineatul (3a) sau la articolul 12 alineatul (3b) din Directiva 2003/87/CE	Sursa de emisii căreia i se aplică operațiunea de captare și/sau de stocare și utilizare a dioxidului de carbon

*Tabelul B.7*

Proceduri, sisteme și responsabilități de actualizare a listei surselor de emisii pentru a asigura exhaustivitatea acesteia

Denumirea procedurii	Gestionarea exhaustivității listei surselor de emisii
Procedura existentă	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

*Tabelul B.8*

Proceduri, sisteme și responsabilități utilizate pentru determinarea și actualizarea factorilor de emisie în conformitate cu anexa I la Regulamentul (UE) 2015/757

Denumirea procedurii	Determinarea factorilor de emisie
Procedura existentă	
Versiunea procedurii existente	

al sursei de emisie <sup>20</sup>	

*Tabelul B.6*

Aplicarea tehnologiilor de captare și stocare a dioxidului de carbon

Descrierea tehnologiei utilizate	Sursa de emisii căreia i se aplică operațiunea de captare și stocare și/sau de captare și utilizare a dioxidului de carbon

*Tabelul B.7*

Proceduri, sisteme și responsabilități de actualizare a listei surselor de emisii pentru a asigura exhaustivitatea acesteia

Denumirea procedurii	Gestionarea exhaustivității listei surselor de emisii
Procedura existentă	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

*Tabelul B.8*

Proceduri, sisteme și responsabilități utilizate pentru determinarea și actualizarea factorilor de emisie

Denumirea procedurii	Denumirea factorilor de emisie
Procedura existentă	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare) <sup>21</sup>	



<p>Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare) <sup>(21)</sup></p> <p>Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură</p> <p>Locul în care se păstrează evidențele</p> <p>Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)</p>		<p>Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură</p> <p>Locul în care se păstrează evidențele</p> <p>Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)</p>					
<p><i>Tabelul B.9</i> Procedura utilizată pentru determinarea factorilor de emisie de CO<sub>2</sub> pentru biocombustibili și RFNBO/RCF menționați la punctul 1.2 din partea C din anexa II la Regulamentul (UE) 2015/757</p>		<p><i>Tabelul B.9</i> Procedura utilizată pentru determinarea factorilor de emisie de CO<sub>2</sub> pentru biocombustibili și RFNBO/RCF</p>					
<p>Denumirea procedurii</p> <p>Procedura existentă</p> <p>Versiunea procedurii existente</p> <p>Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare) <sup>(22)</sup></p> <p>Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură</p> <p>Locul în care se păstrează evidențele</p> <p>Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)</p>	<p>Determinarea factorilor de emisie</p>	<p>Denumirea procedurii</p> <p>Procedura existentă</p> <p>Versiunea procedurii existente</p> <p>Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)<sup>22</sup></p> <p>Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură</p> <p>Locul în care se păstrează evidențele</p> <p>Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)</p>	<p>Determinarea factorilor de emisie</p>				
<p>PARTEA C DATE PRIVIND ACTIVITATEA <i>Tabelul C.1</i></p>		<p>PARTEA C DATE PRIVIND ACTIVITATEA <i>Tabelul C.1</i></p>		<p>Compatibil</p>			
<p>Condițiile de aplicare a derogării prevăzute la articolul 9 alineatul <sup>(24)</sup> din Regulamentul (UE) 2015/757</p>		<p>Condițiile de aplicare a derogării prevăzute la pct. 25 și 26 din Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim<sup>24</sup></p>					
<p>Element</p> <p>Numărul minim de călătorii prevăzute per perioadă de raportare, care intră sub incidența Regulamentului (UE) 2015/757 în conformitate cu programul navei</p> <p>Există călătorii prevăzute per perioadă de raportare, care nu intră sub incidența Regulamentului (UE) 2015/757 în conformitate cu programul navei <sup>(23)</sup>?</p> <p>Sunt îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 9 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2015/757 <sup>(24)</sup>?</p> <p>Dacă da, intenționați să recurgeți la derogarea de la obligația de monitorizare a cantității de combustibil consumat per călătorie <sup>(25)</sup>?</p>	<p>Câmp pentru confirmare</p>	<p>Element</p> <p>Numărul minim de călătorii prevăzute per perioadă de raportare, care intră sub incidența Regulamentului în conformitate cu programul navei</p> <p>Există călătorii prevăzute per perioadă de raportare, care nu intră sub incidența Regulamentului în conformitate cu programul navei<sup>23</sup></p> <p>Sunt îndeplinite condițiile prevăzute la pct. 26 din Regulament<sup>24</sup>.</p>	<p>Câmp pentru confirmare</p>				

Vă atragem atenția asupra faptului că monitorizarea per călătorie a anumitor informații poate fi necesară în temeiul punctului 2 din partea C din anexa II la Regulamentul (UE) 2015/757 pentru a beneficia de derogarea prevăzută la articolul 12 alineatele (3-d)-(3-b) din Directiva 2003/87/CE.

**Tabelul C.2**

Monitorizarea emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de combustibil

C.2.1. Metode utilizate pentru determinarea emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de combustibil pentru fiecare sursă de emisii:

Numărul de referință al sursei de emisie <sup>(26)</sup>	Denumirea sursei de emisii	Tipul sursei de emisii <sup>(27)</sup>	Metoda (metodele) aleasă (alese) <sup>(28)</sup>

C.2.2. Proceduri pentru determinarea combustibilului încărcat și a combustibilului din rezervoare:

Denumirea procedurii	Determinarea combustibilului încărcat și a combustibilului din rezervoare
Procedura existentă	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

C.2.3. Verificări încrucișate periodice între cantitatea aferentă operațiunii de buncheraj prevăzută în BDN și cantitatea aferentă operațiunii de buncheraj indicată prin măsurarea la bord:

Denumirea procedurii	Verificări încrucișate periodice între cantitatea aferentă operațiunii de buncheraj prevăzută în BDN și cantitatea aferentă operațiunii de

Dacă da, intenționați să recurgeți la derogarea de la obligația de monitorizare a cantității de combustibil consumat per călătorie <sup>25</sup>?

**Tabelul C.2**

Monitorizarea emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de combustibil

C.2.1. Metode utilizate pentru determinarea emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de combustibil pentru fiecare sursă de emisii:

Numărul de referință al sursei de emisie <sup>26</sup>	Denumire a sursei de emisii	Tipul sursei de emisii <sup>27</sup>	Metoda (ele) selectată(e) <sup>28</sup>

C.2.2. Proceduri pentru determinarea combustibilului încărcat și a combustibilului din rezervoare:

Denumirea procedurii	Determinarea combustibilului încărcat și a combustibilului din rezervoare
Procedura existentă	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

C.2.3. Verificări încrucișate periodice între cantitatea aferentă operațiunii de buncheraj prevăzută în BDN și cantitatea aferentă operațiunii de buncheraj indicată prin măsurarea la bord:

Denumirea procedurii	Verificări încrucișate periodice între cantitatea aferentă operațiunii de buncheraj prevăzută în BDN și cantitatea aferentă operațiunii de buncheraj indicată prin măsurarea la bord
Procedura existentă	

	buncheraj indicată prin măsurarea la bord		Versiunea procedurii existente						
Procedura existentă			Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)						
Versiunea procedurii existente			Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură						
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)			C.2.4 Descrierea instrumentelor de măsurare implicate:						
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură			Echipamentul de măsurare (denumire)	Elementele pentru care se utilizează (de exemplu, surse de emisii, rezervoare)	Descriere tehnică (specificație, vechime, metode și intervale de calibrare, intervale de întreținere)				
			C.2.5. Procedurile de înregistrare, extragere, transmitere și stocare a informațiilor indicate de măsurători:						
			Denumirea procedurii	Înregistrarea, extragerea, transmiterea și stocarea informațiilor indicate de măsurători					
			Procedura existentă						
			Versiunea procedurii existente						
			Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)						
			Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură						
			Locul în care se păstrează evidențele						
			Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)						
			C.2.6. Metoda de determinare a densității:						
			Tipul de combustibil/rezervorul	Metoda de determinare a valorilor densității reale a combustibilului încărcat <sup>(29)</sup>	Metoda de determinare a valorilor densității reale a combustibilului din rezervoare <sup>(30)</sup>				

C.2.7. Nivelul de incertitudine asociat monitorizării combustibilului:			C.2.7. Nivelul de incertitudine asociat monitorizării combustibilului:						
Metoda de monitorizare <sup>(31)</sup>	Abordarea utilizată <sup>(32)</sup>	Valoare	Metoda de monitorizare <sup>31</sup>	Abordarea utilizată <sup>32</sup>	Valoare				
C.2.8. Proceduri pentru asigurarea calității echipamentului de măsurare:			C.2.8. Proceduri pentru asigurarea calității echipamentului de măsurare:						
Denumirea procedurii	Asigurarea calității echipamentului de măsurare		Denumirea procedurii	Asigurarea calității echipamentului de măsurare					
Procedura existentă			Procedura existentă						
Versiunea procedurii existente			Versiunea procedurii existente						
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)			Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)						
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură			Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură						
Locul în care se păstrează evidențele			Locul în care se păstrează evidențele						
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)			Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)						
C.2.9. Metoda de determinare a părților din consumul de combustibil care corespund transportului de mărfuri și, respectiv, transportului de pasageri (numai pentru navele ro-pax):			C.2.9. Metoda de determinare a părților din consumul de combustibil care corespund transportului de mărfuri și, respectiv, transportului de pasageri (numai pentru navele ro-pax):						
Denumirea metodei	Determinarea părților din consumul de combustibil care corespund transportului de mărfuri și, respectiv, transportului de pasageri		Denumirea metodei	Determinarea părților din consumul de combustibil care corespund transportului de mărfuri și, respectiv, transportului de pasageri					
Metoda de alocare aplicată în conformitate cu EN 16258 <sup>(33)</sup>			Metoda de alocare aplicată în conformitate cu EN 16258 <sup>33</sup>						
Descrierea metodei de determinare a masei mărfurilor și a masei pasagerilor, cu precizarea eventualei utilizări a valorilor implicite aferente greutății unităților de marfă/metrilor liniari (dacă se utilizează metoda masei)			Descrierea metodei de determinare a masei mărfurilor și a masei pasagerilor, cu precizarea eventualei utilizări a valorilor implicite aferente greutății unităților de marfă/metrilor liniari (dacă se utilizează metoda masei)						
Descrierea metodei de determinare a suprafețelor punții repartizate mărfurilor și, respectiv, pasagerilor, inclusiv a modului de									

luare în considerare a punților suspendate și a autoturismelor pasagerilor de pe punțile de marfă (dacă se utilizează metoda suprafeței)		Descrierea metodei de determinare a suprafețelor punții repartizate mărfurilor și, respectiv, pasagerilor, inclusiv a modului de luare în considerare a punților suspendate și a autoturismelor pasagerilor de pe punțile de marfă (dacă se utilizează metoda suprafeței)					
Părțile (în %) din consumul de combustibil care corespund transportului de mărfuri și, respectiv, transportului de pasageri (numai dacă se utilizează metoda suprafeței)		Părțile (în %) din consumul de combustibil care corespund transportului de mărfuri și, respectiv, transportului de pasageri (numai dacă se utilizează metoda suprafeței)					
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această metodă		Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această metodă					
Formulele și sursele de date		Formulele și sursele de date					
Locul în care se păstrează evidențele		Locul în care se păstrează evidențele					
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)		Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)					
C.2.10. Procedurile pentru determinarea și înregistrarea consumului de combustibil corespunzător călătoriilor cu încărcătură (monitorizare voluntară):		C.2.10. Procedurile pentru determinarea și înregistrarea consumului de combustibil corespunzător călătoriilor cu încărcătură (monitorizare voluntară):					
Denumirea procedurii	Determinarea și înregistrarea consumului de combustibil corespunzător călătoriilor cu încărcătură	Denumirea procedurii	Determinarea și înregistrarea consumului de combustibil corespunzător călătoriilor cu încărcătură				
Procedura existentă		Procedura existentă					
Versiunea procedurii existente		Versiunea procedurii existente					
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)		Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)					
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură		Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură					
Formulele și sursele de date		Formulele și sursele de date					
Locul în care se păstrează evidențele		Locul în care se păstrează evidențele					
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)		Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)					
C.2.11. Procedurile de determinare și înregistrare a consumului de combustibil pentru încălzirea încărcăturii (monitorizare voluntară în cazul navelor-cisternă pentru produse chimice):							

Denumirea procedurii	Determinarea și înregistrarea consumului de combustibil pentru încălzirea încărcăturii	C.2.11. Procedurile de determinare și înregistrare a consumului de combustibil pentru încălzirea încărcăturii (monitorizare voluntară în cazul navelor-cisternă pentru produse chimice):				
Procedura existentă		Denumirea procedurii	Determinarea și înregistrarea consumului de combustibil pentru încălzirea încărcăturii			
Versiunea procedurii existente		Procedura existentă				
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)		Versiunea procedurii existente				
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură		Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)				
Formulele și sursele de date		Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură				
Locul în care se păstrează evidențele		Formulele și sursele de date				
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)		Locul în care se păstrează evidențele				
C.2.12. Procedurile de determinare și înregistrare a consumului de combustibil pentru poziționarea dinamică (monitorizare voluntară în cazul petrolierelor și al „altor tipuri de nave”):		Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)				
Denumirea procedurii	Determinarea și înregistrarea consumului de combustibil pentru poziționarea dinamică	C.2.12. Procedurile de determinare și înregistrare a consumului de combustibil pentru poziționarea dinamică (monitorizare voluntară în cazul petrolierelor și al „altor tipuri de nave”):				
Procedura existentă		Denumirea procedurii	Determinarea și înregistrarea consumului de combustibil pentru poziționarea dinamică			
Versiunea procedurii existente		Procedura existentă				
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)		Versiunea procedurii existente				
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură		Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)				
Formulele și sursele de date		Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură				
Locul în care se păstrează evidențele		Formulele și sursele de date				
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)		Locul în care se păstrează evidențele				
		Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)				
Tabelul C.3 Lista călătoriilor						

Denumirea procedurii	Înregistrarea călătoriilor și garantarea faptului că acestea sunt complete	<i>Tabelul C.3</i> Lista călătoriilor				
Procedura existentă		Denumirea procedurii	Înregistrarea călătoriilor și garantarea faptului că acestea sunt complete			
Versiunea procedurii existente		Procedura existentă				
Descrierea procedurilor (inclusiv înregistrarea călătoriilor, monitorizarea călătoriilor etc. Se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)		Versiunea procedurii existente				
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură		Descrierea procedurilor (inclusiv înregistrarea călătoriilor, monitorizarea călătoriilor etc. Se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)				
Sursele datelor		Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură				
Locul în care se păstrează evidențele		Sursele datelor				
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)		Locul în care se păstrează evidențele				
		Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)				
<i>Tabelul C.4</i> Distanța parcursă		<i>Tabelul C.4</i> Distanța parcursă				
Denumirea procedurii	Determinarea și înregistrarea distanței pentru fiecare călătorie efectuată	Denumirea procedurii	Determinarea și înregistrarea distanței pentru fiecare călătorie efectuată			
Procedura existentă		Procedura existentă				
Versiunea procedurii existente		Versiunea procedurii existente				
Descrierea procedurilor (inclusiv înregistrarea și gestionarea informațiilor privind distanța. Se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)		Descrierea procedurilor (inclusiv înregistrarea și gestionarea informațiilor privind distanța. Se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)				
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură		Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură				
Sursele datelor		Sursele datelor				
Locul în care se păstrează evidențele		Locul în care se păstrează evidențele				
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)		Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)				
Procedurile pentru determinarea și înregistrarea distanței parcurse în cazul navigării prin gheață (monitorizare voluntară):						
Denumirea procedurii	Determinarea și înregistrarea distanței parcurse în cazul navigării prin gheață					

Procedura existentă	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (inclusiv înregistrarea și gestionarea informațiilor privind distanța și condițiile de iarnă. Se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Formulele și sursele de date	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

Tabelul C.5

Cantitatea de marfă transportată și numărul de pasageri

Denumirea procedurii	Determinarea și înregistrarea cantității de marfă transportată și/sau a numărului de pasageri
Procedura existentă	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (inclusiv determinarea și înregistrarea cantității de marfă transportată și/sau a numărului de pasageri și utilizarea valorilor implicite pentru masa unităților de marfă, dacă este cazul. Se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Unitate de marfă/pasageri <sup>(34)</sup>	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Formulele și sursele de date	
Locul în care se păstrează evidențele	

Procedurile pentru determinarea și înregistrarea distanței parcurse în cazul navigării prin gheață (monitorizare voluntară):

Denumirea procedurii	Determinarea și înregistrarea distanței parcurse în cazul navigării prin gheață
Procedura existentă	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (inclusiv înregistrarea și gestionarea informațiilor privind distanța și condițiile de iarnă. Se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Formulele și sursele de date	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

Tabelul C.5

Cantitatea de marfă transportată și numărul de pasageri

Denumirea procedurii	Determinarea și înregistrarea cantității de marfă transportată și/sau a numărului de pasageri
Procedura existentă	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (inclusiv determinarea și înregistrarea cantității de marfă transportată și/sau a numărului de pasageri și utilizarea valorilor implicite pentru masa unităților de marfă, dacă este cazul. Se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Unitate de marfă/pasageri <sup>34</sup>	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	



Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	
Proceduri pentru determinarea și înregistrarea densității medii a încărcăturii transportate (monitorizare voluntară pentru navele-cisternă pentru produse chimice, vrachiere și transportoarele combinate):	
Denumirea procedurii	Determinarea și înregistrarea densității medii a încărcăturii transportate
Procedura existentă	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurilor (inclusiv înregistrarea și gestionarea informațiilor privind densitatea încărcăturii. Se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Formulele și sursele de date	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

Tabelul C.6

Timpul petrecut pe mare

Denumirea procedurii	Determinarea și înregistrarea timpului petrecut pe mare, de la părăsirea danei din portul de plecare până la acostarea la dana din portul de sosire
Procedura existentă	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (inclusiv înregistrarea și gestionarea informațiilor privind plecarea și sosirea în port. Se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	

Formulele și sursele de date	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	
Proceduri pentru determinarea și înregistrarea densității medii a încărcăturii transportate (monitorizare voluntară pentru navele-cisternă pentru produse chimice, vrachiere și transportoarele combinate):	
Denumirea procedurii	Determinarea și înregistrarea densității medii a încărcăturii transportate
Procedura existentă	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurilor (inclusiv înregistrarea și gestionarea informațiilor privind densitatea încărcăturii. Se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Formulele și sursele de date	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

Tabelul C.6

Timpul petrecut pe mare

Denumirea procedurii	Determinarea și înregistrarea timpului petrecut pe mare, de la părăsirea danei din portul de plecare până la acostarea la dana din portul de sosire
Procedura existentă	
Versiunea procedurii existente	

Formulele și sursele de date		Descrierea procedurii (inclusiv înregistrarea și gestionarea informațiilor privind plecarea și sosirea în port. Se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)						
Locul în care se păstrează evidențele		Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură						
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)		Formulele și sursele de date						
Proceduri pentru determinarea și înregistrarea timpului petrecut pe mare în cazul navigării prin gheață (monitorizare voluntară):		Locul în care se păstrează evidențele						
		Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)						
		Denumirea procedurii	Determinarea și înregistrarea timpului petrecut pe mare în cazul navigării prin gheață	Denumirea procedurii	Determinarea și înregistrarea timpului petrecut pe mare în cazul navigării prin gheață			
		Procedura existentă		Procedura existentă				
		Versiunea procedurii existente		Versiunea procedurii existente				
Descrierea procedurii (inclusiv înregistrarea și gestionarea informațiilor privind plecarea și sosirea în port și condițiile de iarnă. Se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)		Descrierea procedurii (inclusiv înregistrarea și gestionarea informațiilor privind plecarea și sosirea în port și condițiile de iarnă. Se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)						
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură		Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură						
Formulele și sursele de date		Formulele și sursele de date						
Locul în care se păstrează evidențele		Locul în care se păstrează evidențele						
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)		Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)						
PARTEA D LACUNE ÎN MATERIE DE DATE <i>Tabelul D.1</i>		PARTEA D LACUNE ÎN MATERIE DE DATE <i>Tabelul D.1</i>		Compatibil				

Metodele utilizate pentru a estima emisiile de gaze cu efect de seră și consumul de combustibil

Denumirea metodei	Metoda utilizată pentru a estima emisiile de gaze cu efect de seră și consumul de combustibil
Metoda de monitorizare de rezervă <sup>(35)</sup>	
Formulele utilizate	
Descrierea metodei de estimare a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de combustibil	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această metodă	
Sursele datelor	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

*Tabelul D.2*

Metodele utilizate pentru a gestiona lacunele în materie de date privind distanța parcursă

Denumirea metodei	Metoda de gestionare a lacunelor în materie de date privind distanța parcursă
Formulele utilizate	
Descrierea metodei de gestionare a lacunelor în materie de date	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această metodă	
Sursele datelor	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

*Tabelul D.3*

Metodele utilizate pentru a gestiona lacunele în materie de date privind încărcătura transportată

Denumirea metodei	Metoda de gestionare a lacunelor în materie de date privind încărcătura transportată
Formulele utilizate	

Metodele utilizate pentru a estima emisiile de gaze cu efect de seră și consumul de combustibil

Denumirea metodei	Metoda de gestionare a lacunelor în materie de date privind distanța parcursă
Formulele utilizate	
Descrierea metodei de estimare a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de combustibil	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această metodă	
Sursele datelor	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

*Tabelul D.2*

Metodele utilizate pentru a gestiona lacunele în materie de date privind distanța parcursă

Denumirea metodei	Metoda de gestionare a lacunelor în materie de date privind distanța parcursă
Formulele utilizate	
Descrierea metodei de gestionare a lacunelor în materie de date	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această metodă	
Sursele datelor	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

*Tabelul D.3*

Metodele utilizate pentru a gestiona lacunele în materie de date privind încărcătura transportată

Denumirea metodei	Metoda de gestionare a lacunelor în materie de date privind încărcătura transportată
Formulele utilizate	

Descrierea metodei de gestionare a lacunelor în materie de date Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această metodă Sursele datelor Locul în care se păstrează evidențele Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)		Descrierea metodei de gestionare a lacunelor în materie de date Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această metodă Sursele datelor Locul în care se păstrează evidențele Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)																																
<p><i>Tabelul D.4</i> Metodele utilizate pentru a gestiona lacunele în materie de date privind timpul petrecut pe mare</p> <table border="1" data-bbox="80 488 904 882"> <tr> <td>Denumirea metodei</td> <td>Metoda de gestionare a lacunelor în materie de date privind timpul petrecut pe mare</td> </tr> <tr> <td>Formulele utilizate</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Descrierea metodei de gestionare a lacunelor în materie de date</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această metodă</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sursele datelor</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Locul în care se păstrează evidențele</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)</td> <td></td> </tr> </table>		Denumirea metodei	Metoda de gestionare a lacunelor în materie de date privind timpul petrecut pe mare	Formulele utilizate		Descrierea metodei de gestionare a lacunelor în materie de date		Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această metodă		Sursele datelor		Locul în care se păstrează evidențele		Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)		<p><i>Tabelul D.4</i> Metodele utilizate pentru a gestiona lacunele în materie de date privind timpul petrecut pe mare</p> <table border="1" data-bbox="920 472 1644 882"> <tr> <td>Denumirea metodei</td> <td>Metoda de gestionare a lacunelor în materie de date privind timpul petrecut pe mare</td> </tr> <tr> <td>Formulele utilizate</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Descrierea metodei de gestionare a lacunelor în materie de date</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această metodă</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sursele datelor</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Locul în care se păstrează evidențele</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)</td> <td></td> </tr> </table>		Denumirea metodei	Metoda de gestionare a lacunelor în materie de date privind timpul petrecut pe mare	Formulele utilizate		Descrierea metodei de gestionare a lacunelor în materie de date		Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această metodă		Sursele datelor		Locul în care se păstrează evidențele		Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)				
Denumirea metodei	Metoda de gestionare a lacunelor în materie de date privind timpul petrecut pe mare																																	
Formulele utilizate																																		
Descrierea metodei de gestionare a lacunelor în materie de date																																		
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această metodă																																		
Sursele datelor																																		
Locul în care se păstrează evidențele																																		
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)																																		
Denumirea metodei	Metoda de gestionare a lacunelor în materie de date privind timpul petrecut pe mare																																	
Formulele utilizate																																		
Descrierea metodei de gestionare a lacunelor în materie de date																																		
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această metodă																																		
Sursele datelor																																		
Locul în care se păstrează evidențele																																		
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)																																		
<p><b>PARTEA E</b> <b>GESTIONARE</b> <i>Tabelul E.1</i> Verificarea periodică a adecvării planului de monitorizare</p> <table border="1" data-bbox="80 1010 904 1393"> <tr> <td>Denumirea procedurii</td> <td>Verificarea periodică a adecvării planului de monitorizare</td> </tr> <tr> <td>Referința procedurii</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Versiunea procedurii existente</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Locul în care se păstrează evidențele</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)</td> <td></td> </tr> </table>		Denumirea procedurii	Verificarea periodică a adecvării planului de monitorizare	Referința procedurii		Versiunea procedurii existente		Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)		Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură		Locul în care se păstrează evidențele		Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)		<p><b>PARTEA E</b> <b>GESTIONARE</b> <i>Tabelul E.1</i> Verificarea periodică a adecvării planului de monitorizare</p> <table border="1" data-bbox="920 1010 1644 1417"> <tr> <td>Denumirea procedurii</td> <td>Verificarea periodică a adecvării planului de monitorizare</td> </tr> <tr> <td>Referința procedurii</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Versiunea procedurii existente</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură</td> <td></td> </tr> </table>		Denumirea procedurii	Verificarea periodică a adecvării planului de monitorizare	Referința procedurii		Versiunea procedurii existente		Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)		Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură		Compatibil						
Denumirea procedurii	Verificarea periodică a adecvării planului de monitorizare																																	
Referința procedurii																																		
Versiunea procedurii existente																																		
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)																																		
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură																																		
Locul în care se păstrează evidențele																																		
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)																																		
Denumirea procedurii	Verificarea periodică a adecvării planului de monitorizare																																	
Referința procedurii																																		
Versiunea procedurii existente																																		
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)																																		
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură																																		

*Tabelul E.2*

Proceduri pentru activitățile legate de fluxul de date

Denumirea procedurii	Proceduri pentru activitățile legate de fluxul de date
Referința procedurii	
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

*Tabelul E.3*

Proceduri pentru evaluarea riscurilor

Denumirea procedurii	Proceduri pentru evaluarea riscurilor
Referința procedurii	
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

*Tabelul E.4*

Activități de control: asigurarea calității și a fiabilității sistemelor informatice

Denumirea procedurii	Managementul sistemelor informatice (de exemplu, controlul accesului, sistemele de copiere de rezervă, de recuperare și de securitate)
Referința procedurii	
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a	

Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

*Tabelul E.2*

Proceduri pentru activitățile legate de fluxul de date

Denumirea procedurii	Proceduri pentru activitățile legate de fluxul de date
Referința procedurii	
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

*Tabelul E.3*

Proceduri pentru evaluarea riscurilor

Denumirea procedurii	Proceduri pentru evaluarea riscurilor
Referința procedurii	
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

*Tabelul E.4*

Activități de control: asigurarea calității și a fiabilității sistemelor informaționale

Denumirea procedurii	Managementul sistemelor informatice (de exemplu, controlul accesului, sistemele de copiere de rezervă, de recuperare și de securitate)
Referința procedurii	

procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)		Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)					
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură		Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură					
Locul în care se păstrează evidențele		Locul în care se păstrează evidențele					
Denumirea sistemului utilizat (dacă este cazul)		Denumirea sistemului utilizat (dacă este cazul)					
Lista sistemelor de management relevante existente		Lista sistemelor de management relevante existente					
<i>Tabelul E.5</i>		<i>Tabelul E.5</i>					
Activități de control: revizuirii interne și validarea datelor relevante pentru Regulamentul (UE) 2015/757		Activități de control: revizuirii interne și validarea datelor relevante pentru Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim					
Denumirea procedurii	revizuirii interne și validarea datelor relevante pentru Regulamentul (UE) 2015/757	Denumirea procedurii	Revizuirii interne și validarea datelor relevante pentru Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim				
Referința procedurii		Referința procedurii					
Versiunea procedurii existente		Versiunea procedurii existente					
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)		Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)					
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură		Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură					
Locul în care se păstrează evidențele		Locul în care se păstrează evidențele					
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)		Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)					
<i>Tabelul E.6</i>		<i>Tabelul E.6</i>					
Activități de control: corecții și măsuri corective		Activități de control: corecții și măsuri corective					
Denumirea procedurii	corecții și măsuri corective	Denumirea procedurii	Corecții și măsuri corective				

Referința procedurii	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

*Tabelul E.7*

Activități de control: activități externalizate (dacă este cazul)

Denumirea procedurii	Activități externalizate
Referința procedurii	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

*Tabelul E.8*

Activități de control: documentare

Denumirea procedurii	documentare
Referința procedurii	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

PARTEA F  
ALTE INFORMAȚII

Referința procedurii	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

*Tabelul E.7*

Activități de control: activități externalizate (dacă este cazul)

Denumirea procedurii	Activități externalizate
Referința procedurii	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

*Tabelul E.8*

Activități de control: documentare

Denumirea procedurii	documentare
Referința procedurii	
Versiunea procedurii existente	
Descrierea procedurii (se poate furniza o scurtă descriere a procedurii în cazul în care aceasta există deja în afara planului de monitorizare)	
Numele sau funcția persoanei responsabile pentru această procedură	
Locul în care se păstrează evidențele	
Denumirea sistemului IT folosit (dacă este cazul)	

PARTEA F  
ALTE INFORMAȚII

Tabelul F.1 Lista definițiilor și a abrevierilor		Tabelul F.1 Lista definițiilor și a abrevierilor						
Abreviere, acronim, definiție	Explicație	Abreviere, acronim, definiție	Explicație					
Tabelul F.2 Informații suplimentare		Tabelul F.2 Informații suplimentare						
<p>(<sup>1</sup>) Stadiul care urmează să fie atribuit de sistemul informatic, respectiv: „Proiect de lucru”, „În curs de revizuire”, „Proiect final transmis verficatorului”, „Evaluat de verficator”, „Modificat fără a fi necesară reevaluarea”, „Transmis autorității de administrare responsabile cu aprobarea”, „Aprobat”.</p> <p>(<sup>2</sup>) Astfel cum este înregistrat în sistemul OMI de numere unice de identificare ale societăților și ale proprietarilor înregistrați.</p> <p>(<sup>3</sup>) Proprietarul înregistrat este proprietarul specificat în certificatul de înmatriculare al navei.</p> <p>(<sup>4</sup>) Astfel cum este înregistrată în sistemul OMI de numere unice de identificare ale societăților și ale proprietarilor înregistrați.</p> <p>(<sup>5</sup>) Selectați una dintre următoarele categorii: „Navă de pasageri”, „Navă ro-ro”, „Navă portcontainer”, „Petrolier”, „Navă-cisternă pentru produse chimice”, „Navă transportoare de GNL”, „Navă transportoare de gaze”, „Vrachier”, „Navă de transport general de mărfuri”, „Navă frigorifică”, „Transportor de vehicule”, „Transportor combinat”, „Navă ro-pax”, „Navă portcontainer/de transport de mărfuri ro-ro”, „Alte tipuri de nave”. La categoria „Navă de pasageri”, subtipul „Navă de croazieră” este inclus pentru selecție, dacă este cazul. La categoria „Alte tipuri de nave”, subtipul „Navă de aprovizionare în larg” este inclus pentru selecție, dacă este cazul.</p> <p>(<sup>6</sup>) Obligatorie pentru a beneficia de derogarea pentru navele din clasele de gheață prevăzute la articolul 12 alineatul (3-e) din Directiva 2003/87/CE. Selectați una din clasele polare PC1-PC7 sau una din clasele de gheață finlandezo-suedeze (IC, IB, IA sau IA Super). Pentru a stabili corespondența dintre clasele de gheață, se utilizează Recomandarea HELCOM 25/7.</p> <p>(<sup>7</sup>) Navele ar trebui să raporteze indicele de eficiență tehnică EEDI sau EEXI și, dacă acesta nu există, poate fi raportată valoarea estimată a indicelui (EIV).</p> <p>(<sup>8</sup>) În această căsuță se poate introduce numele unei persoane de contact suplimentare.</p> <p>(<sup>9</sup>) Selectați din meniul vertical: Navă care intră sub incidența Codului ISM [Da/Nu] În cazul în care se selectează „Da”, alegeți una dintre următoarele categorii: „Proprietarul navei”, „Societate care face obiectul ISM diferită de proprietarul navei”. În cazul în care se selectează „Nu”, categoria care se aplică este „Proprietarul navei”.</p>		<p><sup>1</sup> Stadiul care urmează să fie atribuit de sistemul informatic, respectiv: „Proiect de lucru”, „În curs de revizuire”, „Proiect final transmis verficatorului”, „Evaluat de verficator”, „Modificat fără a fi necesară reevaluarea”, „Transmis autorității de administrare responsabile cu verificarea”, „Verificat”.</p> <p><sup>2</sup> Astfel cum este înregistrat în sistemul OMI de numere unice de identificare ale societăților și ale proprietarilor înregistrați</p> <p><sup>3</sup> Proprietarul înregistrat este proprietarul specificat în certificatul de înmatriculare al navei.</p> <p><sup>4</sup> Astfel cum este înregistrată în sistemul OMI de numere unice de identificare ale societăților și ale proprietarilor înregistrați.</p> <p><sup>5</sup> Selectați una dintre următoarele categorii: „Navă de pasageri”, „Navă ro-ro”, „Navă portcontainer”, „Petrolier”, „Navă-cisternă pentru produse chimice”, „Navă transportoare de GNL”, „Navă transportoare de gaze”, „Vrachier”, „Navă de transport general de mărfuri”, „Navă frigorifică”, „Transportor de vehicule”, „Transportor combinat”, „Navă ro-pax”, „Navă portcontainer/de transport de mărfuri ro-ro”, „Alte tipuri de nave”. La categoria „Navă de pasageri”, subtipul „Navă de croazieră” este inclus pentru selecție, dacă este cazul. La categoria „Alte tipuri de nave”, subtipul „Navă de aprovizionare în larg” este inclus pentru selecție, dacă este cazul.</p> <p><sup>6</sup> Obligatorie pentru a beneficia de derogarea pentru navele din clasele de gheață. Selectați una din clasele polare PC1-PC7 sau una din clasele de gheață finlandezo-suedeze (IC, IB, IA sau IA Super). Pentru a stabili corespondența dintre clasele de gheață, se utilizează Recomandarea HELCOM 25/7.</p> <p><sup>7</sup> Navele ar trebui să raporteze indicele de eficiență tehnică EEDI sau EEXI și, dacă acesta nu există, poate fi raportată valoarea estimată a indicelui (EIV).</p> <p><sup>8</sup> În această căsuță se poate introduce numele unei persoane de contact suplimentare</p> <p><sup>9</sup> Selectați din meniul vertical: Navă care intră sub incidența Codului ISM [Da/Nu] În cazul în care se selectează „Da”, alegeți una dintre următoarele categorii: „Proprietarul navei”, „Societate care face</p>		Compatibil				



<p>(<sup>10</sup>) Numărul de identificare astfel cum este înregistrat în sistemul OMI de numere unice de identificare ale societăților și ale proprietarilor înregistrați.</p> <p>(<sup>11</sup>) Țara de înregistrare trebuie să coincidă cu țara de înregistrare astfel cum este înregistrată în sistemul OMI de numere unice de identificare ale societăților și ale proprietarilor înregistrați.</p> <p>(<sup>12</sup>) Selectați una dintre următoarele categorii: „Motoare principale”, „Motoare auxiliare”, „Turbine cu gaz”, „Cazane”, „Generatoare de gaze inerte”, „Pile de combustie”, „Instalații de incinerare a deșeurilor”, „Altele”.</p> <p>(<sup>13</sup>) Selectați una dintre următoarele categorii: Motoare cu ardere internă (altele), GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare), GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare), GNL Diesel (turație lentă cu dublă alimentare), LBSI, turbine cu gaz, cazane, pile de combustie, instalații de incinerare a deșeurilor, generatoare de gaze inerte.</p> <p>(<sup>14</sup>) Poate include numărul de identificare dacă există mai multe surse de emisii identice.</p> <p>(<sup>15</sup>) Selectați cel puțin una dintre următoarele categorii: „Păcură grea (HFO)”, „Păcură ușoară (LFO)”, „Diesel/Motorină (MDO/MGO)”, „Gaz natural lichefiat (GNL)”, „Gaz petrolier lichefiat (butan, GPL)”, „Gaz petrolier lichefiat (propan, GPL)”, „H2 (fossil)”, „NH3 (fossil)”, „Metanol (fossil)”, „Etanol”, „Biomotorină”, „Ulei vegetal hidrotratat (HVO)”, „Biometan lichefiat utilizat drept combustibil pentru transport (bio-GNL)”, „Biometanol”, „Alt biocombustibil”, „Bio-H2”, „e-motorină”, „e-metanol”, „e-GNL”, „e-H2”, „e-NH3”, „e-GPL”, „e-DME”, „Alt combustibil nefossil”.</p> <p>(<sup>16</sup>) Selectați cel puțin una dintre următoarele categorii: „Păcură grea (HFO)”, „Păcură ușoară (LFO)”, „Diesel/Motorină (MDO/MGO)”, „Gaz natural lichefiat (GNL)”, „Gaz petrolier lichefiat (butan, GPL)”, „Gaz petrolier lichefiat (propan, GPL)”, „H2 (fossil)”, „NH3 (fossil)”, „Metanol (fossil)”, „Etanol”, „Biomotorină”, „Ulei vegetal hidrotratat (HVO)”, „Biometan lichefiat utilizat drept combustibil pentru transport (bio-GNL)”, „Biometanol”, „Alt biocombustibil”, „Bio-H2”, „e-motorină”, „e-metanol”, „e-GNL”, „e-H2”, „e-NH3”, „e-GPL”, „e-DME”, „Alt combustibil nefossil”.</p> <p>(<sup>17</sup>) Confirmați utilizarea factorilor de emisie implicați sau introduceți un factor de emisie real. Pentru combustibilii fosili, se poate utiliza numai factorul de emisie implicit pentru CO2.</p> <p>(<sup>18</sup>) Confirmați utilizarea factorilor de emisie implicați sau introduceți un factor de emisie real. Pentru combustibilii GNL (GNL fosil, bio-GNL, e-GNL), factorul de emisie pentru CH4 este zero.</p> <p>(<sup>19</sup>) Confirmați utilizarea factorilor de emisie implicați sau introduceți un factor de emisie real.</p> <p>(<sup>20</sup>) Astfel cum se raportează în tabelul B.3.</p> <p>(<sup>21</sup>) După caz, descrierea procedurii trebuie să identifice modul în care sunt determinați factorii de emisie reali enumerați în tabelele B.4 și B.5 în vederea aprobării, inclusiv metoda prin care se demonstrează respectarea condițiilor și</p>	<p>obiectul ISM diferită de proprietarul navei”. În cazul în care se selectează „Nu”, categoria care se aplică este „Proprietarul navei”.</p> <p><sup>10</sup> Numărul de identificare astfel cum este înregistrat în sistemul OMI de numere unice de identificare ale societăților și ale proprietarilor înregistrați.</p> <p><sup>11</sup> Țara de înregistrare trebuie să coincidă cu țara de înregistrare astfel cum este înregistrată în sistemul OMI de numere unice de identificare ale societăților și ale proprietarilor înregistrați.</p> <p><sup>12</sup> Selectați una dintre următoarele categorii: „Motoare principale”, „Motoare auxiliare”, „Turbine cu gaz”, „Cazane”, „Generatoare de gaze inerte”, „Pile de combustie”, „Instalații de incinerare a deșeurilor”, „Altele”.</p> <p><sup>13</sup> Selectați una dintre următoarele categorii: Motoare cu ardere internă (altele), GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare), GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare), GNL Diesel (turație lentă cu dublă alimentare), LBSI, turbine cu gaz, cazane, pile de combustie, instalații de incinerare a deșeurilor, generatoare de gaze inerte.</p> <p><sup>14</sup> Poate include numărul de identificare dacă există mai multe surse de emisii identice.</p> <p><sup>15</sup> Selectați cel puțin una dintre următoarele categorii: „Păcură grea (HFO)”, „Păcură ușoară (LFO)”, „Diesel/Motorină (MDO/MGO)”, „Gaz natural lichefiat (GNL)”, „Gaz petrolier lichefiat (butan, GPL)”, „Gaz petrolier lichefiat (propan, GPL)”, „H2 (fossil)”, „NH3 (fossil)”, „Metanol (fossil)”, „Etanol”, „Biomotorină”, „Ulei vegetal hidrotratat (HVO)”, „Biometan lichefiat utilizat drept combustibil pentru transport (bio-GNL)”, „Biometanol”, „Alt biocombustibil”, „Bio-H2”, „e-motorină”, „e-metanol”, „e-GNL”, „e-H2”, „e-NH3”, „e-GPL”, „e-DME”, „Alt combustibil nefossil”.</p> <p><sup>16</sup> Selectați cel puțin una dintre următoarele categorii: „Păcură grea (HFO)”, „Păcură ușoară (LFO)”, „Diesel/Motorină (MDO/MGO)”, „Gaz natural lichefiat (GNL)”, „Gaz petrolier lichefiat (butan, GPL)”, „Gaz petrolier lichefiat (propan, GPL)”, „H2 (fossil)”, „NH3 (fossil)”, „Metanol (fossil)”, „Etanol”, „Biomotorină”, „Ulei vegetal hidrotratat (HVO)”, „Biometan lichefiat utilizat drept combustibil pentru transport (bio-GNL)”, „Biometanol”, „Alt biocombustibil”, „Bio-H2”, „e-motorină”, „e-metanol”, „e-GNL”, „e-H2”, „e-NH3”, „e-GPL”, „e-DME”, „Alt combustibil nefossil”.</p> <p><sup>17</sup> Confirmați utilizarea factorilor de emisie implicați sau introduceți un factor de emisie real. Pentru combustibilii fosili, se poate utiliza numai factorul de emisie implicit pentru CO2.</p> <p><sup>18</sup> Confirmați utilizarea factorilor de emisie implicați sau introduceți un factor de emisie real. Pentru combustibilii GNL (GNL fosil, bio-GNL, e-GNL), factorul de emisie pentru CH4 este zero.</p>	
---	--	--

<p>a restricțiilor pentru abaterea de la valorile implicite în conformitate cu anexa I la Regulamentul (UE) 2015/757.</p> <p>(<sup>22</sup>) După caz, descrierea procedurii trebuie să identifice modul în care sunt determinați factorii de emisie de CO<sub>2</sub> în vederea aprobării, inclusiv metoda prin care se demonstrează respectarea condițiilor stabilite la punctul 1.2 din partea C din anexa II la Regulamentul (UE) 2015/757.</p> <p>(<sup>23</sup>) Selectați „Da” sau „Nu”.</p> <p>(<sup>24</sup>) Selectați „Da” sau „Nu”.</p> <p>(<sup>25</sup>) Selectați „Da”, „Nu” sau „Nu se aplică”.</p> <p>(<sup>26</sup>) Astfel cum se raportează în tabelul B.3.</p> <p>(<sup>27</sup>) Selectați una dintre următoarele categorii: „Motoare principale”, „Motoare auxiliare”, „Turbine cu gaz”, „Cazane”, „Generatoare de gaze inerte”, „Pile de combustie”, „Instalații de incinerare a deșeurilor”, „Altele”.</p> <p>(<sup>28</sup>) Selectați una sau mai multe dintre următoarele categorii: „Metoda A: BDN și inventarierea periodică a cantităților din rezervoarele de combustibil”, „Metoda B: monitorizarea la bord a rezervoarelor de combustibil pentru nave”, „Metoda C: debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile” sau „Metoda D: măsurarea directă a emisiilor de gaze cu efect de seră”.</p> <p>(<sup>29</sup>) Selectați una dintre următoarele categorii: „Echipament de măsurare la bord”, „Furnizorul de combustibil” sau „Test de laborator”.</p> <p>(<sup>30</sup>) Selectați una dintre următoarele categorii: „Echipament de măsurare”, „Furnizorul de combustibil”, „Test de laborator”.</p> <p>(<sup>31</sup>) Selectați una sau mai multe dintre următoarele categorii: „Metoda A: BDN și inventarierea periodică a cantităților din rezervoarele de combustibil”, „Metoda B: monitorizarea la bord a rezervoarelor de combustibil pentru nave”, „Metoda C: debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile” sau „Metoda D: măsurarea directă a emisiilor de gaze cu efect de seră”.</p> <p>(<sup>32</sup>) Selectați una dintre următoarele categorii: „Valoare implicită” sau „Estimare specifică navei”.</p> <p>(<sup>33</sup>) Selectați „Metoda masei” sau „Metoda suprafeței”.</p> <p>(<sup>34</sup>) Pentru navele de pasageri, la „unitatea de marfă/pasageri” se indică „pasageri”.</p> <p>Pentru navele ro-ro, navele portcontainer, petroliere, navele-cisternă pentru produse chimice, navele transportoare de gaze, vrachiere, navele frigorifice și transportoarele combinate, la „unitatea de marfă/pasageri” se indică „tone”.</p> <p>Pentru navele transportoare de GNL și navele portcontainer/de transport de mărfuri ro-ro, la „unitatea de marfă/pasageri” se indică „metri cubi”.</p> <p>Pentru navele de transport general de mărfuri, la „unitatea de marfă/pasageri” se indică una dintre următoarele categorii: „tone deadweight transportate” sau „tone deadweight transportate și tone”.</p> <p>Pentru transportoarele de vehicule, la „unitatea de marfă/pasageri” se indică una dintre următoarele categorii: „tone” sau „tone și tone deadweight transportate”.</p>	<p><sup>19</sup> Confirmați utilizarea factorilor de emisie implicați sau introduceți un factor de emisie real.</p> <p><sup>20</sup> Astfel cum se raportează în tabelul B.3.</p> <p><sup>21</sup> După caz, descrierea procedurii trebuie să identifice modul în care sunt determinați factorii de emisie reali enumerați în tabelele B.4 și B.5 în vederea aprobării, inclusiv metoda prin care se demonstrează respectarea condițiilor și a restricțiilor pentru abaterea de la valorile implicite în conformitate cu anexa nr.1 la Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim.</p> <p><sup>22</sup> După caz, descrierea procedurii trebuie să identifice modul în care sunt determinați factorii de emisie de CO<sub>2</sub> în vederea aprobării</p> <p><sup>23 24 25</sup> Selectați „DA” sau „NU”</p> <p><sup>26</sup> Astfel cum se raportează în tabelul B.3.</p> <p><sup>27</sup> Selectați una dintre următoarele categorii: „Motoare principale”, „Motoare auxiliare”, „Turbine cu gaz”, „Cazane”, „Generatoare de gaze inerte”, „Pile de combustie”, „Instalații de incinerare a deșeurilor”, „Altele”.</p> <p><sup>28</sup> Selectați una sau mai multe dintre următoarele categorii: „Metoda A: BDN și inventarierea periodică a cantităților din rezervoarele de combustibil”, „Metoda B: monitorizarea la bord a rezervoarelor de combustibil pentru nave”, „Metoda C: debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile” sau „Metoda D: măsurarea directă a emisiilor de gaze cu efect de seră”.</p> <p><sup>29</sup> Selectați una dintre următoarele categorii: „Echipament de măsurare la bord”, „Furnizorul de combustibil” sau „Test de laborator”.</p> <p><sup>30</sup> Selectați una dintre următoarele categorii: „Echipament de măsurare”, „Furnizorul de combustibil”, „Test de laborator”.</p> <p><sup>31</sup> Selectați una sau mai multe dintre următoarele categorii: „Metoda A: BDN și inventarierea periodică a cantităților din rezervoarele de combustibil”, „Metoda B: monitorizarea la bord a rezervoarelor de combustibil pentru nave”, „Metoda C: debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile” sau „Metoda D: măsurarea directă a emisiilor de gaze cu efect de seră”.</p> <p><sup>32</sup> Selectați una dintre următoarele categorii: „Valoare implicită” sau „Estimare specifică navei”.</p> <p><sup>33</sup> Selectați „Metoda masei” sau „Metoda suprafeței”.</p> <p><sup>34</sup> Pentru navele de pasageri, la „unitatea de marfă/pasageri” se indică „pasageri”.</p> <p>Pentru navele ro-ro, navele portcontainer, petroliere, navele-cisternă pentru produse chimice, navele transportoare de gaze, vrachiere, navele frigorifice și transportoarele combinate, la „unitatea de marfă/pasageri” se indică „tone”.</p>				
---	--	--	--	--	--

<p>Pentru navele ro-pax, la „unitatea de marfă/pasageri” se indică „tone” și „pasageri”.</p> <p>Pentru alte tipuri de nave, la „unitatea de marfă/pasageri” se indică una dintre următoarele categorii: „tone” sau „tone deadweight transportate”.</p> <p>(<sup>35</sup>) Selectați una dintre următoarele categorii: „Metoda A: BDN și inventarierea periodică a cantităților din rezervoarele de combustibil”, „Metoda B: monitorizarea la bord a rezervoarelor de combustibil pentru nave”, „Metoda C: Debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile”, „Metoda D: Măsurarea directă a emisiilor de gaze cu efect de seră” sau „Nu se aplică”. Categoria selectată trebuie să difere de categoria selectată la rubrica „Metode alese pentru determinarea emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de combustibil” din tabelul C.2. (Monitorizarea emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de combustibil – Metode utilizate pentru determinarea emisiilor și a consumului de combustibil pentru fiecare sursă de emisii).</p>	<p>Pentru navele transportoare de GNL și navele portcontainer/de transport de mărfuri ro-ro, la „unitatea de marfă/pasageri” se indică „metri cubi”.</p> <p>Pentru navele de transport general de mărfuri, la „unitatea de marfă/pasageri” se indică una dintre următoarele categorii: „tone deadweight transportate” sau „tone deadweight transportate și tone”.</p> <p>Pentru transportoarele de vehicule, la „unitatea de marfă/pasageri” se indică una dintre următoarele categorii: „tone” sau „tone și tone deadweight transportate”.</p> <p>Pentru navele ro-pax, la „unitatea de marfă/pasageri” se indică „tone” și „pasageri”. Pentru alte tipuri de nave, la „unitatea de marfă/pasageri” se indică una dintre următoarele categorii: „tone” sau „tone deadweight transportate”.</p>				
<p style="text-align: center;"><b>ANEXA II</b></p> <p style="text-align: center;">Formular pentru rapoartele privind emisiile și pentru rapoartele parțiale privind emisiile</p>	<p>Anexa nr. 4 la Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim</p>				
<p><b>PARTEA A</b> Datele de identificare ale navei și societății</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Denumirea navei.</li> <li>2. Numărul de identificare OMI al navei.</li> <li>3 Perioada de raportare vizată [sau perioada în care nava s-a aflat sub responsabilitatea societății pe parcursul perioadei de raportare, pentru rapoartele întocmite în temeiul articolului 11 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2015/757].</li> <li>4. Portul: <ol style="list-style-type: none"> <li>(a) portul de înmatriculare; sau</li> <li>(b) portul de origine (dacă diferă de portul de înmatriculare).</li> </ol> </li> <li>5 Categoria navei [meniu vertical: „Navă de pasageri”, „Navă ro-ro”, „Navă portcontainer”, „Petrolier”, „Navă-cisternă pentru produse chimice”, „Navă transportoare de GNL”, „Navă transportoare de gaze”, „Vrachier”, „Navă de transport general de mărfuri”, „Navă frigorifică”, „Transportor de vehicule”, „Transportor combinat”, „Navă ro-pax”, „Navă portcontainer/de transport de mărfuri ro-ro”, „Alte tipuri de nave”. La categoria „Navă de pasageri”, subtipul „Navă de croazieră” este inclus pentru selecție, dacă este cazul. La categoria „Alte tipuri de nave”, subtipul „Navă de aprovizionare în larg” este inclus pentru selecție, dacă este cazul].</li> <li>6 Clasa de gheață a navei [obligatorie numai dacă este inclusă în planul de monitorizare sau societatea intenționează să aplice derogarea pentru navele din clasele de gheață prevăzute la articolul 12 alineatul (3-e) din Directiva 2003/87/CE] [meniu vertical: clasele polare PC1-PC7, clasele de gheață finlandezo-suedeze IC, IB, IA sau IA Super].</li> </ol>	<p style="text-align: center;"><b>FORMULAR PENTRU RAPOARTELE PRIVIND EMISIILE ȘI PENTRU RAPOARTELE PARȚIALE PRIVIND EMISIILE</b></p> <p><b>PARTEA A</b> Datele de identificare ale navei și companiei</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Denumirea navei: _____</li> <li>2. Numărul OMI: _____</li> <li>3. Perioada de raportare vizată _____ [sau perioada în care nava s-a aflat sub responsabilitatea companiei pe parcursul perioadei de raportare pentru rapoartele întocmite în temeiul pct.29 din Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim].</li> <li>4. Portul de înmatriculare/origine (dacă diferă de portul de înmatriculare): _____</li> <li>5. Categoria navei: <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Navă de pasageri, <i>dacă este cazul selectați</i> <input type="checkbox"/> Navă de croazieră</li> <li><input type="checkbox"/> Navă ro-ro <span style="float: right;"><input type="checkbox"/> Navă portcontainer</span></li> <li><input type="checkbox"/> Petrolier <span style="float: right;"><input type="checkbox"/> Navă-cisternă pentru produse chimice</span></li> <li><input type="checkbox"/> Navă transportoare de GNL <span style="float: right;"><input type="checkbox"/> Navă transportoare de gaze</span></li> <li><input type="checkbox"/> Vrachier <span style="float: right;"><input type="checkbox"/> Navă cargo</span></li> <li><input type="checkbox"/> Navă frigorifică <span style="float: right;"><input type="checkbox"/> Transportor de vehicule</span></li> <li><input type="checkbox"/> Transportor combinat <span style="float: right;"><input type="checkbox"/> Navă ro-pax</span></li> <li><input type="checkbox"/> Navă portcontainer/de transport de mărfuri ro-ro</li> </ul> </li> </ol>	<p>Compatibil</p>			

<p>7 Specificarea intenției societății de a aplica derogarea prevăzută la articolul 12 alineatul (3-e) din Directiva 2003/87/CE [căsuța „da” sau „nu”].</p> <p>8 Pentru navele portcontainer, specificarea (cu caracter neobligatoriu) a eventualelor călătorii cu opriri intermediare ale navei în cursul perioadei de raportare în oricare dintre porturile enumerate în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul articolului 3ga alineatul (2) din Directiva 2003/87/CE [căsuța „da” sau „nu”].</p> <p>9 Eficiența tehnică a navei:</p> <p>(a) indicele nominal de eficiență energetică (EEDI) sau indicele de eficiență energetică obținut al unei nave existente (EEXI), dacă precizarea acestuia este impusă în temeiul regulii 22, respectiv 23 din capitolul 4 din anexa VI la MARPOL, exprimat în grame de CO<sub>2</sub>/tonă-milă marină SAU (b) valoarea estimată a indicelui (EIV), calculată în conformitate cu Rezoluția MEPC.215 (63) a OMI, exprimată în grame de CO<sub>2</sub>/tonă-milă marină.</p> <p>10. Numele proprietarului navei.</p> <p>11 Numărul de identificare OMI unic al societății și al proprietarului înregistrat deținut de proprietarul înregistrat.</p> <p>12 Adresa proprietarului înregistrat: adresa, localitatea, statul/provincia/regiunea, codul poștal/codul ZIP, țara (1).</p> <p>13. Sediul principal al proprietarului navei.</p> <p>14. Denumirea societății (numai dacă diferă de proprietarul navei).</p> <p>15 Numărul de identificare OMI unic al societății și al proprietarului înregistrat deținut de societate (numai dacă diferă de proprietarul navei).</p> <p>16 Adresa societății (numai dacă diferă de proprietarul navei): adresa, localitatea, statul/provincia/regiunea, codul poștal/codul ZIP, țara (2).</p> <p>17. Sediul principal al societății (numai dacă diferă de proprietarul navei).</p> <p>18 Persoana de contact pentru societate:</p> <p>(a) numele: titlul, prenumele, numele, denumirea societății, funcția;</p> <p>(b) adresa profesională: adresa, localitatea, statul/provincia/regiunea, codul poștal/codul ZIP, țara;</p> <p>(c) numărul de telefon profesional;</p> <p>(d) adresa de e-mail profesională.</p>	<p><input type="checkbox"/> Alte tipuri de nave, dacă este cazul selectați <input type="checkbox"/> Navă de aprovizionare în larg</p> <p>6. Clasa de gheață a navei, după caz:</p> <p><input type="checkbox"/> clasele polare PC1-PC7</p> <p><input type="checkbox"/> clasele de gheață finlandezo-suedeze IC, IB, IA sau IA Super</p> <p>7. Eficiența tehnică a navei:</p> <p>1) indicele nominal de eficiență energetică (EEDI) _____ sau indicele de eficiență energetică obținut al unei nave existente (EEXI) _____, dacă precizarea acestuia este impusă în temeiul regulii 22, respectiv 23 din capitolul 4 din anexa VI la MARPOL, exprimat în grame de CO<sub>2</sub>/tonă-milă marină SAU</p> <p>2) valoarea estimată a indicelui (EIV) _____, calculată în conformitate cu Rezoluția MEPC.215 (63) a OMI, exprimată în grame de CO<sub>2</sub>/tonă-milă marină.</p> <p>8. Numele proprietarului navei: _____</p> <p>9. Numărul de identificare OMI unic al societății și al proprietarului înregistrat deținut de proprietarul înregistrat: _____</p> <p>10. Adresa proprietarului înregistrat: adresa, localitatea, statul/provincia/regiunea, codul poștal/codul ZIP, țara: _____</p> <p>11. Sediul principal al proprietarului navei: _____</p> <p>12. Denumirea companiei (dacă diferă de proprietarul navei): _____</p> <p>13. Numărul de identificare OMI al companiei și al proprietarului înregistrat deținut de companie (dacă diferă de proprietarul navei) _____</p> <p>14. Adresa societății (numai dacă diferă de proprietarul navei): adresa, localitatea, statul/provincia/regiunea, codul poștal/codul ZIP, țara _____</p> <p>15. Sediul principal al societății (numai dacă diferă de proprietarul navei) _____</p> <p>16. Persoana de contact al companiei:</p> <p>Numele: _____</p> <p>titlul, prenumele, numele, denumirea societății, funcția</p> <p>adresa de serviciu: _____</p> <p>adresa, localitatea, statul/provincia/regiunea, codul poștal/codul ZIP, țara</p> <p>numărul de telefon serviciu: _____</p> <p>adresa de e-mail serviciu: _____</p>				
---	---	--	--	--	--

**PARTEA B**  
**Verificare**  
 1. Numele verficatorului.  
 2 Adresa verficatorului și sediul principal al acestuia: adresa, localitatea, . statul/provincia/regiunea, codul poștal/codul ZIP, țara.  
 3. Numărul de acreditare.  
 4. Organismul național de acreditare care a acreditat verficatorul.  
 5. Declarația verficatorului.

**PARTEA B**  
**Verificare**

Numele verficatorului	
Adresa verficatorului și sediul principal al acestuia: a) adresa b) localitatea c) statul/regiunea, cod poștal/cod ZIP, țara	_____ _____ _____
Numărul de acreditare	
Organismul de acreditare care a acreditat verficatorul	
Constatările verficatorului	_____ _____

Compatibil

**PARTEA C**  
 Informații privind metoda de monitorizare utilizată și nivelul de incertitudine asociat

1 Referința celui mai recent plan de monitorizare evaluat și, după caz, . aprobat și numărul versiunii acestuia, data de la care se aplică acesta, precum și referința oricăror alte planuri de monitorizare relevante pentru anul de raportare și numărul versiunii acestora.

2 Sursa de emisie [meniu vertical: „Motoare principale”, „Motoare auxiliare”, „Turbine cu gaz”, „Cazane”, „Generatoare de gaze inerte”, „Pile de combustie”, „Instalații de incinerare a deșeurilor”, „Altele”].

3 Metoda (metodele) de monitorizare utilizată (utilizate) (pentru fiecare sursă de emisie) [meniu vertical: „Metoda A: BDN și inventarierea periodică a cantităților din rezervoarele de combustibil”, „Metoda B: monitorizarea la bord a rezervoarelor de combustibil pentru nave”, „Metoda C: Debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile”, „Metoda D: Măsurarea directă a emisiilor de gaze cu efect de seră”].

4 Nivelul de incertitudine asociat, exprimat în % (pentru fiecare metodă de . monitorizare utilizată).

5. Coeficientul de pierdere utilizat (per sursă de emisie), după caz.

**PARTEA C**  
 Informații privind metoda de monitorizare utilizată și nivelul de incertitudine asociat

Referința celui mai recent plan de monitorizare evaluat și, după caz, aprobat și numărul versiunii acestuia, data de la care se aplică acesta, precum și referința oricăror alte planuri de monitorizare relevante pentru anul de raportare și numărul versiunii acestora

SURSA DE EMISIE	Metoda	Nivelul de incertitudine	Coeficientul de pierdere utilizat
Motoare principale	Metoda A: BDN și inventarierea periodică a cantităților din rezervoarele de combustibil	_____%	_____ <i>(se completează după caz)</i>
	Metoda B: monitorizarea la bord a rezervoarelor de combustibil pentru nave		
	Metoda C: Debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile		
	Metoda D: Măsurarea directă a emisiilor de gaze cu efect de seră		
Motoare auxiliare	Metoda A: BDN și inventarierea periodică a cantităților din rezervoarele de combustibil	_____%	_____ <i>(se completează după caz)</i>
	Metoda B: monitorizarea la bord a rezervoarelor de combustibil pentru nave		
	Metoda C: Debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile		
	Metoda D: Măsurarea directă a emisiilor de gaze cu efect de seră		
Turbine cu gaz	Metoda A: BDN și inventarierea periodică a cantităților din rezervoarele de combustibil	_____%	_____ <i>(se completează după caz)</i>
	Metoda B: monitorizarea la bord a rezervoarelor de combustibil pentru nave		
	Metoda C: Debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile		
	Metoda D: Măsurarea directă a emisiilor de gaze cu efect de seră		
Cazane	Metoda A: BDN și inventarierea periodică a cantităților din rezervoarele de combustibil	_____%	_____ <i>(se completează după caz)</i>
	Metoda B: monitorizarea la bord a rezervoarelor de combustibil pentru nave		
	Metoda C: Debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile		
	Metoda D: Măsurarea directă a emisiilor de gaze cu efect de seră		
Generatoare de gaze inerte	Metoda A: BDN și inventarierea periodică a cantităților din rezervoarele de combustibil	_____%	_____ <i>(se completează după caz)</i>
	Metoda B: monitorizarea la bord a rezervoarelor de combustibil pentru nave		
	Metoda C: Debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile		
	Metoda D: Măsurarea directă a emisiilor de gaze cu efect de seră		
Pile de combustie	Metoda A: BDN și inventarierea periodică a cantităților din rezervoarele de combustibil	_____%	_____ <i>(se completează după caz)</i>
	Metoda B: monitorizarea la bord a rezervoarelor de combustibil pentru nave		
	Metoda C: Debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile		
	Metoda D: Măsurarea directă a emisiilor de gaze cu efect de seră		
Instalații de incinerare a deșeurilor	Metoda A: BDN și inventarierea periodică a cantităților din rezervoarele de combustibil	_____%	_____ <i>(se completează după caz)</i>
	Metoda B: monitorizarea la bord a rezervoarelor de combustibil pentru nave		
	Metoda C: Debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile		
	Metoda D: Măsurarea directă a emisiilor de gaze cu efect de seră		
Altele	Metoda A: BDN și inventarierea periodică a cantităților din rezervoarele de combustibil	_____%	_____ <i>(se completează după caz)</i>
	Metoda B: monitorizarea la bord a rezervoarelor de combustibil pentru nave		
	Metoda C: Debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile		
	Metoda D: Măsurarea directă a emisiilor de gaze cu efect de seră		

Compatibil

**PARTEA D**

**PARTEA D**

Parțial compatibil

Rezultatele monitorizării anuale a parametrilor în conformitate cu articolul 10

**CONSUMUL DE COMBUSTIBIL ȘI EMISIILE DE GAZE CU EFECT DE SERĂ**

1 Cantitatea și factorul de emisie pentru fiecare tip de combustibil consumat, per total:

(a) tipul de combustibil [menu vertical: „Păcură grea (HFO)”, „Păcură ușoară (LFO)”, „Diesel/Motorină (MDO/MGO)”, „Gaz natural lichefiat (GNL)”, „Gaz petrolier lichefiat (butan, GPL)”, „Gaz petrolier lichefiat (propan, GPL)”, „H<sub>2</sub> (fossil)”, „NH<sub>3</sub> (fossil)”, „Metanol (fossil)”, „Etanol”, „Biomotorină”, „Ulei vegetal hidrotratat (HVO)”, „Biometan lichefiat utilizat drept combustibil pentru transport (bio-GNL)”, „Biometanol”, „Alt biocombustibil”, „Bio-H<sub>2</sub>”, „e-motorină”, „e-metanol”, „e-GNL”, „e-H<sub>2</sub>”, „e-NH<sub>3</sub>”, „e-GPL”, „e-DME”, „Alt combustibil nefossil”];

(b) factorul de emisie pentru CO<sub>2</sub>, exprimat în gCO<sub>2</sub>/gfuel;

(c) factorul de emisie pentru N<sub>2</sub>O, exprimat în gN<sub>2</sub>O/gfuel;

(d) factorul de emisie pentru CH<sub>4</sub>, exprimat în gCO<sub>4</sub>/gfuel;

(e) consumul total de combustibil, exprimat în tone de combustibil.

Rezultatele monitorizării anuale a parametrilor în conformitate cu pct. 27 din Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim

Consumul de combustibil și emisiile de gaze cu efect de seră

1. Cantitatea și factorul de emisie pentru fiecare tip de combustibil consumat, per total

Tipul de combustibil	Cantitatea (t)	Factorul de emisie		
		CO <sub>2</sub> (gCO <sub>2</sub> /g)	N <sub>2</sub> O(gN <sub>2</sub> O/g)	CH <sub>4</sub> (gCO <sub>4</sub> /g)
Păcură grea (HFO)				
Păcură ușoară (LFO)				
Diesel/Motorină (MDO/MGO)				
Gaz natural lichefiat (GNL)				
Gaz petrolier lichefiat (butan, GPL)				
Gaz petrolier lichefiat (propan, GPL)				
H <sub>2</sub> (fossil)				
NH <sub>3</sub> (fossil)				
Metanol (fossil)				
Etanol				
Biomotorină				
Ulei vegetal hidrotratat (HVO)				
Biometan lichefiat utilizat drept combustibil pentru transport (bio-GNL)				
Biometanol				
Alt biocombustibil				
Bio-H <sub>2</sub>				
e-motorină				
e-metanol				
e-GNL				
e-H <sub>2</sub>				
e-NH <sub>3</sub>				

<p>2 Emisiile de gaze cu efect de seră agregate totale care intră sub incidența Regulamentului (UE) 2015/757, exprimate în tone de CO<sub>2</sub> echivalent, și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră.</p> <p>3 Emisiile de gaze cu efect de seră agregate generate de toate călătoriile între porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru, exprimate în tone de CO<sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră.</p> <p>4 Emisiile de gaze cu efect de seră agregate generate de toate călătoriile cu plecare din porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru, exprimate în tone de CO<sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră.</p> <p>5 Emisiile de gaze cu efect de seră agregate generate de toate călătoriile către porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru, exprimate în tone de CO<sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră.</p> <p>6 Emisiile de gaze cu efect de seră generate la dană, în interiorul porturilor aflate sub jurisdicția unui stat membru, exprimate în tone de CO<sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră.</p> <p>7 Emisiile de gaze cu efect de seră generate în interiorul porturilor aflate sub jurisdicția unui stat membru, exprimate în tone de CO<sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră.</p> <p>8 Consumul total de combustibil și emisiile agregate totale de gaze cu efect de seră atribuite transportului de pasageri (pentru navele ro-pax), exprimate în tone de combustibil, respectiv, în tone de CO<sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră.</p> <p>9 Consumul total de combustibil și emisiile agregate totale de gaze cu efect de seră atribuite transportului de mărfuri (pentru navele ro-pax), exprimate în tone de combustibil, respectiv, în tone de CO<sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră.</p> <p>10 Consumul total de combustibil și emisiile agregate totale de gaze cu efect de seră pe parcursul călătoriilor cu încărcătură (facultativ), exprimate în tone de combustibil, respectiv, în tone de CO<sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră.</p> <p>11 Consumul total de combustibil pentru încălzirea încărcăturii (pentru navele-cisternă pentru produse chimice, facultativ), exprimat în tone de combustibil.</p> <p>12 Consumul total de combustibil pentru poziționarea dinamică (pentru petroliere și „alte tipuri de nave”, facultativ), exprimat în tone de combustibil.</p>	<table border="1"> <tr> <td>e-GPL</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>e-DME</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Alt combustibil nefosil</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	e-GPL					e-DME					Alt combustibil nefosil								
	e-GPL																			
	e-DME																			
	Alt combustibil nefosil																			
		2.	Emisiile de gaze cu efect de seră agregate totale care intră sub incidența Regulamentului (Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, exprimate în tone de CO <sub>2</sub> echivalent, și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră																	
			Emisiile de gaze cu efect de seră agregate generate de toate călătoriile între porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru UE ) și/sau al Republicii Moldova, exprimate în tone de CO <sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră																	
			Emisiile de gaze cu efect de seră agregate generate de toate călătoriile cu plecare din porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru) și/sau al Republicii Moldova, exprimate în tone de CO <sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră																	
			Emisiile de gaze cu efect de seră agregate generate de toate călătoriile către porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru) și/sau al Republicii Moldova, exprimate în tone de CO <sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră																	
			Emisiile de gaze cu efect de seră generate la dană, în interiorul porturilor aflate sub jurisdicția unui stat membru UE) și/sau al Republicii Moldova, exprimate în tone de CO <sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră																	
			Emisiile de gaze cu efect de seră generate în interiorul porturilor aflate sub jurisdicția unui stat membru) și/sau al Republicii Moldova, exprimate în tone de CO <sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră.																	
			Consumul total de combustibil și emisiile agregate totale de gaze cu efect de seră atribuite transportului de pasageri (pentru navele ro-pax), exprimate în tone de combustibil, respectiv, în tone de CO <sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră																	

<p><i>DISTANȚA PARCURSĂ, TIMPUL PETRECUT PE MARE ȘI ACTIVITATEA DE TRANSPORT</i></p> <p>1. Distanța totală parcursă, exprimată în mile marine.</p> <p>2 Distanța totală parcursă navigând prin gheață (facultativ), exprimată în . mile marine.</p> <p>3. Timpul total petrecut pe mare, exprimat în ore.</p> <p>4 Timpul total petrecut pe mare navigând prin gheață (facultativ), exprimat . în ore.</p> <p>5 Activitatea totală de transport, exprimată în:</p> <p>. (a) pasageri-mile marine (pentru navele de pasageri); (b) tone-mile marine (pentru navele ro-ro, navele portcontainer, petroliere, navele-cisternă pentru produse chimice, navele transportoare de gaze, vrachiere, navele frigorifice, transportoarele de vehicule, transportoarele combinate); (c) metri cubi-mile marine (pentru navele transportoare de GNL, navele portcontainer/de transport de mărfuri ro-ro); (d) tone deadweight transportate-mile marine (pentru navele de transport general de mărfuri); (e) pasageri-mile marine ȘI tone-mile marine (pentru navele ro-pax); (f) tone-mile marine SAU tone deadweight transportate-mile marine (pentru alte tipuri de nave).</p> <p>6 Al doilea parametru pentru activitatea totală de transport (facultativ), exprimat în:</p> <p>(a) tone-mile marine (pentru navele de transport general de mărfuri); (b) tone deadweight transportate-mile marine (pentru transportoarele de vehicule).</p> <p>7 Densitatea medie a încărcăturii transportate în cursul perioadei de raportare (pentru navele-cisternă pentru produse chimice, vrachiere și transportoarele combinate, facultativ), exprimată în tone pe metru cub.</p>	Consumul total de combustibil și emisiile agregate totale de gaze cu efect de seră atribuite transportului de mărfuri (pentru navele ro-pax), exprimate în tone de combustibil, respectiv, în tone de CO <sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră				
	Consumul total de combustibil și emisiile agregate totale de gaze cu efect de seră pe parcursul călătoriilor cu încărcătură (facultativ), exprimate în tone de combustibil, respectiv, în tone de CO <sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră.				
	Consumul total de combustibil pentru încălzirea încărcăturii (pentru navele-cisternă pentru produse chimice, facultativ), exprimat în tone de combustibil				
	Consumul total de combustibil pentru poziționarea dinamică (pentru petroliere și „alte tipuri de nave”, facultativ), exprimat în tone de combustibil				
	Distanța parcursă, timpul petrecut pe mare și activitatea de transport				
	Distanța totală parcursă, exprimată în mile marine				
	Distanța totală parcursă navigând prin gheață (facultativ), exprimată în mile marine.				
	Timpul total petrecut pe mare, exprimat în ore				
	Timpul total petrecut pe mare navigând prin gheață (facultativ), exprimat în ore.				
	Activitatea totală de transport, exprimată în:	pasageri-mile marine (pentru navele de pasageri)			
tone-mile marine (pentru navele ro-ro, navele portcontainer, petroliere, navele-cisternă pentru produse chimice, navele transportoare de gaze, vrachiere, navele frigorifice, transportoarele de vehicule, transportoarele combinate)					
metri cubi-mile marine (pentru navele transportoare de GNL, navele portcontainer/de transport de mărfuri ro-ro)					
tone deadweight transportate-mile marine (pentru navele de transport general de mărfuri)					
pasageri-mile marine ȘI tone-mile marine (pentru navele ro-pax)					
tone-mile marine SAU tone deadweight transportate-mile marine (pentru alte tipuri de nave)					



<p><i>EFICIENȚA ENERGETICĂ</i></p> <p>1 Eficiența energetică medie:</p> <p>(a consumul de combustibil per distanță, exprimat în kilograme pe milă marină;</p> <p>(b) consumul de combustibil per activitate de transport, exprimat în grame pe pasager-milă marină, grame pe tonă-milă marină, grame pe metru cub-milă marină, grame pe tonă deadweight transportată-milă marină sau grame pe pasager-milă marină ȘI grame pe tonă-milă marină, în funcție de categoria navei;</p> <p>(c) emisiile de gaze cu efect de seră per distanță, exprimate în kilograme CO<sub>2</sub> pe milă marină și în kilograme CO<sub>2</sub> echivalent pe milă marină;</p> <p>(d) emisiile de gaze cu efect de seră per activitate de transport, exprimate în grame de CO<sub>2</sub> și grame de CO<sub>2</sub> echivalent pe pasager-milă marină, grame de CO<sub>2</sub> și grame de CO<sub>2</sub> echivalent pe tonă-milă marină, grame de CO<sub>2</sub> și grame de CO<sub>2</sub> echivalent pe metru cub-milă marină, grame de CO<sub>2</sub> și grame de CO<sub>2</sub> echivalent pe tonă deadweight transportată-milă marină sau grame de CO<sub>2</sub> și grame de CO<sub>2</sub> echivalent pe pasager-milă marină ȘI grame de CO<sub>2</sub> și grame de CO<sub>2</sub> echivalent pe tonă-milă marină, în funcție de categoria navei;</p> <p>(e) consumul de combustibil per timp petrecut pe mare, exprimat în tone pe oră (facultativ);</p> <p>(f) emisiile de gaze cu efect de seră per timpul petrecut pe mare, exprimate în tone de CO<sub>2</sub> și tone de CO<sub>2</sub> echivalent pe oră (facultativ).</p> <p>2 Al doilea parametru pentru eficiența energetică medie per activitate de transport (facultativ), exprimat în:</p> <p>(a) grame pe tonă-milă marină și grame de CO<sub>2</sub> și grame de CO<sub>2</sub> echivalent pe tonă-milă marină (pentru navele de transport general de mărfuri);</p> <p>(b) grame pe tonă deadweight transportată-milă marină, grame de CO<sub>2</sub> și grame de CO<sub>2</sub> echivalent pe tonă deadweight transportată-milă marină (pentru transportoarele de vehicule).</p> <p>3 Eficiența energetică medie diferențiată (consumul de combustibil și emisiile de CO<sub>2</sub>) corespunzătoare călătoriilor cu încărcătură (facultativ), exprimată în:</p> <p>(a) kilograme pe milă marină;</p>	Al doilea parametru pentru activitatea totală de transport (facultativ), exprimat în:	tone-mile marine (pentru navele de transport general de mărfuri)					
			tone deadweight transportate-mile marine (pentru transportoarele de vehicule)				
		Densitatea medie a încărcăturii transportate în cursul perioadei de raportare (pentru navele-cisternă pentru produse chimice, vrachiere și transportoarele combinate, facultativ), exprimată în tone pe metru cub					
		3. Eficiența energetică					
	Eficiența energetică medie		consumul de combustibil per distanță, exprimat în kilograme pe milă marină;				
			consumul de combustibil per activitate de transport, exprimat în grame pe pasager-milă marină, grame pe tonă-milă marină, grame pe metru cub-milă marină, grame pe tonă deadweight transportată-milă marină sau grame pe pasager-milă marină ȘI grame pe tonă-milă marină, în funcție de categoria navei				
			emisiile de gaze cu efect de seră per distanță, exprimate în kilograme CO <sub>2</sub> pe milă marină și în kilograme CO <sub>2</sub> echivalent pe milă marină				
			emisiile de gaze cu efect de seră per activitate de transport, exprimate în grame de CO <sub>2</sub> și grame de CO <sub>2</sub> echivalent pe pasager-milă marină, grame de CO <sub>2</sub> și grame de CO <sub>2</sub> echivalent pe tonă-milă marină, grame de CO <sub>2</sub> și grame de CO <sub>2</sub> echivalent pe metru cub-milă marină, grame de CO <sub>2</sub> și grame de CO <sub>2</sub> echivalent pe tonă deadweight transportată-milă marină sau grame de CO <sub>2</sub> și grame de CO <sub>2</sub> echivalent pe pasager-milă marină ȘI grame de CO <sub>2</sub> și grame de CO <sub>2</sub> echivalent pe tonă-milă marină, în funcție de categoria navei				
			consumul de combustibil per timp petrecut pe mare, exprimat în tone pe oră (facultativ)				
			emisiile de gaze cu efect de seră per timpul petrecut pe mare, exprimate în tone de CO <sub>2</sub> și tone de CO <sub>2</sub> echivalent pe oră (facultativ)				
	Al doilea parametru	grame pe tonă-milă marină și grame de CO <sub>2</sub> și grame de CO <sub>2</sub> echivalent pe					

<p>(b) grame pe tonă-milă marină, grame pe metru cub-milă marină, grame pe tonă deadweight transportată-milă marină sau grame pe pasager-milă marină, în funcție de categoria navei;</p> <p>(c) kilograme de CO<sub>2</sub> și kilograme de CO<sub>2</sub> echivalent pe milă marină;</p> <p>(d) grame de CO<sub>2</sub> și grame de CO<sub>2</sub> echivalent pe tonă-milă marină, grame de CO<sub>2</sub> și grame de CO<sub>2</sub> echivalent pe metru cub-milă marină, grame de CO<sub>2</sub> și grame de CO<sub>2</sub> echivalent pe tonă deadweight transportată-milă marină sau grame de CO<sub>2</sub> și grame de CO<sub>2</sub> echivalent pe pasager-milă marină, în funcție de categoria navei.</p> <p>4 Informații suplimentare pentru o mai bună înțelegere a indicatorilor medii de eficiență energetică în exploatare ai navei raportați (facultativ).</p>	<p>pentru eficiența energetică medie per activitate de transport (facultativ), exprimat în:</p>	<p>tonă-milă marină (pentru navele de transport general de mărfuri)</p>					
		<p>grame pe tonă deadweight transportată-milă marină, grame de CO<sub>2</sub> și grame de CO<sub>2</sub> echivalent pe tonă deadweight transportată-milă marină (pentru transportoarele de vehicule)</p>					
	<p>Eficiența energetică medie diferențiată (consumul de combustibil și emisiile de CO<sub>2</sub>)</p> <p>corespunzătoare călătoriilor cu încărcătură (facultativ), exprimată în</p>	<p>kilograme pe milă marină;</p>					
		<p>grame pe tonă-milă marină, grame pe metru cub-milă marină, grame pe tonă deadweight transportată-milă marină sau grame pe pasager-milă marină, în funcție de categoria navei</p>					
		<p>kilograme de CO<sub>2</sub> și kilograme de CO<sub>2</sub> echivalent pe milă marină</p>					
	<p>grame de CO<sub>2</sub> și grame de CO<sub>2</sub> echivalent pe tonă-milă marină, grame de CO<sub>2</sub> și grame de CO<sub>2</sub> echivalent pe metru cub-milă marină, grame de CO<sub>2</sub> și grame de CO<sub>2</sub> echivalent pe tonă deadweight transportată-milă marină sau grame de CO<sub>2</sub> și grame de CO<sub>2</sub> echivalent pe pasager-milă marină, în funcție de categoria navei</p>						
	<p>Informații suplimentare pentru o mai bună înțelegere a indicatorilor medii de eficiență energetică în exploatare ai navei raportați (facultativ)</p>						
<p>PARTEA E</p> <p>Rezultatele monitorizării anuale în conformitate cu articolul 10 litera (k) din Regulamentul (UE) 2015/757</p> <p><i>EMISII DE GAZE CU EFECT DE SERĂ ȘI ALTE INFORMAȚII RELEVANTE</i></p> <p>1 Cantitatea și factorul de emisie pentru fiecare tip de combustibil consumat per total, inclusiv, după caz, pentru fiecare combustibil eligibil, cantitatea de combustibil care beneficiază de o derogare în conformitate cu punctul 1.2 din partea C din anexa II la Regulamentul (UE) 2015/757:</p> <p>(a) tipul de combustibil [meniu vertical: „Păcură grea (HFO)”, „Păcură ușoară (LFO)”, „Diesel/Motorină (MDO/MGO)”, „Gaz natural lichefiat (GNL)”, „Gaz petrolier lichefiat (butan, GPL)”, „Gaz petrolier lichefiat (propan, GPL)”, „H<sub>2</sub> (fossil)”, „NH<sub>3</sub> (fossil)”, „Metanol (fossil)”, „Etanol”,</p>			<p>Norme UE neaplicabile</p>				

<p>„Biomotorină”, „Ulei vegetal hidrotratat (HVO)”, „Biometan lichefiat utilizat drept combustibil pentru transport (bio-GNL)”, „Biometanol”, „Alt biocombustibil”, „Bio-H<sub>2</sub>”, „e-motorină”, „e-metanol”, „e-GNL”, „e-H<sub>2</sub>”, „e-NH<sub>3</sub>”, „e-GPL”, „e-DME”, „Alt combustibil nefosil”];</p> <p>(b) factorul de emisie pentru CO<sub>2</sub>, exprimat în gCO<sub>2</sub>/gfuel;</p> <p>(c) factorul de emisie pentru N<sub>2</sub>O, exprimat în gN<sub>2</sub>O/gfuel;</p> <p>(d) factorul de emisie pentru CH<sub>4</sub>, exprimat în gCO<sub>4</sub>/gfuel;</p> <p>(e) consumul total de combustibil, exprimat în tone de combustibil;</p> <p>(femisiile de CO<sub>2</sub> care beneficiază de o derogare în conformitate cu punctul ) 1.2 din partea C din anexa II la Regulamentul (UE) 2015/757.</p> <p>2 Emisiile totale agregate de gaze cu efect de seră care trebuie raportate în . temeul Directivei 2003/87/CE, determinate în conformitate cu punctul 1.1 din partea C din anexa II la Regulamentul (UE) 2015/757, generate de toate călătoriile între porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru, exprimate în tone de CO<sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră.</p> <p>3 Emisiile totale agregate de gaze cu efect de seră care trebuie raportate în . temeul Directivei 2003/87/CE, determinate în conformitate cu punctul 1.1 din partea C din anexa II la Regulamentul (UE) 2015/757, generate de toate călătoriile cu plecare din porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru, exprimate în tone de CO<sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră.</p> <p>4 Emisiile totale agregate de gaze cu efect de seră care trebuie raportate în . temeul Directivei 2003/87/CE, determinate în conformitate cu punctul 1.1 din partea C din anexa II la Regulamentul (UE) 2015/757, generate de toate călătoriile către porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru, exprimate în tone de CO<sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră.</p> <p>5 Emisiile totale agregate de gaze cu efect de seră care trebuie raportate în . temeul Directivei 2003/87/CE, determinate în conformitate cu punctul 1.1 din partea C din anexa II la Regulamentul (UE) 2015/757 generate în interiorul porturilor aflate sub jurisdicția unui stat membru, exprimate în tone de CO<sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră.</p> <p>6 Emisiile totale agregate de gaze cu efect de seră care trebuie raportate în . temeul Directivei 2003/87/CE, determinate în conformitate cu punctul 1.1 din partea C din anexa II la Regulamentul (UE) 2015/757, exprimate în tone de CO<sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră.</p> <p>7 Emisiile totale agregate de gaze cu efect de seră care trebuie raportate în . temeul Directivei 2003/87/CE, determinate în conformitate cu punctele 1.1 și 1.2 din partea C din anexa II la Regulamentul (UE) 2015/757, exprimate în tone de CO<sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră.</p> <p>8 Emisiile totale agregate de gaze cu efect de seră care trebuie raportate în . temeul Directivei 2003/87/CE, determinate în conformitate cu punctele 1.1, 1.2 și 1.3 din partea C din anexa II la Regulamentul (UE) 2015/757, exprimate în tone de CO<sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră.</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>9 Emisiile totale agregate de gaze cu efect de seră care trebuie raportate în . temeul Directivei 2003/87/CE, determinate în conformitate cu punctele 1.1-1.4 din partea C din anexa II la Regulamentul (UE) 2015/757, exprimate în tone de CO<sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră.</p> <p>10 Emisiile totale agregate de gaze cu efect de seră care trebuie raportate în . temeul Directivei 2003/87/CE, determinate în conformitate cu punctele 1.1-1.5 din partea C din anexa II la Regulamentul (UE) 2015/757, exprimate în tone de CO<sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră.</p> <p>11 Emisiile totale agregate de gaze cu efect de seră care trebuie raportate în . temeul Directivei 2003/87/CE, determinate în conformitate cu punctele 1.1-1.6 din partea C din anexa II la Regulamentul (UE) 2015/757, exprimate în tone de CO<sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră.</p> <p>12 Emisiile totale agregate de gaze cu efect de seră care trebuie raportate în . temeul Directivei 2003/87/CE, determinate în conformitate cu punctele 1.1-1.7 din partea C din anexa II la Regulamentul (UE) 2015/757, exprimate în tone de CO<sub>2</sub> echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră.</p>				
<p><b>ANEXA III</b> Formular pentru documentele de conformitate</p>	<p>Anexa nr. 5 la Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim</p>			
<p>Prin prezenta se atestă că raportul privind emisiile al navei „DENUMIRE”, care acoperă perioada de raportare „ANUL N-1”, a fost considerat satisfăcător din punctul de vedere al îndeplinirii cerințelor Regulamentului (UE) 2015/757.</p> <p>Prezentul document de conformitate a fost eliberat la „ZIUA/LUNA/ANUL N”.</p> <p>Prezentul document de conformitate se referă la raportul privind emisiile nr. „NUMĂR” și este valabil până la 30 iunie „ANUL N+1”.</p> <p>1. Date privind nava</p> <p>1.1. Denumirea navei.</p> <p>1.2. Numărul de identificare OMI al navei.</p> <p>1.3. Portul:</p> <p>(a) portul de înmatriculare sau</p> <p>(b) portul de origine (dacă diferă de portul de înmatriculare).</p> <p>1.4 Categoria navei [meniu vertical: „Navă de pasageri”, „Navă ro-ro”, „Navă portcontainer”, „Petrolier”, „Navă-cisternă pentru produse chimice”, „Navă transportoare de GNL”, „Navă transportoare de gaze”, „Vrachier”, „Navă de transport general de mărfuri”, „Navă frigorifică”, „Transportor de vehicule”, „Transportor combinat”, „Navă ro-pax”, „Navă portcontainer/de transport de mărfuri ro-ro”, „Alte tipuri de nave”. La categoria „Navă de pasageri”, subtipul „Navă de croazieră” este inclus pentru selecție, dacă este cazul. La categoria „Alte tipuri de nave”,</p>	<p style="text-align: center;"><b>ACT DE CONFORMITATE</b></p> <p>Prin prezentul se atestă că raportul privind emisiile al navei „_____”, care <i>denumirea navei</i> acoperă perioada de raportare „_____”, a <i>anul n-1</i> fost considerat satisfăcător din punctul de vedere al îndeplinirii cerințelor <i>Regulamentului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim.</i> Prezentul act de conformitate a fost eliberat la „_____”. <i>ziua/luna/anul n</i> Prezentul act de conformitate se referă la raportul privind emisiile nr. „_____” și este valabil până la 30 iunie „_____”. <i>anul n+1</i></p>	<p>Compatibil</p>		

<p>subtipul „Navă de aprovizionare în larg” este inclus pentru selecție, dacă este cazul].</p> <p>1.5. Statul de pavilion/înmatriculare.</p> <p>1.6. Tonaj brut.</p> <p>2. Date privind proprietarul navei</p> <p>2.1 Numele proprietarului navei și numărul aferent de identificare OMI unic al societății și al proprietarului înregistrat.</p> <p>2.2 Adresa proprietarului înregistrat: adresa, localitatea, statul/provincia/regiunea, codul poștal/codul ZIP, țara (1).</p> <p>2.3. Sediul principal</p> <p>3. Date privind societatea care îndeplinește obligațiile prevăzute de Regulamentul (UE) 2015/757 (câmp facultativ)</p> <p>3.1 Denumirea societății și numărul aferent de identificare OMI unic al societății și al proprietarului înregistrat.</p> <p>3.2 Calitatea societății [meniul vertical: „Proprietarul navei”, „Societate care face obiectul ISM diferită de proprietarul navei”].</p> <p>3.3 Adresa societății: adresa, localitatea, statul/provincia/regiunea, codul poștal/codul ZIP, țara (2).</p> <p>3.4. Sediul principal.</p>	<p>1. Date privind nava</p> <p>1.1 Denumirea navei: _____</p> <p>1.2 Numărul OMI: _____</p> <p>1.3 Portul de înmatriculare/origine (dacă diferă de portul de înmatriculare): _____</p> <p>1.4 Categoria navei:</p> <p><input type="checkbox"/> Navă de pasageri, <i>dacă este cazul selectați</i> <input type="checkbox"/> Navă de croazieră</p> <p><input type="checkbox"/> Navă ro-ro <input type="checkbox"/> Navă portcontainer</p> <p><input type="checkbox"/> Petrolier <input type="checkbox"/> Navă-cisternă pentru produse chimice</p> <p><input type="checkbox"/> Navă transportoare de GNL <input type="checkbox"/> Navă transportoare de gaze</p> <p><input type="checkbox"/> Vrachier <input type="checkbox"/> Navă cargo</p> <p><input type="checkbox"/> Navă frigorifică <input type="checkbox"/> Transportor de vehicule</p> <p><input type="checkbox"/> Transportor combinat <input type="checkbox"/> Navă ro-pax</p> <p><input type="checkbox"/> Navă portcontainer/de transport de mărfuri ro-ro</p> <p><input type="checkbox"/> Alte tipuri de nave, <i>dacă este cazul selectați</i> <input type="checkbox"/> Navă de aprovizionare în larg</p> <p>1.5 Statul de pavilion/înmatriculare: _____</p> <p>1.6 Tonajul brut _____</p> <p>2. Date privind proprietarul navei</p> <p>2.1 Numele proprietarului navei _____</p> <p>2.2 Număr aferent de identificare OMI unic al companiei și al proprietarului înregistrat _____</p> <p>2.3 Adresa proprietarului înregistrat: adresa: _____ localitatea: _____ statul/provincia/regiunea, codul poștal/ codul ZIP, țara: _____ sediul principal: _____</p> <p>3. Date privind compania care îndeplinește obligațiunile prevăzute de Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim</p> <p>3.1 Denumirea companiei _____</p> <p>3.2 Număr aferent de identificare OMI unic al companiei și al proprietarului înregistrat _____</p> <p>3.3 Calitatea companiei: proprietarul navei: _____</p>				
--	--	--	--	--	--

<p>4. Verificatorul</p> <p>4.1. Numărul de acreditare.</p> <p>4.2. Numele verificatorului.</p> <p>4.3 Adresa societății și sediul principal al acesteia: adresa, localitatea, . statul/provincia/regiunea, codul poștal/codul ZIP, țara.</p>	<p>compania care face obiectul ISM deferă de proprietarul navei:</p> <p>_____</p> <p>3.4 Adresa companiei:</p> <p>adresa: _____</p> <p>localitatea: _____</p> <p>statul/provincia/regiunea, codul poștal/ codul ZIP, țara: _____</p> <p>sediul principal: _____</p> <hr/> <p>4. Verificatorul</p> <p>4.1 Numărul de acreditare _____</p> <p>4.2 Numele verificatorului _____</p> <p>4.3 Adresa companiei:</p> <p>adresa: _____</p> <p>localitatea: _____</p> <p>statul/provincia/regiunea, codul poștal/ codul ZIP, țara: _____</p> <p>sediul principal: _____</p>				
<p><b>ANEXA IV</b></p> <p>Formular pentru rapoartele la nivel de companie</p>					
<p><b>PARTEA A</b></p> <p>Datele de identificare ale societății și ale navelor aflate sub responsabilitatea societății în scopuri legate de ETS</p> <p>1. Denumirea societății.</p> <p>2 Calitatea societății [meniul vertical: „Proprietarul navei”, „Societate care . face obiectul ISM diferită de proprietarul navei”].</p> <p>3. Numărul de identificare OMI unic al societății și al proprietarului înregistrat.</p> <p>4 Țara de înregistrare a societății [Țara de înregistrare trebuie să coincidă cu . țara de înregistrare astfel cum este înregistrată în sistemul OMI de numere unice de identificare ale societăților și ale proprietarilor înregistrați].</p> <p>5 Adresa societății: adresa, localitatea, statul/provincia/regiunea, . codul poștal/codul ZIP, țara.</p> <p>6 Persoana de contact:</p> <p>. (a) numele: titlul, prenumele, numele, funcția; (b) adresa profesională: adresa, localitatea, statul/provincia/regiunea, ) codul poștal/codul ZIP, țara;</p> <p>(c) numărul de telefon profesional;</p> <p>(d) adresa de e-mail profesională.</p> <p>7. Autoritatea de administrare responsabilă.</p> <p>8 Lista navelor ale căror emisii de gaze cu efect de seră intră în domeniul de . aplicare al Directivei 2003/87/CE și care se află sub responsabilitatea societății pe parcursul perioadei de raportare, inclusiv pentru fiecare navă: — numărul de identificare OMI al navei;</p>		<p>Norme UE neaplicabile</p>			

<p>—numărul de identificare OMI unic al societății și al proprietarului înregistrat deținut de proprietarul înregistrat; — perioada în care nava s-a aflat sub responsabilitatea societății.</p>					
<p><b>PARTEA B</b> Verificare 1. Numele verficatorului raportului menționat la articolul 11a. 2 Adresa verficatorului: adresa, localitatea, statul/provincia/regiunea, codul poștal/codul ZIP, țara. 3. Numărul de acreditare. 4. Organismul național de acreditare care a acreditat verficatorul. 5. Declarația verficatorului.</p>		Norme UE neaplicabile			
<p><b>PARTEA C</b> Datele agregate privind emisiile la nivel de companie <b>REZULTATELE AGREGĂRII LA NIVEL DE COMPANIE A EMISIILOR DE GAZE CU EFECT DE SERĂ CARE TREBUIE RAPORTATE ÎN TEMEIUL DIRECTIVEI 2003/87/CE</b> 1 Suma emisiilor totale agregate de gaze cu efect de seră ale tuturor navelor, care trebuie raportate în temeiul Directivei 2003/87/CE, determinate în conformitate cu punctul 1.1 din partea C din anexa II la Regulamentul (UE) 2015/757, exprimate în tone de CO2 echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră. 2 Suma emisiilor totale agregate de gaze cu efect de seră ale tuturor navelor, care trebuie raportate în temeiul Directivei 2003/87/CE, determinate în conformitate cu punctele 1.1 și 1.2 din partea C din anexa II la Regulamentul (UE) 2015/757, exprimate în tone de CO2 echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră. 3 Suma emisiilor totale agregate de gaze cu efect de seră ale tuturor navelor, care trebuie raportate în temeiul Directivei 2003/87/CE, determinate în conformitate cu punctele 1.1, 1.2 și 1.3 din partea C din anexa II la Regulamentul (UE) 2015/757, exprimate în tone de CO2 echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră. 4 Suma emisiilor totale agregate de gaze cu efect de seră ale tuturor navelor, care trebuie raportate în temeiul Directivei 2003/87/CE, determinate în conformitate cu punctele 1.1-1.4 din partea C din anexa II la Regulamentul (UE) 2015/757, exprimate în tone de CO2 echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră. <b>REZULTATE ÎN SCOPUL TRANSMITERII CĂTRE REGISTRUL UNIUNII</b> 5 Suma emisiilor totale agregate de gaze cu efect de seră ale tuturor navelor, care trebuie raportate în temeiul Directivei 2003/87/CE, determinate în conformitate cu punctele 1.1-1.5 din partea C din anexa II la Regulamentul (UE) 2015/757, exprimate în tone de CO2 echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră și exprimate atât în tone, cât și în CO2 echivalent.</p>		Norme UE neaplicabile			

<p>6 Suma emisiilor totale agregate de gaze cu efect de seră ale tuturor navelor, care trebuie raportate în temeiul Directivei 2003/87/CE, determinate în conformitate cu punctele 1.1-1.6 din partea C din anexa II la Regulamentul (UE) 2015/757, exprimate în tone de CO2 echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră și exprimate atât în tone, cât și în CO2 echivalent.</p> <p>7 Suma emisiilor totale agregate de gaze cu efect de seră ale tuturor navelor, care trebuie raportate în temeiul Directivei 2003/87/CE, determinate în conformitate cu punctele 1.1-1.7 din partea C din anexa II la Regulamentul (UE) 2015/757, exprimate în tone de CO2 echivalent și defalcate în funcție de gazele cu efect de seră și exprimate atât în tone, cât și în CO2 echivalent.</p>					
<p>PARTEA D</p> <p>Metodologia utilizată pentru agregarea datelor privind emisiile la nivel de companie</p> <p>Descrierea metodologiei utilizate de societate pentru colectarea și agregarea datelor sale în scopul întocmirii acestui raport, inclusiv modificările metodologiei față de perioada de raportare anterioară.</p>		<p>Norme UE neaplicabile</p>			





nr. 12-1423 din 14.03.2024

**Cancelaria de Stat**

În temeiul pct. 179 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, solicităm înregistrarea *proiectului hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim*, în lista proiectelor care urmează a fi examinate în cadrul ședinței secretarilor generali ai ministerelor.

**CERERE**  
**privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat**  
**a proiectelor de acte ale Guvernului**

<b>Nr. crt.</b>	<b>Criterii de înregistrare</b>	<b>Nota autorului</b>
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim.
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
3.	Justificarea depunerii cererii	Proiectul a fost elaborat în scopul îndeplinirii angajamentelor asumate de Republica Moldova în temeiul Acordului de la Paris privind schimbările climatice (ratificat prin Legea nr. 78/2017).
4.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	- Ministerul Mediului; - Ministerul Finanțelor; - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Justiției; - Ministerul Sănătății; - Ministerul Afacerilor Externe; - Centrul de Armonizare a Legislației; - Centrul Național Anticorupție.
5.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare.
6.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Eduard Munteanu, consultant principal, Direcția politici în domeniul transportului feroviar și naval, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. Tel.022 250-615, e-mail: eduard.munteanu@midr.gov.md

7.	Anexe	<p>1. Proiectului hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim;</p> <p>2. Nota informativă;</p> <p>3. Tabelul de concordanță privind transpunerea Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim;</p> <p>4. Tabelul de concordanță privind transpunerea Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/2449 al Comisiei din 6 noiembrie 2023 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (UE) 2015/757;</p> <p>5. Analiza impactului la proiect.</p>
8.	Data și ora depunerii cererii	Conform datei aplicării semnăturii electronice.
9.	Semnătura	

**Secretar general adjunct**

**Eugeniu HARABARA**