



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 194 (XXXVIII) — Nr. 858

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Marti, 13 octombrie 2026

SUMAR

<u>Nr.</u>		<u>Pagina</u>
	ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE	
936.	— Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, interimar, privind modificarea și completarea Ordinului viceprim-ministrului, ministrul transporturilor și infrastructurii, nr. 846/2023 pentru publicarea unor linii directoare necesare punerii în aplicare a anexei VI la MARPOL, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin rezoluții ale Comitetului pentru protecția mediului marin, precum și pentru abrogarea și modificarea unor acte normative	2–24
1.281.	— Ordin al ministrului finanțelor referitor la simplificarea raportării privind durabilitatea	25–32

ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

ORDIN

privind modificarea și completarea Ordinului viceprim-ministrului, ministrul transporturilor și infrastructurii, nr. 846/2023 pentru publicarea unor linii directoare necesare punerii în aplicare a anexei VI la MARPOL, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin rezoluții ale Comitetului pentru protecția mediului marin, precum și pentru abrogarea și modificarea unor acte normative

Având în vedere Referatul Direcției transport naval nr. 22.780/1.293 din 28.07.2026 de aprobare a Ordinului ministrului transporturilor și infrastructurii privind modificarea și completarea Ordinului viceprim-ministrului, ministrul transporturilor și infrastructurii, nr. 846/2023 pentru publicarea unor linii directoare necesare punerii în aplicare a anexei VI la MARPOL, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin rezoluții ale Comitetului pentru protecția mediului marin, precum și pentru abrogarea și modificarea unor acte normative,

în temeiul prevederilor art. 4 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare, republicată, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale art. 9 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 370/2021 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul transporturilor și infrastructurii, interimar, emite prezentul ordin.

Art. I. — Ordinul viceprim-ministrului, ministrul transporturilor și infrastructurii, nr. 846/2023 pentru publicarea unor linii directoare necesare punerii în aplicare a anexei VI la MARPOL, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin rezoluții ale Comitetului pentru protecția mediului marin, precum și pentru abrogarea și modificarea unor acte normative, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 350 și 350 bis din 26 aprilie 2023, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

1. La articolul I, literele n) și p) se modifică și vor avea următorul cuprins:

„n) Rezoluția MEPC.395(82) adoptată la 4 octombrie 2024 — Liniile directoare din 2024 pentru elaborarea planului de management al eficienței energetice a navei (SEEMP), așa cum au fost modificate prin Rezoluția MEPC.401(83) adoptată la 11 aprilie 2025 — Amendamente la Liniile directoare din 2024 pentru elaborarea planului de management al eficienței energetice a navei (SEEMP) [Rezoluția MEPC.395(82)], prevăzute în anexa nr. 14;

p) Rezoluția MEPC.348(78) adoptată la 10 iunie 2022 — Liniile directoare din 2022 pentru verificarea de către Administrație a datelor privind consumul de combustibil lichid al navelor și a intensității carbonului operațional, așa cum au fost modificate prin Rezoluția MEPC.389(81) adoptată la 22 martie 2024 — Amendamente la Liniile directoare din 2022 pentru verificarea de către Administrație a datelor privind consumul de combustibil lichid al navelor și a intensității carbonului operațional [Rezoluția MEPC.348(78)], prevăzute în anexa nr. 16.”

2. Anexa nr. 14 se modifică și se înlocuiește cu anexa nr. 1 la prezentul ordin.

3. La anexa nr. 16, după anexa la Rezoluția MEPC.348(78) se introduce o nouă rezoluție, Rezoluția MEPC.389(81), al cărei cuprins este prevăzut în anexa nr. 2 la prezentul ordin.

Art. II. — Anexele nr. 1 și 2 fac parte integrantă din prezentul ordin.

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

p. Ministrul transporturilor și infrastructurii, interimar,
Horațiu-Lucian Cosma,
secretar de stat

ANEXA Nr. 1
(Anexa nr. 14 la Ordinul nr. 846/2023)

REZOLUȚIA MEPC.395(82) **(adoptată la 4 octombrie 2024)**

Linii directoare din 2024 pentru elaborarea Planului de management al eficienței energetice a navei (SEEMP)

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

luând notă că regula 26 din anexa VI la MARPOL solicită ca fiecare navă să păstreze la bord un plan de management al eficienței energetice a navei (SEEMP), care trebuie să fie elaborat și revizuit ținând cont de liniile directoare adoptate de Organizație,

amintind că la cea de-a șaptezeci și opta sesiune a sa Comitetul a adoptat, prin Rezoluția MEPC.346(78), Liniile directoare din 2022 pentru elaborarea unui plan de management al eficienței energetice a navei (SEEMP),

amintind, de asemenea, că la cea de-a optzeci și una sesiune a sa Comitetul a adoptat, prin Rezoluția MEPC.388(81), amendamente la Liniile directoare din 2022 pentru elaborarea unui plan de management al eficienței energetice a navei (SEEMP),

luând în considerare, la cea de-a optzeci și doua sesiune, proiectul de amendamente la Liniile directoare din 2022 pentru elaborarea unui plan de management al eficienței energetice a navei (SEEMP), așa cum au fost amendate,

1 adoptă Liniile directoare din 2024 pentru elaborarea Planului de management al eficienței energetice a navei (SEEMP), așa cum sunt prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezenta rezoluție;

2 solicită părților la anexa VI la MARPOL și altor guverne membre să aducă Liniile directoare anexate în atenția comandanților, navigatorilor, armatorilor, operatorilor de nave și a oricăror alte părți interesate;

3 anulează Liniile directoare din 2022 pentru elaborarea unui plan de management al eficienței energetice a navei (SEEMP), adoptate prin Rezoluția MEPC.346(78).

ANEXĂ
la Rezoluția MEPC.395(82)

LINII DIRECTOARE DIN 2024 **pentru elaborarea Planului de management al eficienței energetice a navei (SEEMP)**

CUPRINS

1 Introducere

2 Definiții

Partea I — Planul de management al navei pentru îmbunătățirea eficienței energetice

3 Generalități

4 Cadrul și structura părții I A SEEMP

5 Ghid privind cele mai bune practici pentru operarea eficientă a navelor din punctul de vedere al consumului de combustibil

Partea a II-a — Planul de colectare a datelor privind consumul de combustibil lichid al navei

6 Generalități

7 Ghid pentru metodologia de colectare a datelor privind consumul de combustibil lichid, distanța parcursă și orele în care nava a fost în marș și alte elemente

8 Măsurarea directă a emisiilor de CO₂

Partea a III-a — Planul privind intensitatea carbonului operațional al navei

9 Generalități

10 Metodologia de calcul al indicatorului de intensitate a carbonului (CII) operațional anual obținut și Planul de colectare a datelor și calitatea datelor

11 CII operațional anual cerut, pentru următorii trei ani

12 Planul de implementare pe trei ani

13 Procesul privind autoevaluarea și îmbunătățirea

14 Revizuirea și actualizarea părții a III-a a SEEMP

15 Planul de măsuri corective

Apendicele 1 — Exemplu de model pentru Planul de management al navei pentru îmbunătățirea eficienței energetice (partea I a SEEMP)

Apendicele 2 — Exemplu de model pentru Planul de colectare a datelor privind consumul de combustibil lichid al navei (partea a II-a a SEEMP)

Apendicele 3 — Exemplu de model pentru Planul privind intensitatea carbonului operațional al navei (partea a III-a a SEEMP)

Apendicele 4 — Format standardizat de raportare a datelor către Administrație pentru sistemul de colectare a datelor și intensitatea carbonului operațional

Apendicele 5 — Format standardizat de raportare a datelor privind parametrii utilizați la calculul indicatorilor experimentali de intensitate a carbonului, pe bază voluntară

1 Introducere

1.1 Liniile directoare pentru elaborarea Planului de management al eficienței energetice a navei au fost elaborate pentru a facilita pregătirea Planului de management al eficienței energetice a navei (SEEMP) care este cerut prin regula 26 din anexa VI la MARPOL.

1.2 Luate împreună, obiectivele SEEMP ar trebui să vină în sprijinul sectorului transportului maritim internațional, în atingerea scopului stabilit prin regula 20 din capitolul 4 din anexa VI la MARPOL, care este reducerea intensității carbonului din transportul internațional. SEEMP are trei obiective principale:

.1 să încurajeze companiile să adopte măsuri pentru îmbunătățirea eficienței energetice și a intensității emisiilor de carbon ale navelor lor, precum și a practicilor de management al navelor;

.2 să specifice metodologia pe care nava ar trebui să o folosească pentru a colecta datele cerute de regula 27.1 din anexa VI la MARPOL și procedurile care ar trebui utilizate pentru a raporta datele către Administrația navei sau către orice organizație autorizată în mod corespunzător de aceasta;

.3 să specifice metodologia pe care nava ar trebui să o folosească pentru a calcula indicatorul de intensitate a carbonului (CII) operațional anual obținut, conform regulii 28.1 din anexa VI la MARPOL și procedurile care ar trebui utilizate pentru a raporta datele către Administrația navei sau către orice organizație autorizată în mod corespunzător de către Administrație.

1.3 SEEMP este alcătuit din trei părți:

.1 Îndrumările pentru partea I a SEEMP cerute de regula 26.1 din anexa VI la MARPOL sunt abordate în secțiunile 3, 4 și 5 din prezentele linii directoare. Scopul acestei părți este de a oferi o abordare privind monitorizarea eficienței efective a navei și a flotei în timp și de a descrie modalități de îmbunătățire a eficienței energetice a navei și a intensității carbonului. Partea I a SEEMP se aplică oricărei nave cu tonajul brut mai mare sau egal cu 400.

.2 Îndrumările pentru partea a II-a a SEEMP cerute de regula 26.2 din anexa VI la MARPOL sunt abordate în secțiunile 6, 7 și 8 din prezentele linii directoare. Scopul acestei părți este de a oferi o descriere a metodologiilor care ar trebui utilizate pentru a colecta datele solicitate în conformitate cu regula 27 din anexa VI la MARPOL și a procedurilor pe care nava ar trebui să le folosească pentru a raporta datele către Administrația navei sau către orice organizație autorizată în mod corespunzător de aceasta. Partea a II-a a SEEMP se aplică oricărei nave cu tonajul brut mai mare sau egal cu 5.000.

.3 Îndrumările pentru partea a III-a a SEEMP cerute de regulile 26.3 și 28.8 din anexa VI la MARPOL sunt abordate în secțiunile 9, 10, 11, 12, 13, 14 și 15 din prezentele linii directoare. Scopul acestei părți este de a oferi:

- .1 o descriere a metodologiei care ar trebui folosită la calculul CII operațional anual obținut al navei, în conformitate cu regula 28 din anexa VI la MARPOL;
- .2 procedura care ar trebui folosită pentru a raporta această valoare Administrației navei sau către orice organizație autorizată în mod corespunzător de aceasta;
- .3 CII operațional anual cerut pentru următorii trei ani;
- .4 un plan de implementare care să documenteze modul în care CII operațional anual cerut ar trebui obținut în cursul următorilor trei ani;
- .5 o procedură pentru autoevaluare și îmbunătățire și
- .6 pentru navele care au primit clasa D timp de trei ani consecutivi sau clasa E, un plan de acțiuni corective pentru a atinge CII operațional anual cerut.

1.4 Partea a III-a a SEEMP se aplică oricărei nave cu tonajul brut mai mare sau egal cu 5.000, care se încadrează în una sau mai multe dintre categoriile prevăzute în regulile 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 până la 2.2.16, 2.2.22 și 2.2.26 până la 2.2.29 din anexa VI la MARPOL.

1.5 Exemple de modele ale diferitelor secțiuni ale SEEMP sunt prezentate în apendicele 1, 2 și 3 în scop ilustrativ. Un format standardizat de raportare a datelor pentru sistemul de colectare a datelor și intensitatea carbonului operațional este prezentat în apendicele 4. Un format standardizat de raportare a datelor privind indicatorii experimentali de intensitate a carbonului, pe bază voluntară, este prezentat în apendicele 5.

2 Definiții

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

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

2.3 „Sistemul de management al siguranței” înseamnă un sistem structurat și documentat care permite personalului companiei să implementeze eficient politica companiei privind siguranța și protecția mediului, așa cum este definit în paragraful 1.1 din Codul internațional de management al siguranței.

2.4 „Indicatorul de intensitate a carbonului” înseamnă un indicator de performanță prin care este posibilă măsurarea intensității emisiilor de carbon ale navei, așa cum este definit în Liniile directoare elaborate de Organizație¹, ținând cont de datele care trebuie raportate, enumerate în apendicele IX la anexa VI la MARPOL.

2.5 „Tip de consumator” înseamnă un tip de motor sau de ansamblu de motoare, de căldare marină, de pilă de combustie sau de alte echipamente utilizate în același scop.

Partea I — Planul de management al navei pentru îmbunătățirea eficienței energetice

3 Generalități

3.1 Regula 26.1 din anexa VI la MARPOL impune fiecărei nave cu tonajul brut mai mare sau egal cu 400, supuse prevederilor capitolului 4, să păstreze la bord un SEEMP specific navei.

3.2 Scopul părții I a SEEMP este de a stabili un mecanism prin care o companie și/sau o navă să îmbunătățească eficiența energetică și să reducă intensitatea carbonului în exploatarea navei. De preferință, acest aspect al SEEMP specific navei este legat de o politică corporativă mai amplă de gestionare a energiei pentru compania care deține, operează sau controlează nava, recunoscând că nu există două companii de transport maritim la fel și că navele operează într-o gamă largă de condiții diferite.

3.3 Multe companii au deja implementat un sistem de management de mediu conform ISO 14001, care conține proceduri pentru selectarea celor mai bune măsuri pentru fiecare navă și pentru stabilirea obiectivelor care să permită evaluarea parametrilor relevanți, precum și elementele adecvate de control și de „feedback”. În consecință, monitorizarea eficienței operațiunilor din punctul de vedere al mediului ar trebui să fie tratată ca făcând parte integrantă din sistemele mai cuprinzătoare de management al companiei.

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

3.5 Prezenta secțiune oferă îndrumări pentru elaborarea părții I a SEEMP, care ar trebui să fie adaptată la caracteristicile și nevoile individuale ale companiilor și navelor. Partea I a SEEMP este destinată să fie un instrument de management menit să asiste o companie în gestionarea continuă a performanței de mediu a navelor sale și, ca atare, se recomandă ca o companie să elaboreze proceduri pentru implementarea planului într-o manieră care să limiteze la minimum necesar orice sarcină administrativă la bord.

¹ A se vedea Liniile directoare din 2022 privind indicatorii de intensitate a carbonului operațional și metodele de calcul (Liniile directoare privind CII, G1) [Rezoluția MEPC.352(78)] și Liniile directoare interimare din 2022 privind factorii de corecție și ajustările în funcție de voiaj de care să se țină cont la calcularea CII (G5) [Rezoluția MEPC.355(78)].

3.6 Partea I a SEEMP ar trebui să fie elaborată de către companie ca un plan specific fiecărei nave și ar trebui să reflecte eforturile pentru îmbunătățirea eficienței energetice și reducerea intensității emisiilor de carbon ale unei nave urmând patru etape: planificare, implementare, monitorizare, precum și autoevaluare și îmbunătățire. Aceste componente joacă un rol esențial în ciclul continuu de îmbunătățire a managementului eficienței energetice a navei și de reducere a intensității emisiilor sale de carbon. Cu fiecare iterație a ciclului, unele elemente ale părții I se vor schimba în mod necesar, în timp ce altele pot rămâne la fel ca înainte.

3.7 În orice moment, aspectele legate de siguranță ar trebui să primeze. Serviciul comercial în care este angajată nava poate determina fezabilitatea măsurilor luate în considerare pentru eficiența energetică și reducerea intensității carbonului. De exemplu, navele care desfășoară servicii pe mare (instalarea conductelor pe fundul mării, supravegherea seismică, aprovizionarea în larg, dragajul etc.) pot alege metode de îmbunătățire a eficienței energetice diferite de cele utilizate de navele de transport marfă convenționale. Natura operațiunilor și influența condițiilor meteorologice predominante, a mareelor și a curenților, combinate cu necesitatea menținerii siguranței în operațiuni, pot impune ajustarea procedurilor generale pentru a menține eficiența operațiunii, de exemplu în cazul navelor cu poziționare dinamică. Lungimea voiajului și necesitatea de a evita zonele cu risc ridicat pot fi, de asemenea, parametri importanți, precum și considerațiile în materie de siguranță specifice activității comerciale a navei.

4 Cadrul și structura părții I a SEEMP

4.1 Planificarea

4.1.1 Planificarea este cea mai importantă etapă a părții I a SEEMP, deoarece determină, în primul rând, atât situația actuală privind consumul de energie al navei și intensitatea carbonului, cât și îmbunătățirea preconizată a eficienței energetice a navei și reducerea intensității carbonului. Prin urmare, se recomandă să se dedice suficient timp planificării, astfel încât să poată fi elaborat cel mai potrivit, eficient și aplicabil plan posibil.

Măsuri specifice navei

4.1.2 Recunoscând că există o varietate de opțiuni pentru îmbunătățirea eficienței energetice și reducerea intensității carbonului (de exemplu, optimizarea vitezei, confirmarea disponibilității danei și a orei de sosire cu portul de destinație, optimizarea rutei în funcție de condițiile meteorologice, întreținerea corpului navei, modernizarea cu dispozitive pentru eficiență energetică, precum și utilizarea combustibililor alternativi), cel mai potrivit pachet de măsuri pentru ca o navă să își îmbunătățească eficiența energetică și să reducă intensitatea carbonului depinde în mare măsură de tipul navei, de mărfurile transportate, de rutele parcurse și de alți factori, care ar trebui să fie identificați în primul rând. Aceste măsuri ar trebui să fie listate ca un pachet de măsuri care trebuie să fie implementate, oferind astfel o imagine de ansamblu asupra acțiunilor care trebuie întreprinse pentru acea navă.

4.1.3 Prin urmare, în timpul procesului de planificare este important să se determine și să se înțeleagă situația actuală privind consumul de energie al navei. Partea I a SEEMP ar trebui să identifice măsurile de economisire a energiei și de reducere a intensității carbonului care au fost deja întreprinse și ar trebui să determine cât de eficiente sunt aceste măsuri în ceea ce privește îmbunătățirea eficienței energetice și reducerea intensității carbonului. Partea I ar trebui, de asemenea, să identifice măsurile care pot fi adoptate pentru a îmbunătăți în continuare eficiența energetică și pentru a reduce intensitatea emisiilor de carbon ale navei. Trebuie remarcat, totuși, că nu toate măsurile

pot fi aplicate tuturor navelor sau chiar aceleiași nave în condiții de operare diferite și că unele dintre aceste măsuri se exclud reciproc. În mod ideal, măsurile inițiale ar putea avea ca rezultat economii de energie (și de costuri) care pot fi apoi reinvestite în acțiuni mai complexe sau mai costisitoare de îmbunătățire a eficienței, identificate în partea I.

4.1.4 Îndrumările privind cele mai bune practici pentru operarea eficientă a navelor din punctul de vedere al consumului de combustibil, prezentate în capitolul 5, pot fi utilizate pentru a facilita această parte a fazei de planificare. De asemenea, în procesul de planificare ar trebui să se acorde o atenție deosebită reducerii la minimum a oricărei sarcini administrative la bordul navei.

Măsuri specifice companiei

4.1.5 Îmbunătățirea eficienței energetice și reducerea intensității carbonului în exploatarea navelor nu depind neapărat doar de managementul fiecărei navei. Mai degrabă, acestea pot depinde de multe părți interesate, inclusiv șantierele de reparații navale, proprietarii de nave, operatorii, navlositorii, proprietarii de mărfuri, furnizorii de combustibil, porturile și serviciile de management al traficului. De exemplu, conceptul „exact la timp” — astfel cum este explicat în paragraful 5.2.4 — necesită o bună comunicare prealabilă între operatori, porturi și serviciile de management al traficului. Cu cât este mai bună coordonarea între astfel de părți interesate, cu atât este de așteptat o îmbunătățire mai mare. În cele mai multe cazuri, o astfel de coordonare sau un astfel de management total este făcut mai bine de o companie decât de o navă. În acest sens, se recomandă ca o companie să stabilească, de asemenea, un plan de management al eficienței energetice și al intensității carbonului pentru a îmbunătăți performanța flotei sale (în cazul în care nu dispune deja de unul) și să asigure coordonarea necesară între părțile interesate.

Dezvoltarea resurselor umane

4.1.6 Pentru implementarea eficientă și constantă a măsurilor adoptate, creșterea gradului de conștientizare și asigurarea pregătirii necesare personalului, atât de la uscat, cât și de la bordul navei, reprezintă un element important. O astfel de dezvoltare a resurselor umane este încurajată și ar trebui să fie considerată o componentă importantă a planificării, precum și un element esențial al implementării.

Stabilirea obiectivului

4.1.7 Ultima parte a planificării constă în stabilirea obiectivului.

.1 Pentru navele care fac obiectul regulii 28 din anexa VI la MARPOL, stabilirea obiectivelor ar trebui să fie în concordanță cu îmbunătățirile continue ale CII prevăzute în regula respectivă și ar trebui să includă informațiile relevante (a se vedea punctul 9.7). Aceste nave sunt, de asemenea, încurajate să ia în considerare stabilirea de obiective specifice navei, suplimentar cerințelor CII aplicabile, care vizează îmbunătățiri suplimentare ale eficienței energetice și reduceri ale intensității carbonului.

.2 Pentru navele sau companiile care nu sunt supuse prevederilor regulii 28 nu există cerințe pentru a defini un obiectiv și pentru a-l comunica publicului sau pentru a face obiectul unor verificări externe, inspecții sau audituri în ceea ce privește SEEMP. Cu toate acestea, ar trebui definit un obiectiv semnificativ care să servească drept semnal în ceea ce privește angajamentul unei companii pentru îmbunătățirea eficienței energetice și intensității carbonului navei. Scopul poate fi stabilit folosind diferiți indicatori, inclusiv consumul anual de combustibil, raportul anual de eficiență (AER), cgDIST, indicatorul operațional al eficienței energetice (EEOI) sau alți indicatori de intensitate a carbonului (CII)¹. În toate cazurile, obiectivul ar trebui să fie măsurabil și ușor de înțeles.

¹ A se vedea Liniile directoare din 2022 privind indicatorii de intensitate a carbonului operațional și metodele de calcul (Liniile directoare privind CII, G1) [Rezoluția MEPC.352(78)] și Liniile directoare interimare din 2022 privind factorii de corecție și ajustările în funcție de voiaj de care să se țină cont la calcularea CII (G5) [Rezoluția MEPC. 355(78)].

4.2 Implementarea

Stabilirea unui sistem de implementare

4.2.1 După ce o navă și o companie identifică măsurile ce trebuie implementate cu privire la eficiența energetică și la intensitatea carbonului, este esențial să se stabilească un sistem pentru implementarea acestora. Acest lucru se realizează prin dezvoltarea procedurilor de management al energiei, definind sarcini asociate cu acele proceduri și atribuirea acestor sarcini personalului responsabil. Sistemul de implementare ar trebui să includă proceduri care să asigure executarea măsurilor și să specifice niveluri de autoritate și linii de comunicare definite. De asemenea, ar trebui să includă proceduri pentru auditurile interne și analiza managementului, acolo unde este cazul. În concluzie, partea I a SEEMP ar trebui să descrie modul în care ar trebui să fie implementată fiecare măsură și care este persoana sau care sunt persoanele responsabile. Trebuie să fie indicată perioada de implementare (date de început și de sfârșit) a fiecărei măsuri selectate. Dezvoltarea unui astfel de sistem de implementare poate fi considerată ca parte a planificării și, prin urmare, poate fi finalizată în etapa de planificare.

Implementarea și ținerea registrelor

4.2.2 Măsurile planificate trebuie să fie realizate în conformitate cu sistemul predeterminat de implementare. Păstrarea registrelor privind implementarea fiecărei măsuri este utilă pentru autoevaluare într-o etapă ulterioară și ar trebui să fie încurajată. Dacă orice măsură identificată nu poate fi implementată din orice motiv, motivul sau motivele trebuie înregistrate pentru uzul intern. Se recomandă documentarea evenimentelor și condițiilor operaționale ce nu depind de echipajul navei (de exemplu, așteptarea pentru alocarea danielor, timpi prelungiți de staționare în port, operarea în condiții meteorologice nefavorabile) care pot afecta ratingul navei.

4.3 Monitorizarea

Instrumente de monitorizare

4.3.1 Eficiența energetică a unei nave ar trebui monitorizată cantitativ. Acest lucru ar trebui să fie efectuat printr-o metodă bine stabilită, de preferință printr-un standard internațional. În multe cazuri, instrumentul de monitorizare ar trebui să vizeze indicatorul obiectivului prevăzut în paragraful 4.1.7 (de exemplu, AER, cgDIST, EEOI sau alți CII, astfel cum au fost aprobați de către Organizație). Dacă un obiectiv cantitativ nu este definit pentru o navă, ar trebui selectat un indicator cantitativ de performanță dezvoltat de Organizație (de exemplu, AER, EEOI, CII) sau un alt instrument stabilit la nivel internațional. O navă care face obiectul prevederilor definite în regula 28 este posibil să folosească CII ca instrument propriu de monitorizare.

4.3.2 Dacă sunt utilizați, acești CII ar trebui să fie calculați în conformitate cu Liniile directoare elaborate de Organizație², ajustați, după caz, în funcție de specificul navei și al activității sale comerciale.

4.3.3 Navele care fac obiectul regulii 28 pot utiliza alte instrumente de măsurare, suplimentar CII, dacă este convenabil și/sau benefic pentru o navă sau o companie. În cazul în care sunt utilizate alte instrumente de monitorizare, motivul utilizării instrumentului și metoda de monitorizare ar trebui clarificate în etapa de planificare.

4.3.4 Se recomandă cu tărie ca monitorizarea să se efectueze la intervale regulate, în vederea verificării coerenței datelor și facilitării verificării. Consumul de combustibil lichid al navei ar trebui monitorizat utilizând rapoarte zilnice, cum ar fi rapoartele de la amiază sau datele colectate cu o frecvență mai mare.

Stabilirea sistemului de monitorizare

4.3.5 Trebuie menționat că, indiferent de instrumentele de măsurare utilizate, colectarea continuă, consecventă și fiabilă a datelor reprezintă baza monitorizării. Pentru a permite o monitorizare semnificativă și consecventă ar trebui să fie elaborat un sistem de monitorizare, inclusiv procedurile de colectare a datelor și de desemnare a personalului responsabil. Elaborarea unui astfel de sistem poate fi considerată ca parte a planificării și, prin urmare, ar trebui finalizată în etapa de planificare.

4.3.6 Trebuie menționat că, pentru a evita sarcini administrative inutile asupra personalului navei, monitorizarea ar trebui să fie efectuată pe cât posibil de către personalul de pe uscat, atunci când datele pot fi transferate automat, utilizând datele obținute din registrele existente obligatorii, cum ar fi jurnalul de bord, jurnalul mașinilor și jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor etc. Informații suplimentare ar putea fi obținute, după caz.

Căutare și salvare

4.3.7 Atunci când o navă deviază de la ruta sa programată pentru a se angaja în operațiuni de căutare și salvare și pentru care emisiile sunt excluse în conformitate cu regula 3, se recomandă ca datele obținute în timpul unor astfel de operațiuni să nu fie utilizate în monitorizarea eficienței energetice a navei și ca aceste date să fie înregistrate separat.

4.4 Autoevaluarea și îmbunătățirea

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

4.4.2 Scopul autoevaluării este:

1. de a evalua eficacitatea măsurilor planificate și implementarea acestora;
2. de a aprofunda înțelegerea caracteristicilor generale ale exploatarei navei, cum ar fi ce tipuri de măsuri pot sau nu pot funcționa eficient și cum și/sau de ce;
3. de a înțelege evoluția îmbunătățirii eficienței respectivei nave; și
4. de a elabora planul de management îmbunătățit pentru următorul ciclu prin identificarea unor oportunități suplimentare pentru îmbunătățirea eficienței energetice și reducerea intensității carbonului.

4.4.3 Pentru acest proces ar trebui elaborate proceduri pentru autoevaluarea planului de management al eficienței energetice a navei. În plus, autoevaluarea ar trebui implementată periodic prin utilizarea datelor colectate în cursul monitorizării. Suplimentar, se recomandă să se aloce timp pentru identificarea relației cauză-efect a performanței în perioada evaluată, astfel încât lecțiile învățate să poată fi luate în considerare atunci când se fac revizuirea și îmbunătățirea următoarelor etape a planului de management al eficienței energetice a navei.

5 Ghid privind cele mai bune practici pentru operarea eficientă a navelor din punctul de vedere al consumului de combustibil

5.1 Cercetarea privind îmbunătățirea eficienței energetice și a intensității carbonului pe întregul lanț de transport presupune o responsabilitate care depășește ceea ce poate fi asumat de companie de una singură. Lista tuturor părților posibil implicate în eficiența unui singur voiaj este lungă: părțile evidente în ceea ce privește caracteristicile navei sunt proiectanții, șantierele

² A se vedea Liniile directoare pentru utilizarea voluntară a indicatorului operațional de eficiență energetică (EEOI) (MEPC.1/Circ.684) și Liniile directoare din 2022 privind indicatorii de intensitate a carbonului operațional și metodele de calcul (Liniile directoare privind CII, G1) [Rezoluția MEPC.352(78)] și Liniile directoare din 2022 privind factorii de corecție și ajustările în funcție de voiaj de care să se țină cont la calcularea CII (G5) (Rezoluția MEPC.355(78)).

navale și producătorii de motoare, iar în ceea ce privește voiajul propriu-zis sunt navlositorii, furnizorii de combustibil, porturile și serviciile de management al traficului navelor etc. Toate părțile implicate ar trebui să ia în considerare includerea măsurilor de eficientizare în operațiunile lor atât individual, cât și colectiv.

5.2 Moduri de operare eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil

Planificarea îmbunătățită a voiajului

5.2.1 Itinerarul optim și eficiența îmbunătățită se pot obține prin planificarea și executarea cu grijă a voiajelor. O planificare detaliată a voiajului necesită timp, însă sunt disponibile o serie de instrumente software pentru facilitarea planificării voiajului.

5.2.2 Liniile directe pentru planificarea voiajului, adoptate prin Rezoluția A.893(21), oferă îndrumări esențiale pentru echipajul navei și pentru cei responsabili de planificarea voiajului.

Optimizarea rutei în funcție de condițiile meteorologice

5.2.3 Optimizarea rutei în funcție de condițiile meteorologice oferă un potențial ridicat de îmbunătățire a eficienței pe anumite rute. Este un serviciu disponibil pe piață pentru toate tipurile de nave și pentru multe zone comerciale.

Exact la timp („just in time”)

5.2.4 O comunicare bună și realizată din timp cu următorul port de escală ar trebui să fie un obiectiv, pentru a permite notificarea cât mai devreme privind disponibilitatea danei și pentru a facilita utilizarea vitezei optime, acolo unde procedurile operaționale ale portului permit o astfel de abordare.

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

Optimizarea vitezei

5.2.6 Optimizarea vitezei poate produce economii semnificative. Cu toate acestea, viteza optimă înseamnă viteza la care combustibilul utilizat pe tonă milă este la un nivel minim pentru acel voiaj. Aceasta nu înseamnă viteza minimă; în fapt, navigând la o viteză mai mică decât viteza optimă, se va consuma mai mult combustibil, nu mai puțin. Ar trebui consultată curba putere/consum dată de producătorul motorului și curba propulsorului navei. Posibilele efecte defavorabile ale exploatarei navei la viteză redusă pot include o accentuare a vibrațiilor și probleme cu depunerile de funingine în camerele de combustie și în sistemul de evacuare a gazelor. Ar trebui să se țină cont de aceste efecte posibile. Pentru transportatorii de LNG, optimizarea vitezei înseamnă, destul de des, o viteză mai mare la începutul voiajelor, când nava este încărcată, pentru a controla presiunea în tancuri și la sfârșitul voiajelor, când nava este în balast, pentru a utiliza cantitatea operațională de LNG necesară pentru răcirea tancului de marfă în propulsie, în loc de irosire în GCU (unitatea de ardere a gazului), sau descărcarea aburului în condensator. Navlositorii sunt, în general, conștienți de eficiența îmbunătățită a acestui tipar de viteză.

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

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

5.2.9 Este recunoscut faptul că, în multe contracte de navlosire, viteza navei este determinată de navlositor, și nu de operator. Atunci când se convin termenii de navlosire ar trebui depuse eforturi pentru a încuraja operarea navei la viteză optimă, în scopul maximizării eficienței energetice.

Puterea la arbore optimizată

5.2.10 Operarea la turație constantă a arborelui poate fi mai eficientă decât ajustarea continuă a vitezei prin puterea motorului. Utilizarea sistemelor automate de management al motorului pentru a controla viteza, în loc să se bazeze pe intervenția umană, poate fi benefică.

5.2.11 La optimizarea puterii arborelui trebuie acordată atenția cuvenită eficienței generale a sistemului de alimentare. De exemplu, în unele cazuri, reducerea sarcinii sau a vitezei arborelui sub minimul necesar pentru funcționarea sistemelor de recuperare a energiei și a generatoarelor montate pe arbore poate crește emisiile totale.

Conducerea optimizată a navei

Asietă optimă

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

Balastare optimă

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

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

5.3.4 Condițiile de balastare au un impact semnificativ asupra condițiilor de guvernare și asupra reglajelor pilotului automat și trebuie remarcat faptul că mai puțină apă de balast nu înseamnă neapărat o eficiență energetică îmbunătățită.

Aspecte privind optimizarea elicei și a curentului de apă către elice

5.3.5 Alegerea elicei este în mod normal stabilită în etapa de proiectare și de construcție a navei, dar noile progrese în proiectarea elicelor au făcut posibilă modernizarea navelor existente cu modele mai recente pentru a obține un consum mai scăzut de combustibil. Deși cu siguranță trebuie luată în considerare, elicea este doar o parte a trenului de propulsie, iar o înlocuire doar a elicei poate să rămână fără efect asupra eficienței și chiar poate crește consumul de combustibil.

5.3.6 Îmbunătățirile aduse curentului de apă către elice prin utilizarea unor dispozitive, precum aripioare și/sau duze, ar putea crește raportul eficiență-putere al propulsiei și, implicit, ar reduce consumul de combustibil.

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

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

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

5.3.9 Se poate lua în considerare modernizarea prin utilizarea unui model îmbunătățit de safran de cârmă (cârmă „twist-flow”, de exemplu).

Întreținerea corpului navei

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

5.3.11 Curățarea și lustruirea elicei sau chiar aplicarea unei acoperiri corespunzătoare pot crește semnificativ eficiența din punctul de vedere al consumului de combustibil. Nevoia navelor de a-și menține eficiența prin curățarea subacvatică a corpului ar trebui să fie recunoscută și facilitată de către statele portului.

5.3.12 Se poate lua în considerare posibilitatea îndepărtării și înlocuirii complete și la timp a sistemelor de vopsea aplicată pe zona subacvatică a carenei pentru a evita creșterea rugozității corpului cauzată de repetatele sablări și reparații din timpul multiplelor andocări.

5.3.13 În general, cu cât carena este mai netedă, cu atât este mai bună eficiența din punctul de vedere al consumului de combustibil.

Sistemul de propulsie

5.3.14 Motoarele diesel navale au un randament termic foarte înalt (circa 50%). Această performanță excelentă este depășită numai de tehnologia celulelor de combustibil cu un randament termic mediu de 60%. Aceasta se datorează reducerii sistematice la minimum a pierderilor de căldură și a celor mecanice.

În special, noua generație de motoare controlate electronic poate oferi îmbunătățiri ale eficienței. Totuși, pentru maximizarea beneficiilor, poate fi necesar să se ia în considerare instruirea specifică a personalului relevant.

Întreținerea sistemului de propulsie

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

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

5.4 Recuperarea căldurii reziduale

5.4.1 Sistemele de recuperare a căldurii reziduale utilizează pierderile termice de căldură din gazele arse evacuate pentru generarea de energie electrică, încălzire sau pentru o putere de propulsie adițională cu ajutorul unui motor cuplat la arbore.

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

5.5 Îmbunătățirea managementului flotei

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

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

5.6 Manipularea mai eficientă a încărcăturilor

5.6.1 Manipularea încărcăturii este, în cele mai multe dintre cazuri, sub controlul operatorilor portuari sau ai terminalului și ar trebui să fie căutate soluții optime, adaptate cerințelor navei și portului sau terminalului. Cu toate acestea, în cazurile în care navele își folosesc propriul echipament de manipulare a mărfurilor [de exemplu, macarale de marfă, bigi pentru autodescărcare, pompe de marfă (nave cisternă)] ar trebui să existe proceduri pentru a utiliza eficient energia produsă de orice generatoare suplimentare necesare pentru a opera echipamentele.

5.7 Managementul energiei

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

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

5.8 Tipul de combustibil

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

5.9 Alte măsuri

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

5.9.2 Sursele de energie regenerabilă, cum ar fi tehnologia celulelor solare (sau fotovoltaice), s-au îmbunătățit enorm în ultimii ani și ar trebui luate în considerare pentru aplicarea la bord.

5.9.3 În unele porturi, energia de la mal poate fi disponibilă pentru unele nave, însă, în general, aceasta are ca scop îmbunătățirea calității aerului în zona portuară. Dacă sursa de energie de la mal este eficientă din punctul de vedere al emisiilor de carbon, aceasta poate prezenta un câștig de eficiență notabil. Navele pot lua în considerare utilizarea alimentării electrice de la mal, dacă aceasta este disponibilă.

5.9.4 Chiar și propulsia asistată de energia eoliană poate fi demnă de luat în considerare. Sunt disponibile diferite sisteme pentru modernizare, inclusiv rotoare Flettner, vele cu formă de aripă și zmeie cu profil aerodinamic.

5.9.5 S-ar putea depune eforturi pentru a găsi surse de combustibil de calitate mai bună, cu scopul de a reduce la minimum cantitatea de combustibil necesară pentru a asigura o putere de ieșire dată.

5.10 Compatibilitatea măsurilor

5.10.1 Prezentele linii directoare indică o varietate amplă de posibilități pentru a îmbunătăți eficiența energetică a flotei existente. Deși sunt disponibile numeroase opțiuni, acestea nu sunt în mod necesar cumulative; ele depind adesea de zona de operare a navei și de activitatea comercială și necesită, probabil, asentimentul și sprijinul mai multor părți interesate diferite, dacă se dorește ca aceste opțiuni să fie utilizate cât mai eficient.

Vârsta și durata de viață operațională a unei nave

5.10.2 Toate măsurile identificate în prezentul document ca fiind aplicate în partea I a SEEMP sunt potențial rentabile în cazul prețurilor ridicate ale petrolului. Fezabilitatea financiară a unei creșteri specifice a eficienței energetice poate fi evaluată prin diferite mijloace. O modalitate ar fi estimarea timpului de returnare a investiției (ROI). Cu toate acestea, în timp ce măsurile cu un ROI mai scăzut pot avea cel mai mic cost, acest lucru nu garantează cele mai bune rezultate în îmbunătățirea performanței eficienței energetice. În mod clar, această ecuație este puternic influențată de durata de viață rămasă a unei nave și de costul combustibilului.

Zona de operare și de navigație

5.10.3 Fezabilitatea multor măsuri descrise în aceste linii directoare va depinde de zona de operare și de navigație a navei. Câteodată, navele vor schimba zona de operare ca rezultat al modificării cerințelor de navlosire, dar aceasta nu poate fi luată ca o prezumție generală. De exemplu, utilizarea energiei eoliene ca o sursă complementară de energie ar putea să nu fie potrivită pentru traficul maritim pe distanțe scurte, deoarece aceste nave, în general, navighează în zone cu densități de trafic înalte sau pe căi navigabile cu restricții. Limitările privind înălțimea deasupra liniei de plutire pot afecta, de asemenea, fezabilitatea tehnologiei de asistență eoliană și anumite alte măsuri de reducere a emisiilor. Un alt aspect este că oceanele și mările lumii au fiecare condiții caracteristice, astfel încât navele proiectate pentru rute și relații comerciale specifice pot să nu obțină aceleași beneficii în materie de eficiență energetică prin adoptarea aceluiași măsuri sau combinații de măsuri ca alte nave care operează în zone diferite. De asemenea, este probabil ca unele măsuri să aibă un efect mai mare sau mai mic în diferite zone de navigație.

5.10.4 Serviciul comercial în care nava este angajată poate determina fezabilitatea măsurilor de eficientizare luate în considerare. De exemplu, navele care furnizează servicii pe mare [amplasarea de conducte, supravegherea seismică, aprovizionarea în larg (OSV), dragajul etc.] pot să aleagă metode diferite de îmbunătățire a eficienței lor energetice în comparație cu cele adoptate de navele de transport marfă convenționale. Lungimea voiajului poate, de asemenea, să fie un parametru important, așa cum pot fi și considerațiile în materie de siguranță specifice activității comerciale a navei. Calea de urmat pentru a obține cea mai eficientă combinație de măsuri va fi unică pentru fiecare navă din cadrul fiecărei companii de transport maritim.

5.10.5 Condițiile de mediu și natura mărfurilor transportate variază, de asemenea, în funcție de regiune. De exemplu, pe anumite rute navele pot transporta volume mai mari de mărfuri care necesită o temperatură atent controlată sau în unele regiuni de tranzit pot fi supuse unor condiții meteorologice nefavorabile frecvente. Acest lucru poate duce la o creștere a emisiilor navelor care deservesc acele rute și regiuni.

Partea a II-a — Planul de colectare a datelor privind consumul de combustibil lichid al navei

6 Generalități

6.1 Regula 26.2 din anexa VI la MARPOL prevede că, „în cazul unei nave cu tonajul brut mai mare sau egal cu 5.000, SEEMP va include o descriere a metodologiei care va fi utilizată pentru colectarea datelor cerute de regula 27.1 din prezenta anexă și procedurile care vor fi folosite pentru raportarea datelor către Administrația navei”. Partea a II-a a SEEMP, Planul de colectare a datelor privind consumul de combustibil lichid al navelor (denumit în continuare „Planul de colectare a datelor”), conține metodologia și procedurile respective.

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

6.3 În conformitate cu regula 5.4.5 din anexa VI la MARPOL, Administrația ar trebui să se asigure că SEEMP al fiecărei nave vizate respectă regula 26.2 din anexa VI la MARPOL, înainte de colectarea oricăror date.

7 Ghid pentru metodologia de colectare a datelor privind consumul de combustibil lichid, distanța parcursă și orele în care nava a fost în marș și alte elemente

Consumul total anual de combustibil lichid¹

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

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

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

- 1 consumul anual de combustibil lichid va fi masa totală a combustibilului lichid utilizat la bordul navei, așa cum se reflectă în BDN-uri. În această metodă, cantitățile de combustibil lichid care figurează în BDN-uri vor fi folosite pentru a determina masa totală anuală de combustibil lichid consumat, plus cantitatea de combustibil lichid rămasă la sfârșitul ultimului an calendaristic, minus cantitatea de combustibil lichid raportată în anul calendaristic următor;
- 2 pentru a determina diferența dintre cantitatea de combustibil lichid rămas în tanc înainte și după această perioadă, citirea nivelului în tanc ar trebui să fie efectuată la începutul și la sfârșitul perioadei;
- 3 în cazul unui voiaj care se întinde dincolo de perioada de raportare a datelor, citirea nivelului în tanc ar trebui să aibă loc prin monitorizarea tancului în porturile de plecare și de sosire ale voiajului și prin metode statistice, cum ar fi media mobilă pe zile de voiaj;

¹ Regula 2.1.14 din anexa VI la MARPOL definește „combustibilul lichid” ca fiind orice combustibil livrat și destinat combustiei pentru propulsie sau funcționare la bordul unei navei, incluzând combustibili gazoși, distilați și reziduali.

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

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

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

.2 metoda în care se utilizează debitmetrele:

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

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

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

.3 rețineți că nu este necesar să corectați această metodă de măsurare a combustibilului lichid pentru a ține cont de nămol dacă debitmetrul este instalat după rezervorul zilnic, deoarece nămolul va fi îndepărtat din combustibilul lichid înainte de rezervorul zilnic;

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

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

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

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

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

.4 metoda în care se utilizează monitorizarea tancurilor de marfă LNG de la bord:

Navele LNG utilizează Sistemul de monitorizare a transferului de custodie pentru a monitoriza/înregistra volumele de marfă din interiorul tancurilor. La calcularea consumului:

.1 volumul de LNG lichid consumat este convertit în masă, utilizându-se densitatea metanului de 422 kg/m³. Acest lucru se datorează faptului că LNG este transportat la punctul de fierbere al metanului, în timp ce alte hidrocarburi mai grele au un punct de fierbere mai ridicat și rămân în stare lichidă; și

.2 conținutul masic de azot se scade pentru fiecare voiaj efectuat cu nava încărcată din consumul de LNG, deoarece nu contribuie la emisiile de CO₂;

.5 metoda care utilizează monitorizarea tancului de marfă de la bord, pentru navele care folosesc marfa, alta decât LNG, drept combustibil:

.1 pentru a determina consumul anual de combustibil lichid vor fi însumate cantitățile zilnice de consum de combustibil lichid, măsurate prin citirea nivelului în tanc care se efectuează prin metode adecvate mărfii utilizate drept combustibil. Metoda pentru citirea nivelului în tanc ar trebui să fie specificată în Planul de colectare a datelor din SEEMP; și

.2 citirile indicatorilor tancurilor vor avea loc în mod normal zilnic, când nava se află pe mare și de fiecare dată când nava încarcă sau descarcă marfă; și rezumatul datelor de monitorizare care conțin înregistrări ale consumului măsurat de combustibil lichid ar trebui să fie disponibil la bord.

7.2 Orice corecții, de exemplu privind densitatea, temperatura, conținutul de azot pentru LNG, dacă sunt aplicate, ar trebui să fie documentate².

Consumul de combustibil lichid pe tip de consumator

7.3 Pentru colectarea datelor privind consumul de combustibil lichid pe tipuri de consumatori (motoare principale, auxiliare, căldări și altele), metodele pot include:

.1 metoda în care se utilizează debitmetrele:

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

.1 consumul anual de combustibil lichid poate fi suma cantităților de combustibil lichid consumat zilnic pe fiecare tip de consumator de la bord, măsurate cu ajutorul debitmetrelor;

.2 debitmetrele utilizate pentru monitorizare ar trebui să fie amplasate astfel încât să se măsoare tot consumul de combustibil pentru fiecare tip de consumator;

.3 rețineți că nu este necesar să corectați această metodă de măsurare a combustibilului lichid pentru a ține cont de nămol dacă debitmetrul este instalat după rezervorul zilnic, deoarece nămolul va fi îndepărtat din combustibilul lichid înainte de rezervorul zilnic;

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

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

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

.2 metoda în care se utilizează monitorizarea tancurilor de combustibil lichid de la bord:

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

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

7.4 Dacă există un tip de consumator al cărui consum de combustibil lichid nu poate fi determinat direct conform uneia dintre metodele indicate la paragrafele 7.3.1 și 7.3.2, consumul anual de combustibil lichid al acelui tip de consumator trebuie determinat conform uneia dintre următoarele metode. Metoda utilizată pentru determinarea consumului anual de combustibil lichid al fiecărui tip de consumator ar trebui să fie descrisă detaliat în Planul de colectare a datelor. Trebuie menționat că fiecare tip de consumator poate utiliza o metodă diferită pentru măsurarea consumului de combustibil lichid.

.1 metoda prin scădere:

Dacă consumul de combustibil pentru doar unul dintre tipurile de consumatori nu este disponibil, consumul de combustibil al acestui tip de consumator poate fi dedus prin scăderea consumului de combustibil al celorlalte tipuri de consumatori din consumul total anual de combustibil lichid măsurat conform paragrafului 7.1; și

.2 metoda bazată pe consumul estimat de combustibil lichid:

În cazurile în care niciuna dintre metodele de mai sus indicate la paragrafele 7.3.1, 7.3.2 și 7.4.1 nu poate fi aplicată, o metodă alternativă, acceptată de Administrație sau de orice organizație recunoscută de aceasta, poate fi utilizată pentru a estima consumul anual de combustibil lichid al tipului de consumator, bazându-se, de exemplu, pe datele producătorului sau pe consumul efectiv de combustibil înregistrat în trecut pentru o perioadă specificată.

Factorul de conversie C_F

7.5 În cazul în care se utilizează combustibili care nu se încadrează în una dintre categoriile descrise în Liniile directoare din 2022 referitoare la metoda de calcul al indicelui nominal al eficienței energetice ($EEDI$) obținut pentru nave noi [Rezoluția MEPC.364(79)] și care nu au un factor C_F alocat (de exemplu, unii „combustibili hibridi”), furnizorul de combustibil ar trebui să indice un factor C_F pentru produsul respectiv, susținut de dovezi documentare.

Distanța parcursă

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

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

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

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

7.7 Distanța parcursă în stare încărcată ar trebui calculată ca distanța parcursă atunci când nava este încărcată.

Orele în care nava a fost în marș

7.8 Apendicele IX al anexei VI la MARPOL specifică faptul că orele în care nava a fost în marș trebuie raportate către Administrație. Orele în care nava a fost în marș ar trebui să fie durată totală a perioadelor în care nava este în marș folosind propria propulsie.

Calitatea datelor

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

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

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

Cantitatea totală de energie electrică furnizată de la țărm

7.10 Cantitatea totală de energie electrică furnizată de la țărm trebuie să fie calculată ca suma cantităților de energie electrică furnizată de la țărm, exprimată în kWh. Cantitatea de energie electrică furnizată de la țărm trebuie să fie înregistrată pe baza unui document relevant primit de la furnizorul de energie electrică. Documentul trebuie păstrat. Această informație, așa cum apare pe factura primită de la port sau de la furnizorul de energie electrică, poate fi inclusă în registrul electronic.

Activitatea totală de transport

7.11 *Activitatea totală de transport* reprezintă suma anuală a valorilor activităților de transport aferentă fiecărui voiaj, aceasta fiind egală cu distanța parcursă înmulțită cu încărcătura transportată în timpul voiajului. Metricile relevante pentru activitatea de transport, pe fiecare tip de navă, sunt prevăzute în tabelul 1 de mai jos.

Tabelul 1: Activitatea de transport care trebuie raportată, pe tip de navă

Tip de navă	Metrică pentru activitatea de transport
Vrachiere, tancuri, nave de transport mixt, transportoare de gaze, transportoare de GNL, nave de mărfuri generale, nave ro-ro de mărfuri (transportoare de vehicule), nave ro-ro de mărfuri	$\sum_v (\text{masa_încărcăturii}_v \times \text{distanța}_v)$
Nave portcontainer	$\sum_v [(\text{masa_încărcăturii}_v + \text{masa_containerelor}_v) \times \text{distanța}_v]$ și $\sum_v (\text{nr_de_TEU}_v \times \text{distanța}_v)$
Nave de pasageri de croazieră	$\sum_v (\text{nr_de_pasageri}_v \times \text{distanța}_v)$
Nave de pasageri de tip ro-ro	$\sum_v (\text{nr_de_pasageri}_v \times \text{distanța}_v)$ și $\sum_v (\text{masa_încărcăturii}_v \times \text{distanța}_v)$

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

Format standardizat de raportare a datelor

7.12 Regula 27.3 din anexa VI la MARPOL prevede că datele specificate în apendicele IX la respectiva anexă trebuie comunicate electronic utilizând un formular standardizat elaborat de Organizație. Datele colectate trebuie raportate Administrației în formatul standardizat prezentat în apendicele 4.

8 Măsurarea directă a emisiilor de CO₂

8.1 Măsurarea directă a emisiilor de CO₂ nu este cerută de regula 27 din anexa VI la MARPOL.

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

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

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

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

Partea a III-a — Planul privind intensitatea carbonului operațional al navei

9 Generalități

9.1 Regula 26.3.1 din anexa VI la MARPOL prevede că, pentru anumite categorii de nave cu tonajul brut mai mare sau egal cu 5.000, SEEMP trebuie să includă, cel târziu la 1 ianuarie 2023:

.1 o descriere a metodologiei care va fi utilizată pentru a calcula CII operațional anual obținut al navei, în conformitate cu regula 28 din anexa VI la MARPOL și conform procedurilor care vor fi utilizate pentru a raporta această valoare Administrației;

.2 CII-uri operaționale anuale cerute, în conformitate cu regula 28 din anexa VI la MARPOL, pentru următorii trei ani;

.3 un plan de implementare care să documenteze modul în care vor fi atinse CII-urile operaționale anuale cerute în următorii trei ani; și

.4 o procedură de autoevaluare și de perfecționare.

9.2 Secțiunile 9-15 din prezentele linii directoare oferă îndrumări pentru navele cărora li se aplică regula 26.3 din anexa VI la MARPOL, în următoarele scopuri:

.1 a asista în elaborarea părții a III-a a SEEMP al navei, incluzând îndrumări privind dezvoltarea unei metode specifice navei pentru a colecta datele necesare;

.2 a descrie metodologia care va fi utilizată pentru a calcula valoarea pentru CII operațional anual obținut al navei și pentru a raporta acest lucru către Administrație;

.3 pentru a determina CII operațional anual cerut al navei, pentru următorii trei ani;

.4 a elabora și a aplica un plan de implementare care să documenteze modul în care vor fi obținute CII-urile operaționale anuale cerute, în următorii trei ani;

.5 a defini o procedură de autoevaluare și îmbunătățire; și

.6 a elabora acțiuni corective, după caz.

9.3 CII operațional anual cerut trebuie să fie calculat în conformitate cu regula 28 și ținând cont de Liniile directoare elaborate de Organizație.¹

9.4 Suplimentar, în conformitate cu regula 28 din anexa VI la MARPOL, partea a III-a a SEEMP va include metodologii de calcul și un plan de acțiuni corective pentru navele care sunt clasificate ca fiind de tip D timp de trei ani consecutivi sau clasificate ca fiind de tip E.

9.5 Intensitatea carbonului operațional anual obținut al navei trebuie calculată ținând cont de liniile directoare elaborate de Organizație.²

9.6 Navele cu tonajul brut mai mare sau egal cu 5.000, cărora li se aplică prevederile regulilor 26.3 și 28 din anexa VI la MARPOL, sunt puternic încurajate să revizuiască partea I a SEEMP pentru a o îmbunătăți, după cum este necesar, pentru a reflecta măsurile luate în vederea îndeplinirii cerințelor CII ale navei.

9.7 Stabilirea obiectivelor, la care se face referire în paragraful 4.1.7 din partea I, ar trebui să fie în concordanță cu prevederile regulii 28 din anexa VI la MARPOL și ar trebui să includă CII operațional anual cerut al navei pentru următorii trei ani, după actualizarea SEEMP.

9.8 În plus, în timp ce navele care se supun prevederilor regulii 28 din anexa VI la MARPOL se pot baza pe cerințele CII, atunci când își definesc obiectivele din cadrul părții I a SEEMP, acestea fiind încurajate să ia în considerare stabilirea de obiective suplimentare specifice navei, ce depășesc cerințele CII aplicabile, și să depună eforturi pentru îmbunătățiri ale eficienței energetice și reduceri ale intensității carbonului, dincolo de aceste cerințe.

9.9 Navele care fac obiectul regulii 28 din anexa VI la MARPOL pot lua în considerare utilizarea voluntară a unui sau mai multor CII experimental (EEPI, cbDIST, clDIST sau EEOI), după caz, în scopul furnizării de date-suport pentru luarea deciziilor, în sprijinul setului clauzelor de revizuire prevăzute în regula 28.11 din anexa VI la MARPOL. Un format standardizat de raportare a datelor privind parametrii utilizați la calculul indicatorilor experimentali de intensitate a carbonului, pe bază voluntară, este prezentat în apendicele 5. O descriere a metodologiei care ar trebui utilizată pentru calcularea CII experimental ar trebui inclusă în SEEMP.

9.10 Partea a III-a a SEEMP al navei ar trebui actualizată în cazul în care sunt implicate modificări voluntare sau măsuri corective necesare (la fiecare trei ani).

10 Metodologia de calcul al CII operațional anual obținut; Planul de colectare a datelor și calitatea datelor

10.1 Ținând cont de liniile directoare elaborate de Organizație³, partea a III-a a SEEMP oferă informații detaliate despre modul în care ar trebui calculat CII operațional anual obținut al navei. Regula 28 din anexa VI la MARPOL prevede că CII operațional anual obținut se calculează utilizând datele colectate în conformitate cu regula 27 (Sistemul de colectare a datelor privind combustibilul lichid).

10.2 În descrierea metodologiei de calcul, partea a III-a a SEEMP ar trebui să includă o descriere detaliată a datelor necesare pentru calculul CII operațional anual obținut. Colectarea datelor ar trebui să urmeze metodologia și cerințele relevante privind Sistemul de colectare a datelor privind combustibilul lichid, în conformitate cu regula 27 din anexa VI la MARPOL (a se vedea partea a II-a a prezentelor linii directoare).

¹ A se consulta Liniile directoare din 2022 privind liniile de referință asociate cu indicatorii de intensitate a carbonului operațional (Liniile directoare privind liniile de referință CII, G2) [Rezoluția MEPC.353(78)] și Liniile directoare din 2021 privind factorii de reducere a intensității carbonului operațional în raport cu liniile de referință (Liniile directoare privind factorul de reducere CII, G3) [Rezoluția MEPC.338(76)].

² A se consulta Liniile directoare din 2022 privind indicatorii de intensitate a carbonului operațional și metodele de calcul (Liniile directoare CII, G1) [Rezoluția MEPC.352(78)] și Liniile directoare interimare din 2022 privind factorii de corecție și ajustările în funcție de voiaj pentru calculele CII (G5) [Rezoluția MEPC.355(78)].

³ A se consulta Liniile directoare din 2022 privind indicatorii de intensitate a carbonului operațional și metodele de calcul (Liniile directoare CII, G1) [Rezoluția MEPC.352(78)] și Liniile directoare interimare din 2022 privind factorii de corecție și ajustările în funcție de voiaj pentru calculele CII (G5) [Rezoluția MEPC.355(78)].

10.3 În cazul transferului navei de la o companie la alta, în conformitate cu regulile 27.5 sau 27.6 din anexa VI la MARPOL, toate datele relevante necesare pentru calcularea CII operațional anual obținut ar trebui să fie transmise de către fosta companie către compania destinatară în termen de o lună, după data transferului. Datele ar fi trebuit să fie verificate de Administrație sau de orice organizație autorizată în mod corespunzător de aceasta, în conformitate cu regula 6.7 din anexa VI la MARPOL, înainte de a fi transferate către compania destinatară. Formatul transferului trebuie să fie în concordanță cu apendicele 4 și astfel încât societatea beneficiară să îl poată utiliza în calculele privind CII operațional anual obținut pentru întregul an în care are loc transferul.

10.4 În cazul în care fosta companie nu transferă datele solicitate, Administrația poate pune la dispoziția companiei destinate datele relevante transmise către Baza de date IMO privind consumul de combustibil lichid. În cazul unui transfer concomitent de la o companie la alta și de la o administrație la alta, noua administrație poate face o cerere adresată Organizației pentru accesul la date, în conformitate cu regula 27.11. În cazul în care nu sunt disponibile astfel de date, CII operațional anual obținut poate fi calculat și verificat utilizând datele disponibile care acoperă o perioadă cât mai lungă posibil din anul calendaristic precedent.

10.5 În cazul transferului unei nave de la o administrație la alta, în conformitate cu regula 27.4 din anexa VI la MARPOL, datele necesare pentru calcularea CII anual obținut sunt deja în posesia companiei relevante și nu este necesar un schimb suplimentar de date.

11 CII Operațional anual cerut, pentru următorii trei ani

11.1 Partea a III-a din SEEMP descrie valorile pentru CII operațional anual cerut pentru navă, pentru fiecare dintre următorii trei ani, calculate în conformitate cu regula 28 din anexa VI la MARPOL și luând în considerare Liniile directoare elaborate de Organizație⁴, ca bază pentru aceste calcule.

12 Planul de implementare pe trei ani

12.1 Planul de implementare pe trei ani descrie măsurile pe care nava intenționează să le efectueze pentru a continua să obțină CII operațional anual cerut pentru următorii trei ani. Acestea pot include, dar nu se limitează la măsurile prezentate în secțiunea 5 din prezentele linii directoare.

12.2 Planul de implementare pe trei ani este specific navei.

12.3 Planul de implementare pe trei ani ar trebui să fie SMART (specific, măsurabil, realizabil, realist și limitat în timp), în măsura în care este preconizat și fezabil. Acesta ar trebui să includă:

.1 o listă de măsuri care îmbunătățesc eficiența energetică și reduc intensitatea carbonului navei, cu metodele de implementare și timpul necesar pentru realizarea CII operațional cerut;

.2 o descriere a modului în care, atunci când măsurile enumerate sunt implementate, va fi obținut CII operațional cerut, luând în considerare efectul combinat al măsurilor asupra intensității carbonului operațional;

.3 personalul responsabil al companiei pentru planul de implementare pe trei ani, precum și pentru monitorizarea și înregistrarea performanței pe tot parcursul anului, în vederea revizuirii eficienței planului de implementare pe trei ani; și

.4 identificarea eventualelor impedimente din calea eficacității măsurilor de îmbunătățire a eficienței energetice și de reducere a intensității carbonului navei, inclusiv posibile măsuri de urgență puse în aplicare pentru a depăși aceste impedimente.

12.4 Planul de implementare pe trei ani ar trebui monitorizat și ajustat atunci când este necesar, iar datele care urmează să fie monitorizate ar trebui să fie identificate.

13 Procesul privind autoevaluarea și îmbunătățirea (suplimentar secțiunii 4.4 din prezentele linii directoare)

13.1 Scopul autoevaluării este de a analiza eficacitatea măsurilor planificate și a punerii în aplicare a acestora, de a aprofunda înțelegerea caracteristicilor generale ale funcționării navei, precum ce tipuri de măsuri pot funcționa eficient și cum sau de ce, pentru a înțelege tendința de îmbunătățire a eficienței navei respective, pentru a înțelege tendințele de utilizare ale navei în ceea ce privește mărfurile transportate și zonele de operare și pentru a dezvolta un plan de acțiune îmbunătățit pentru următorul ciclu. Această evaluare ar trebui să producă un feedback semnificativ bazat pe experiența din perioada anterioară, pentru a îmbunătăți performanța în perioada următoare.

13.2 Ar trebui elaborate și incluse în această secțiune a planului de management al randamentului energetic al navei (SEEMP) proceduri de autoevaluare a consumului de energie și a intensității carbonului navei. Autoevaluarea ar trebui efectuată periodic pe baza datelor colectate prin monitorizare. Se recomandă identificarea cauzei și efectului performanței navei în perioada evaluată, pentru a se identifica măsurile de îmbunătățire a performanței în perioada următoare.

13.3 Procesul de autoevaluare și îmbunătățire ar putea consta din următoarele elemente:

.1 audituri interne regulate la bordul navei și ale companiei pentru a verifica implementarea și eficacitatea sistemului;

.2 îmbunătățire, adică implementarea măsurilor preventive sau modificatoare (personalul responsabil din cadrul companiei ar trebui să evalueze astfel de rapoarte de audit și să implementeze acțiuni corective, inclusiv măsuri preventive sau de modificare); și

.3 revizuirea periodică a SEEMP și a documentelor asociate, pentru a actualiza SEEMP într-un mod care să minimizeze orice sarcini administrative și inutile asupra personalului companiei și a personalului navei.

13.4 Conținutul autoevaluării și îmbunătățirii ar putea include următoarele elemente:

.1 criteriile de evaluare, inclusiv elementele care trebuie să fie evaluate, cum ar fi calitatea monitorizării, păstrarea evidenței, eficacitatea măsurilor implementate (inclusiv cauza și efectul) și atingerea scopului;

.2 evaluarea eficacității diferitelor măsuri luate, în ceea ce privește eficiența energetică și intensitatea carbonului;

.3 măsurile care contribuie cel mai mult și cât de mult, măsurile care nu contribuie și, prin urmare, nu sunt eficiente, ce navă și/sau elemente specifice companiei afectează negativ CII și cum ar putea fi acestea îmbunătățite;

.4 calendarul pentru începerea procesului de revizuire înainte de sfârșitul perioadei de conformitate și cel pentru implementarea de noi măsuri în anul următor;

.5 măsuri identificate pentru abordarea deficiențelor și discrepanțelor, inclusiv corectarea lacunelor de date și a deficiențelor sistemului, noi măsuri pentru îmbunătățirea implementării (de exemplu, formarea), precum și noi măsuri de îmbunătățire a intensității carbonului, după caz;

.6 dacă este cazul, acțiunile care vor fi întreprinse pentru a aduce nava la niveluri CII mai bune, inclusiv cuantificarea estimată a reducerii suplimentare așteptate a intensității carbonului;

.7 în cazul în care este necesar un plan de acțiuni corective, planul ar trebui să includă elementele enumerate la paragraful 15.4.5 pentru a scoate nava din situația de performanță inferioară, după caz; și

.8 identificarea factorilor critici care au contribuit la ratarea obiectivului CII, după caz.

⁴ A se consulta Liniile directoare din 2022 privind liniile de referință asociate cu indicatorii de intensitate a carbonului operațional (Linii directoare privind liniile de referință CII, G2) [Rezoluția MEPC.353(78)] și Liniile directoare din 2021 privind factorii de reducere a intensității carbonului operațional în raport cu liniile de referință (Linii directoare privind factorul de reducere CII, G3) [Rezoluția MEPC.338(76)].

14 Revizuirea și actualizarea Părții a III-a a SEEMP

14.1 Regula 26.1 din anexa VI la MARPOL prevede că „Fiecare navă trebuie să păstreze la bord un plan de management al randamentului energetic al navei (SEEMP). Acesta poate face parte din sistemul de management al siguranței navei. SEEMP va fi dezvoltat și revizuit, ținând cont de liniile directoare adoptate de Organizație”. Regula 26.3.2 din anexa VI la MARPOL prevede că „Pentru navele calificate ca fiind de tip D timp de trei ani consecutivi sau calificate ca fiind de tip E, în conformitate cu regula 28 din prezenta anexă, SEEMP va fi revizuit în conformitate cu regula 28.8 din prezenta anexă, pentru a include un plan de acțiuni corective, în vederea realizării CII operațional anual cerut”.

14.2 Compania trebuie să se asigure că SEEMP este revizuit și actualizat atunci când este necesar, conform paragrafului 9.10.

14.3 SEEMP ar trebui să includă un jurnal în care să se indice momentul în care a fost revizuit și actualizat și să se identifice părțile care au fost modificate.

15 Planul de acțiuni corective

15.1 Nu este necesar să fie inclus un plan de acțiuni corective în SEEMP decât dacă o navă a fost calificată ca fiind de tip D timp de trei ani consecutivi sau ca fiind de tip E pentru un an.

15.2 Pentru o navă care trebuie să elaboreze un plan de acțiuni corective în conformitate cu regula 28.7 din anexa VI la MARPOL, un SEEMP revizuit, inclusiv acțiunile corective pentru reducerea CII, trebuie prezentat Administrației sau oricărei organizații autorizate în mod corespunzător de aceasta pentru verificare, în conformitate cu regula 28.8 din anexa VI la MARPOL. SEEMP revizuit trebuie depus împreună cu planul de acțiuni corective, dar în niciun caz mai târziu de o lună de la raportarea CII operațional anual obținut, în conformitate cu regula 28.2 din anexa VI la MARPOL.

15.3 Regula 28.9 din anexa VI la MARPOL prevede, de asemenea, că „O navă calificată ca fiind de tip D timp de trei ani consecutivi sau calificată ca fiind de tip E trebuie să întreprindă în mod corespunzător acțiunile corective planificate în conformitate cu SEEMP revizuit”.

15.4 Elaborarea planului de acțiuni corective

15.4.1 Scopul planului de acțiuni corective este de a stabili ce acțiuni ar trebui să întreprindă o navă care a fost calificată ca fiind de tip D timp de trei ani consecutivi sau de tip E timp de un an, pentru a obține cel puțin o calificare C pentru anul calendaristic care urmează adoptării planului de acțiuni corective, și în cele din urmă să stabilească CII operațional anual cerut.

15.4.2 Planul de acțiuni corective este specific navei.

15.4.3 Multe dintre abordările descrise în capitolul 5 din prezentele linii directoare sau orice altă măsură adecvată pot fi aplicate unei nave pentru a-și îmbunătăți eficiența consumului de combustibil și, prin urmare, ratingul CII.

15.4.4 Planul pentru acțiuni corective ar trebui să descrie acțiunile pe care nava intenționează să le întreprindă, calendarul în care vor fi aplicate acele acțiuni și impactul așteptat pe care aplicarea lor îl va avea asupra ratingului CII al navei. Ar trebui demonstrat modul în care acțiunile corective vor contribui la realizarea CII operațional anual cerut, astfel încât să se constate eficacitatea acțiunilor corective. Experiența dobândită din acțiunile corective întreprinse anterior și gradul lor de eficacitate ar trebui să fie luate în considerare atunci când se selectează acțiunile corective adecvate.

15.4.5 Planul de acțiuni corective ar trebui să fie SMART (specific, măsurabil, realizabil, realist și limitat în timp). Acesta ar trebui să includă:

- .1 o analiză a cauzei ratingului CII inferior;
- .2 o analiză a performanței măsurilor implementate;
- .3 o listă de măsuri suplimentare și măsuri revizuite care urmează să fie adăugate planului de implementare, împreună cu perioada și metoda de implementare necesare pentru realizarea CII operațional cerut;
- .4 desemnarea unei persoane din companie care să fie responsabilă pentru măsurile adăugate și revizuite în planul de implementare, monitorizarea și înregistrarea performanței pe tot parcursul procesului și revizuirea eficacității acțiunilor corective; și
- .5 identificarea posibilelor impedimente în calea eficacității măsurilor de îmbunătățire a eficienței energetice și de reducere a intensității operaționale a carbonului pentru navă, inclusiv posibile măsuri suplimentare de urgență puse în aplicare pentru a le depăși și modul în care aceste impedimente vor fi depășite.

15.4.6 Implementarea planului de acțiuni corective trebuie monitorizată și ajustată, atunci când este necesar. Ar trebui luate măsuri suplimentare pentru consolidarea acțiunilor corective în cazul rezultatelor intermediare insuficiente.

15.4.7 Compania ar trebui să se asigure că este în măsură să efectueze acțiunile prevăzute în planul de acțiuni corective și să confirme că este capabilă să facă acest lucru atunci când transmite SEEMP-ul său actualizat.

APENDICELE 1**Exemplu de model pentru planul de management al navei pentru îmbunătățirea eficienței energetice (Partea I a SEEMP)**

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

Jurnalul de revizuri și actualizări

Data/Termenul	Părțile actualizate	Elaborat de	Implementat de

1 Măsur

Măsur	Punerea în aplicare (incluzând data de începere)	Personalul responsabil

2 Monitorizare

Descrierea instrumentelor de monitorizare

3 Obiective

Obiective cuantificabile

4 Evaluare

Proceduri de evaluare

APENDICELE 2

**Exemplu de model pentru planul de colectare a datelor privind consumul de combustibil lichid al navei
(Partea a II-a a SEEMP)****1 Jurnalul de revizuire și actualizări**

Data/Termenul	Părțile actualizate	Elaborat de	Implementat de

2 Caracteristicile navei

Numele navei	
Numărul IMO	
Compania	
Pavilionul	
Anul livrării	
Tipul navei	
Tonajul brut	
NT	
DWT	
EEDI obținut (dacă este cazul)	
EEXI obținut (dacă este cazul)	
Clasa de gheață	

3 Jurnalul privind revizuirea Planului de colectare a datelor privind consumul de combustibil lichid

Data revizuirii	Dispoziția revizuită

4 Motoare și alți consumatori de combustibil lichid de la bordul navei și tipurile de combustibil lichid utilizate

	Motoare sau alt tip de consumator de combustibil lichid	Puterea	Tipurile de combustibil lichid
1	Tipul/Modelul motorului principal	(kW)	
2	Tipul/Modelul motorului auxiliar	(kW)	
3	Căldare	(...)	
4	Generatorul de gaz inert	(...)	
5	Altele (Se va specifica.)	(...)	

5 Factorul de emisie

C_F este un factor de conversie adimensional între consumul de combustibil lichid și emisia de CO_2 , care este prevăzut în Liniile directoare din 2022 privind metoda de calcul al indicelui nominal al randamentului energetic (EEDI) obținut pentru navele noi [Rezoluția MEPC.364(79)], cu modificările ulterioare. Cantitatea totală anuală de CO_2 se calculează prin înmulțirea consumului anual de combustibil lichid cu C_F pentru tipul de combustibil.

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

6 Metoda de măsurare a consumului de combustibil lichid

Metoda de măsurare aplicată pentru fiecare tip de consumator al acestei nave este prezentată mai jos. Descrierea explică procedura de măsurare a datelor și de calculare a valorilor anuale, echipamentele de măsurare implicate etc.

Motoare sau alt tip de consumator de combustibil lichid	Metoda	Descriere
Tipul/Modelul motorului principal		
Tipul/Modelul motorului auxiliar		
Căldare		
Altele (Se va specifica.)		

7 Metoda de măsurare a distanței parcurse, inclusiv a distanței parcurse în stare încărcată

Descriere

8 Metoda pentru măsurarea distanțelor parcurse

Descriere

9 Procedurile care vor fi folosite pentru raportarea datelor către Administrație

Descriere

10 Calitatea datelor

Descriere

APENDICELE 3

**Exemplu de model pentru planul privind intensitatea carbonului operațional al navei
(Partea a III-a a SEEMP)**

1 Jurnalul de revizuire și actualizări

Data/Termenul	Părțile actualizate	Elaborat de	Implementat de
<prima data>			
<a doua dată>			
etc.			

2 CII cerut pentru următorii trei ani, CII obținut și clasificările pe parcursul a trei ani consecutivi

Numele navei		Număr IMO	
Compania		Anul livrării	
Pavilionul		Tipul navei	
Tonajul brut		DWT	
CII aplicabil		☐ AER; ☐ cgDIST	
Anul	CII operațional anual cerut	CII operațional anual obținut (înainte de orice corecție)	CII anual operațional obținut
< anul -1>			
< anul -2>			
< anul -3>			
	CII operațional anual cerut		
< anul>			
< anul + 1>			
< anul + 2>			

Clasificarea intensității carbonului operațional (A, B, C, D sau E):

3 Metodologia de calcul a CII anual obținut al navei, inclusiv datele necesare și modul de obținere a acestor date, în măsura în care nu sunt abordate în partea a II-a

Descriere

4 Planul de implementare pe trei ani

Descriere

Personalul companiei va fi responsabil pentru planul de implementare pe trei ani, monitorizarea și înregistrarea performanței.

Lista măsurilor care trebuie luate în considerare și implementate

Măsura	Impactul asupra CII	Termenul și modalitatea de implementare și personalul responsabil			Impedimente și măsuri de urgență	
		Jalon	Data	Responsabil	Impediment	Măsură de urgență
		Jalon	Data	Responsabil	Impediment	Măsură de urgență
		Jalon	Data	Responsabil	Impediment	Măsură de urgență
		Jalon	Data	Responsabil	Impediment	Măsură de urgență

Calculul care arată efectul combinat al măsurilor și că CII operațional cerut va fi atins

Anul	CII operațional anual cerut	CII operațional anual vizat	Clasificarea vizată
<anul>:			
<anul + 1>			
<anul + 2>			

5 Autoevaluare și îmbunătățiri

Descriere

6 Plan de acțiuni corective (după caz)

Descriere

Analiza cauzelor care au determinat clasificarea inferioară CII

Cauza	Analiza efectului	Acțiuni

Analiza măsurilor în planul de implementare

Măsura	Analiza efectului	Acțiuni

Lista măsurilor suplimentare și a măsurilor revizuite care urmează să fie adăugate la planul de implementare

Măsura	Impactul asupra CII	Termenul și modalitatea de implementare și personalul responsabil			Impedimente și măsuri de urgență	
		Jalon	Data	Responsabil	Impediment	Măsură de urgență

APENDICELE 4

Format standardizat de raportare a datelor către Administrație pentru sistemul de colectare a datelor și intensitatea carbonului operațional**Identitatea navei**

Numele navei	
Compania	
Pavilionul	
Numărul IMO	
Perioada din anul calendaristic pentru care sunt transmise datele	
Data de început pentru DCS (zz/ll/aa)	
Data de sfârșit pentru DCS (zz/ll/aa)	

Caracteristicile tehnice ale navei

Anul livrării		
Tipul de navă, astfel cum este definit în regula 2.2 din anexa VI la MARPOL sau altul (Se va menționa.)		
Tonajul brut (GT)		
Tonajul net (NT)		
Deadweight (DWT)		
Putere instalată (putere nominală) de peste 130 (kW)	Motor(oare) principal(e)	
	Motor(oare) auxiliar(e)	
EEDI obținut (dacă este cazul)		
EEXI obținut (dacă este cazul)		
Clasa de gheață (dacă este cazul)		

Date privind consumul de combustibil lichid¹

Date privind consumul total de combustibil lichid		
Tipul de combustibil lichid	Cantitatea în tone metrice (t)	Metoda (Metodele) utilizată(e) pentru colectarea datelor privind consumul de combustibil lichid (BDN/debitmetre/monitorizarea tancurilor de combustibil de buncăr/monitorizarea tancurilor de marfă GNL/monitorizarea tancurilor de marfă, altele decât GNL)
Diesel/Motorină (CF: 3,206)		
Combustibil lichid ușor (LFO) (CF: 3,151)		
Combustibil lichid greu (HFO) (CF: 3,114)		
Gaz petrolier lichefiat (LPG) (propan) (CF: 3,000)		
Gaz petrolier lichefiat (LPG) (butan) (CF: 3,030)		
Etan (CF: 2,927)		
Gaz natural lichefiat (LNG) (CF: 2,750)		
Metanol (CF: 1,375)		
Etanol (CF: 1,913)		
Altele (.....) (CF:)		

Date privind consumul total de combustibil lichid pe tip de consumator			
Tipul de combustibil lichid	Tipul de consumator	Cantitatea în tone metrice (t)	Metoda utilizată pentru colectarea datelor privind consumul de combustibil lichid (debitmetre/monitorizarea tancurilor de combustibil de buncăr/scădere/estimat)
Diesel/Motorină (CF: 3,206)	Motor (Motoare) principal(e)		
	Motor (Motoare) auxiliar(e)/Generator (Generatoare)		
	Căldare (Căldări) cu ardere		
	Altele (Se va specifica.)		
Combustibil lichid ușor (LFO) (CF: 3,151)	Motor (Motoare) principal(e)		
	Motor (Motoare) auxiliar(e)/Generator (Generatoare)		
	Căldare (Căldări) cu ardere		
	Altele (Se va specifica.)		
Combustibil lichid greu (HFO) (CF: 3,114)	Motor (Motoare) principal(e)		
	Motor (Motoare) auxiliar(e)/Generator (Generatoare)		
	Căldare (Căldări) cu ardere		
	Altele (Se va specifica.)		
Gaz petrolier lichefiat (LPG) (propan) (CF: 3,000)	Motor (Motoare) principal(e)		
	Motor (Motoare) auxiliar(e)/Generator (Generatoare)		
	Căldare (Căldări) cu ardere		
	Altele (Se va specifica.)		
Gaz petrolier lichefiat (LPG) (butan) (CF: 3,030)	Motor (Motoare) principal(e)		
	Motor (Motoare) auxiliar(e)/Generator (Generatoare)		
	Căldare (Căldări) cu ardere		
	Altele (Se va specifica.)		
Etan (CF: 2,927)	Motor (Motoare) principal(e)		
	Motor (Motoare) auxiliar(e)/Generator (Generatoare)		
	Căldare (Căldări) cu ardere		
	Altele (Se va specifica.)		

¹ Regula 2.1.14 din anexa VI la Convenția MARPOL definește „combustibilul lichid” ca fiind orice combustibil livrat la bordul navei și destinat arderii în scopul propulsiei sau operării la bordul acesteia, inclusiv gazele, distilatele și combustibilii reziduali.

Tipul de combustibil lichid	Tipul de consumator	Cantitatea în tone metrice (t)	Metoda utilizată pentru colectarea datelor privind consumul de combustibil lichid (debitmetre/monitorizarea tancurilor de combustibil de buncăr/scădere/estimat)
Gaz natural lichefiat (LNG) (CF: 2,750)	Motor (Motoare) principal(e)		
	Motor (Motoare) auxiliar(e)/Generator (Generatoare)		
	Căldare (Căldări) cu ardere		
	Altele (Se va specifica.)		
Metanol (CF: 1,375)	Motor (Motoare) principal(e)		
	Motor (Motoare) auxiliar(e)/Generator (Generatoare)		
	Căldare (Căldări) cu ardere		
	Altele (Se va specifica.)		
Etanol (CF: 1,913)	Motor (Motoare) principal(e)		
	Motor (Motoare) auxiliar(e)/Generator (Generatoare)		
	Căldare (Căldări) cu ardere		
	Altele (Se va specifica.)		
Altele (.....) (CF:)	Motor (motoare) principal(e)		
	Motor (Motoare) auxiliar(e)/Generator (Generatoare)		
	Căldare (Căldări) cu ardere		
	Altele (Se va specifica.)		

Date privind consumul de combustibil lichid în timp ce nava nu este în marș, pe tip de consumator

Tipul de combustibil lichid	Tipul de consumator	Cantitatea în tone metrice (t)	Metoda utilizată pentru colectarea datelor privind consumul de combustibil lichid
Diesel/Motorină (CF: 3,206)	Motor (Motoare) principal(e)		
	Motor (Motoare) auxiliar(e)/Generator (Generatoare)		
	Căldare (Căldări) cu ardere		
	Altele (Se va specifica.)		
Combustibil lichid ușor (LFO) (CF: 3,151)	Motor (Motoare) principal(e)		
	Motor (Motoare) auxiliar(e)/Generator (Generatoare)		
	Căldare (Căldări) cu ardere		
	Altele (Se va specifica.)		
Combustibil lichid greu (HFO) (CF: 3,114)	Motor (Motoare) principal(e)		
	Motor (Motoare) auxiliar(e)/Generator (Generatoare)		
	Căldare (Căldări) cu ardere		
	Altele (Se va specifica.)		
Gaz petrolier lichefiat (LPG) (propan) (CF: 3,000)	Motor (Motoare) principal(e)		
	Motor (Motoare) auxiliar(e)/Generator (Generatoare)		
	Căldare (Căldări) cu ardere		
	Altele (Se va specifica.)		
Gaz petrolier lichefiat (LPG) (butan) (CF: 3,030)	Motor (Motoare) principal(e)		
	Motor (Motoare) auxiliar(e)/Generator (Generatoare)		
	Căldare (Căldări) cu ardere		
	Altele (Se va specifica.)		
Etan (CF: 2,927)	Motor (Motoare) principal(e)		
	Motor (Motoare) auxiliar(e)/Generator (Generatoare)		
	Căldare (Căldări) cu ardere		
	Altele (Se va specifica.)		

Tipul de combustibil lichid	Tipul de consumator	Cantitatea în tone metrice (t)	Metoda utilizată pentru colectarea datelor privind consumul de combustibil lichid
Gaz natural lichefiat (LNG) (CF: 2,750)	Motor (Motoare) principal(e)		
	Motor (Motoare) auxiliar(e)/Generator (Generatoare)		
	Căldare (Căldări) cu ardere		
	Altele (Se va specifica.)		
Metanol (CF: 1,375)	Motor (Motoare) principal(e)		
	Motor (Motoare) auxiliar(e)/Generator (Generatoare)		
	Căldare (Căldări) cu ardere		
	Altele (Se va specifica.)		
Etanol (CF: 1,913)	Motor (Motoare) principal(e)		
	Motor (Motoare) auxiliar(e)/Generator (Generatoare)		
	Căldare (Căldări) cu ardere		
	Altele (Se va specifica.)		
Altele (.....) (CF:)	Motor (Motoare) principal(e)		
	Motor (Motoare) auxiliar(e)/Generator (Generatoare)		
	Căldare (Căldări) cu ardere		
	Altele (Se va specifica.)		

Distanța totală parcursă (nm)	
Distanța parcursă cu încărcătură (n.m) (în mod voluntar)	
Ore de marș (h)	
Cantitatea totală de energie electrică furnizată de la mal (kWh)	

Pentru navele cărora li se aplică regula 28 din anexa VI la MARPOL

Activitatea totală de transport	
CII aplicabil	☐ AER; ☐ cgDIST
CII operațional anual cerut	
Data de început pentru CII anual (zz/ll/aa) ²	
Data de sfârșit pentru CII anual (zz/ll/aa) ²	
CII operațional anual obținut înainte de orice corecție (AER în gCO ₂ /dwt.nm sau cgDIST în gCO ₂ /gt.nm)	
CII operațional anual obținut (AER în gCO ₂ /dwt.nm sau cgDIST în gCO ₂ /gt.nm)	
Instalarea de tehnologie inovatoare, dacă este cazul (A se vedea MEPC.1/Circ.896.)	☐ A; ☐ B-1; ☐ B-2; ☐ C-1; ☐ C-2
Clasificarea intensității carbonului operațional	☐ A; ☐ B; ☐ C; ☐ D; ☐ E
CII în scopul experimental (niciunul, unul sau mai mulți pe bază voluntară)	☐ EEPI; ☐ cbDIST; ☐ clDIST; ☐ EEOI
EEPI (gCO ₂ /dwt.nm)	
cbDIST (gCO ₂ /berth.nm)	
clDIST (gCO ₂ /m.nm)	
EEOI (gCO ₂ /t.nm sau altele)	

² În cazul oricărui transfer al unei nave vizate la regulile 27.4, 27.5 sau 27.6, aceste date trebuie completate în conformitate cu regula 28.3 din anexa VI la MARPOL (adică perioada completă de 12 luni de la 1 ianuarie până la 31 decembrie din anul calendaristic în care a avut loc transferul).

APENDICELE 5

Format standardizat de raportare a datelor privind parametrii utilizați la calculul indicatorilor experimentali de intensitate a carbonului, pe bază voluntară*

EEOI anual obținut	
Indicatorul masei încărcăturii transportate sau al activității efectuate utilizat în calculul EEOI (gCO ₂ /t.nm sau altele)*****	
Activitatea de transport*****	
EEPI anual obținut (gCO ₂ /dwt.nm)	
Distanța parcursă cu încărcătură (n.m)	
clDIST anual obținut (gCO ₂ /m.nm)****	
Lungimea culoarelor (metri)****	
cbDIST anual obținut (gCO ₂ /cușetă.nm)***	
Cușete inferioare disponibile***	
Data de sfârșit pentru CII experimental (zz/ll/aa)**	
Data de început pentru CII experimental (zz/ll/aa)**	
Numărul IMO**	
Data de sfârșit pentru DCS (zz/ll/aa)**	
Data de început pentru DCS (zz/ll/aa)**	

* Pentru raportarea unui CII experimental, datele trebuie raportate, după caz, luând în considerare informațiile deja furnizate în apendicele 4 la liniile directoare.

** În conformitate cu apendicele 4 la liniile directoare.

*** Se aplică doar navelor de pasageri de croazieră.

**** Se aplică doar navelor ro-ro.

***** După cum este definit în secțiunea 3 din Liniile directoare pentru utilizarea voluntară a indicatorului operațional al eficienței energetice a navei (EEOI), diseminate prin circulara MEPC.1/Circ.684. Distanța parcursă se determină de la dana portului de plecare la dana portului de sosire și se exprimă în mile marine.

REZOLUȚIA MEPC.401(83)
(adoptată la 11 aprilie 2025)

Amendamente la Liniile directoare din 2024
pentru elaborarea Planului de management al eficienței energetice a navei (SEEMP)
[Rezoluția MEPC.395(82)]

Comitetul pentru protecția mediului marin,
amintind articolul 38(a) al Convenției privind crearea Organizației Maritime Internaționale referitor la funcțiile Comitetului pentru protecția mediului marin (*Comitetul*) conferite acestuia prin convențiile internaționale pentru prevenirea și controlul poluării marine de la nave,
luând notă că regula 26 din anexa VI la MARPOL prevede ca fiecare navă să păstreze la bord un Plan de management al eficienței energetice a navei (SEEMP), care trebuie să fie elaborat și revizuit ținând cont de liniile directoare adoptate de Organizație,
amintind că la cea de-a optzeci și doua sesiune a sa Comitetul a adoptat, prin Rezoluția MEPC.395(82), Liniile directoare din 2024 pentru elaborarea unui plan de management al eficienței energetice a navei (SEEMP),
luând în considerare, la cea de-a optzeci și treia sesiune a sa, proiectul de amendamente la Liniile directoare din 2024 pentru elaborarea unui plan de management al eficienței energetice a navei (SEEMP),
1 adoptă amendamentele la Liniile directoare din 2024 pentru elaborarea Planului de management al eficienței energetice a navei (SEEMP), al căror text este prevăzut în anexa la prezenta rezoluție;
2 invită administrațiile să ia în considerare Liniile directoare anexate, astfel cum au fost amendate, la elaborarea părții a II-a a SEEMP, în conformitate cu amendamentele la apendicele IX al anexei VI la MARPOL, astfel cum au fost adoptate prin Rezoluția MEPC.385(81) privind informațiile care trebuie transmise către Baza de date a IMO privind consumul de combustibil lichid al navelor;
3 solicită părților la anexa VI la MARPOL și altor guverne membre să aducă Liniile directoare anexate în atenția comandanților, navigatorilor, armatorilor, operatorilor de nave și a oricăror alte părți interesate.

**Amendamente la Liniile directoare din 2024
pentru elaborarea Planului de management al eficienței energetice a navei (SEEMP)
[Rezoluția MEPC.395(82)]**

7 Îndrumări pentru metodologia de colectare a datelor privind consumul de combustibil lichid, distanța parcursă și orele în care nava a fost în marș și alte elemente

1 La paragraful 7.1, termenul „căldări” se înlocuiește cu termenul „căldări cu ardere”.

2 În partea introductivă a paragrafului 7.3, termenul „căldări” se înlocuiește cu termenul „căldări cu ardere”.

3 După secțiunea existentă „Factorul de conversie C_F ” și înainte de secțiunea „Distanța parcursă” se introduce o nouă secțiune intitulată „În marș și nu în marș”, cu următorul cuprins: „În marș și nu în marș”

7.6 Termenul «în marș» este definit ca perioada cuprinsă între traversadă cu toată viteza înainte (FAOP) și sfârșitul traversadei maritime (EOSP), conform Liniilor directoare privind instituirea unei interfețe maritime unice (FAL.5/Circ.42/Rev.3).

Traversadă cu toată viteza înainte este denumit, în mod curent, în sistemele de monitorizare a performanței, ca începutul traversadei maritime, termen care este definit, de asemenea, în Compendiul IMO privind simplificarea formalităților și comerțul electronic (Compendiul IMO), la rubrica IMO 0597 (cod EV10).

Prin urmare, «nu în marș» reprezintă perioada cuprinsă între sfârșitul traversadei maritime și traversadă cu toată viteza înainte.

Trebuie reținut că tranzitarea canalului, și anume perioada cuprinsă între începerea tranzitării canalului (EV08) și sfârșitul tranzitării canalului (EV09) care, de asemenea, sunt definite în Compendiul IMO sub codul IMO 0597, ar trebui considerată ca «nu în marș» datorită manevrelor, accelerărilor și decelerărilor frecvente.”

Distanța parcursă

4 Paragrafele existente 7.6 și 7.7 se renumerează ca 7.7 și, respectiv, 7.8, iar subparagraful renumerotat 7.7.2 se înlocuiește cu următorul:

„2 distanța parcursă în timp ce nava este în marș ar trebui inclusă în datele agregate privind distanța parcursă aferentă anului calendaristic; și”.

Orele în care nava a fost în marș

5 Paragraful 7.8 existent se renumerează ca 7.9 și se înlocuiește cu următorul:

„7.9 Apendicele IX al anexei VI la MARPOL specifică faptul că orele în care nava a fost în marș trebuie raportate către Administrație. Orele în care nava este în marș ar trebui să fie durată totală a perioadelor în care nava este în marș.”

6 Paragrafele existente 7.9 până la 7.12 se renumerează, respectiv ca 7.10 până la 7.13.

APENDICELE 2 Exemplu de model pentru planul de colectare a datelor privind consumul de combustibil lichid al navei (Partea a II-a a SEEMP)

7 Secțiunea 4 se înlocuiește cu următoarea:

„4 Motoarele și alți consumatori de combustibil lichid de la bordul navei și tipurile de combustibil lichid utilizate

	Motoare sau alte tipuri de consumatori de combustibil lichid	Puterea	Tipurile de combustibil lichid
1	Tipul/Modelul motorului principal	(kW)	
2	Tipul/Modelul motorului auxiliar	(kW)	
3	Căldare cu ardere	(...)	
4	Generatorul de gaz inert	(...)	
5	Altele (Specificați.)	(...)	

8 Secțiunea 6 se înlocuiește cu următoarea:

„6 Metoda de măsurare a consumului de combustibil lichid

Metoda aplicată pentru măsurarea consumului total de combustibil al acestei nave este prezentată mai jos. Descrierea explică procedura de măsurare a datelor și de calculare a valorilor anuale, echipamentele de măsurare implicate etc.

Metoda	Descriere

Metoda aplicată pentru măsurare în cazul fiecărui tip de consumator al acestei nave este prezentată mai jos. Descrierea explică procedura de măsurare a datelor și de calculare a valorilor anuale, echipamentele de măsurare implicate etc.

Motoare sau alte tipuri de consumatori de combustibil lichid	Metoda	Descriere
Tipul/Modelul motorului principal		
Tipul/Modelul motorului auxiliar		
Căldare cu ardere		
Altele (Specificați.)		

REZOLUȚIA MEPC.389(81)
(adoptată la 22 martie 2024)

Amendamente la Liniile directoare din 2022 pentru verificarea de către Administrație a datelor privind consumul de combustibil lichid al navelor și a intensității carbonului operațional [Rezoluția MEPC.348(78)]

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

luând notă de faptul că regula 27.7 din anexa VI la MARPOL impune ca datele privind consumul de combustibil al navei să fie verificate în conformitate cu procedurile stabilite de Administrație, ținând cont de liniile directoare elaborate de Organizație,

luând notă, de asemenea, de faptul că regula 28.6 din anexa VI la MARPOL precizează că CII operațional anual obținut trebuie să fie documentat și verificat în raport cu CII operațional anual cerut pentru a determina clasa intensității carbonului operațional, ținând cont de liniile directoare elaborate de Organizație,

luând notă în continuare de faptul că la cea de-a șaptezeci și opta sesiune a sa Comitetul a adoptat, prin Rezoluția MEPC.348(78), Liniile directoare din 2022 pentru verificarea de către Administrație a datelor privind consumul de combustibil lichid al navelor și a intensității carbonului operațional,

luând în considerare, la cea de-a optzeci și una sesiune a sa, amendamentele propuse la Liniile directoare din 2022 pentru verificarea de către Administrație a datelor privind consumul de combustibil lichid al navelor și a intensității carbonului operațional,

1 adoptă amendamentele la Liniile directoare din 2022 pentru verificarea de către Administrație a datelor privind consumul de combustibil lichid al navelor și a intensității carbonului operațional, astfel cum sunt prevăzute în anexa la prezenta rezoluție;

2 solicită părților la anexa VI la MARPOL și altor guverne membre să aducă amendamentele anexate în atenția comandanților, navigatorilor, armatorilor, operatorilor de nave și a oricăror alte părți interesate.

ANEXĂ
la Rezoluția MEPC.389(81)

Amendamente la liniile directoare din 2022 pentru verificarea de către Administrație a datelor privind consumul de combustibil lichid al navelor și a intensității carbonului operațional [Rezoluția MEPC.348(78)]

1 Paragraful 4.1.5 se înlocuiește cu următorul:

„4.1.5 copii ale documentelor care conțin informații privind cantitatea de combustibil lichid consumat, distanța parcursă, orele în care nava a fost în marș în timpul voiajurilor navei și alte date corespunzătoare perioadei de raportare (de exemplu, jurnalul de bord oficial al navei, jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, notele de livrare a buncărului, rapoartele de la sosire/amiază/plecare, precum și fișierele de date ale jurnalelor automate); și”.

MINISTERUL FINANTELOR

O R D I N

referitor la simplificarea raportării privind durabilitatea

În temeiul art. 10 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 34/2009 privind organizarea și funcționarea Ministerului Finanțelor, cu modificările și completările ulterioare,

având în vedere prevederile art. 4 alin. (1) și ale art. 44 din Legea contabilității nr. 82/1991, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul finanțelor emite următorul ordin:

Art. I. — Reglementările contabile privind situațiile financiare anuale individuale și situațiile financiare anuale consolidate, aprobate prin Ordinul ministrului finanțelor publice nr. 1.802/2014, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 963 din 30 decembrie 2014, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

1. La punctul 2, după litera f) se introduce o nouă literă, lit. g), cu următorul cuprins:

„g) Directiva (UE) 2026/470 a Parlamentului European și a Consiliului din 24 februarie 2026 de modificare a Directivelor 2006/43/CE, 2013/34/UE, (UE) 2022/2.464 și (UE) 2024/1.760 în ceea ce privește anumite cerințe de raportare privind durabilitatea de către întreprinderi și anumite cerințe privind diligența necesară în materie de durabilitate a întreprinderilor, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, din data de 26 februarie 2026.”

2. La punctul 491, alineatul (11) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(11) Entitățile care, la data bilanțului, depășesc o cifră de afaceri netă de 2.250.000.000 lei și un număr mediu de 1.000 de salariați în cursul exercițiului financiar raportează informații privind principalele resurse necorporale și explică în ce fel modelul de afaceri al entității depinde în mod fundamental de astfel de resurse și în ce fel resursele respective reprezintă o sursă de creare de valoare pentru entitate.”

3. Punctul 492⁹ se abrogă.

4. La punctul 492¹¹, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:

„492¹¹. — (1) Entitățile care, la data bilanțului, depășesc o cifră de afaceri netă de 2.250.000.000 lei și un număr mediu de 1.000 de salariați în cursul exercițiului financiar includ în raportul administratorilor informațiile necesare pentru înțelegerea impactului întreprinderii asupra aspectelor de durabilitate și informațiile necesare pentru înțelegerea modului în care aspectele de durabilitate afectează dezvoltarea, performanța și poziția entității.”

5. La punctul 492¹⁴, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:

„492¹⁴. — (1) Dacă este cazul, informațiile menționate la pct. 492¹¹-492¹³ conțin informații cu privire la propriile operațiuni ale entității și la lanțul său valoric, inclusiv la produsele și serviciile sale, la relațiile sale de afaceri și lanțul său de aprovizionare.”

6. La punctul 492¹⁴, după alineatul (1) se introduc șapte noi alineate, alin. (11)-(17), cu următorul cuprins:

„(11) În sensul alin. (12), (13) și (14) se aplică următoarele definiții:

a) *entitate raportoare* înseamnă o entitate care are obligația de a raporta în temeiul pct. 492¹¹;

b) *entitate protejată* înseamnă o entitate care:

(i) nu depășește, la data bilanțului, un număr mediu de 1.000 de salariați în cursul exercițiului financiar precedent; și

(ii) se află în lanțul valoric al unei entități raportoare;

c) *standarde voluntare* înseamnă standardele de raportare voluntară menționate la art. 29ca din Directiva 2013/34/UE.

(12) Entitățile raportoare se pot baza pe o declarație pe propria răspundere din partea entităților din lanțul lor valoric pentru a stabili dacă sunt entități protejate. Entitățile raportoare nu sunt obligate să ia măsuri pentru a verifica informațiile conținute într-o astfel de declarație pe propria răspundere. Cu toate acestea, ele nu se pot baza pe declarația pe propria răspundere în cazul în care știu sau se poate aștepta în mod rezonabil să știe că declarația este în mod vădit incorectă.

(13) Entitățile protejate au dreptul de a refuza să furnizeze informații care ies din sfera informațiilor specificate în standardele voluntare ca răspuns la o cerere formulată în scopul raportării privind durabilitatea, astfel cum se prevede în prezentele reglementări. În plus:

a) atunci când stabilesc acorduri contractuale și de altă natură în scopul îndeplinirii cerințelor de raportare privind durabilitatea prevăzute de prezentele reglementări, entitățile raportoare nu solicită entităților protejate să furnizeze informații care ies din sfera informațiilor specificate în standardele voluntare;

b) nicio dispoziție contractuală contrară lit. a) nu este obligatorie, fără a afecta totuși caracterul obligatoriu al celorlalte dispoziții ale contractului;

c) în cazul în care o entitate raportoare solicită informații, în mod direct sau indirect, de la entitățile protejate în scopul raportării privind durabilitatea, astfel cum se prevede în prezentele reglementări, iar unele sau toate informațiile respective ies din sfera informațiilor specificate în standardele voluntare, acea entitate raportoare se asigură că entitățile protejate sunt informate cu privire la următoarele:

(i) informațiile care ies din sfera informațiilor specificate în standardele voluntare; și

(ii) dreptul legal al entităților protejate de a refuza să furnizeze informații;

d) se consideră că entitățile raportoare care raportează informațiile necesare privind lanțul valoric fără a raporta de la entitățile protejate nicio informație care iese din sfera informațiilor specificate în standardele voluntare au respectat obligația de raportare a informațiilor privind lanțul valoric prevăzută la alin. (1).

(14) Nicio dispoziție a alin. (13):

a) nu afectează cererile de informații în alte scopuri decât cel al raportării privind durabilitatea, astfel cum se prevede în prezentele reglementări, inclusiv cererile în scopul respectării cerințelor Uniunii aplicabile entităților de a desfășura un proces de diligență necesară; și nici

b) nu impune sau nu implică nicio obligație oricărei entități din lanțul valoric de a furniza informații privind durabilitatea.

(15) În primii trei ani de aplicare a cerințelor de raportare privind durabilitatea în conformitate cu prevederile pct. 492¹¹ și în cazul în care nu sunt disponibile toate informațiile necesare privind lanțul său valoric, entitatea explică eforturile depuse

pentru a obține informațiile necesare privind lanțul său valoric, motivele pentru care nu au putut fi obținute toate informațiile necesare și planurile sale de a obține toate informațiile necesare în viitor. După această perioadă de tranziție de trei ani, entitatea îndeplinește cerințele de raportare pentru informațiile privind lanțul valoric prin utilizarea informațiilor obținute direct de la entitățile din lanțul său valoric sau a estimărilor pentru informațiile respective, după caz.

(16) În înțelesul alin. (11) lit. b), ambele criterii prevăzute la acea literă se aplică la nivel individual, fără a lua în considerare numărul de salariați ai filialelor, dacă există, sau numărul de salariați ai societății-mamă finale.

(17) În înțelesul alin. (11) lit. b) pct. (i), pragul de 1.000 de salariați se stabilește luând în considerare doar exercițiul financiar precedent. De exemplu, în scopul raportării lanțului valoric pentru exercițiul financiar al anului 2026, entitățile protejate sunt cele care nu au depășit un număr mediu de 1.000 de salariați în cursul exercițiului financiar al anului 2025.”

7. La punctul 492¹⁴, alineatul (3) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(3) Atunci când raportează informațiile menționate la pct. 492¹¹-492¹³, entitățile pot omite următoarele informații:

a) în cazuri excepționale, informații a căror divulgare ar aduce prejudicii grave poziției comerciale a entității, dacă sunt îndeplinite condițiile următoare:

- (i) omiterea lor nu împiedică o înțelegere corectă și echilibrată a dezvoltării, performanței și poziției entității sau a principalelor sale riscuri sau principalelor sale impacturi;
- (ii) entitatea a stabilit că este imposibil să divulge informațiile într-un mod care să îi permită să îndeplinească obiectivele cerinței de informare fără a-și prejudicia grav poziția comercială, de exemplu, pe bază agregată;
- (iii) entitatea comunică faptul că a utilizat scutirea prevăzută la prezentul alineat; și
- (iv) entitatea reevaluează la fiecare dată de raportare dacă informațiile pot fi omise din nou;

b) informații care corespund capitalului intelectual, proprietăți intelectuale, know-how-ului, informațiilor tehnologice sau rezultatelor inovării, care s-ar califica drept secrete comerciale în sensul definiției de la art. 2 pct. 1 din Directiva (UE) 2016/943 a Parlamentului European și a Consiliului din 8 iunie 2016 privind protecția know-how-ului și a informațiilor de afaceri nedivulgate (secrete comerciale) împotriva dobândirii, utilizării și divulgării ilegale, așa cum este transpusă în legislația națională, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

- (i) entitatea comunică faptul că a utilizat scutirea prevăzută la prezentul alineat; și
- (ii) entitatea reevaluează la fiecare dată de raportare dacă informațiile pot fi omise din nou;

c) informații clasificate în sensul definiției de la art. 2 pct. 7 din Regulamentul (UE) 2023/2.418 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 octombrie 2023 de instituire a unui instrument pentru consolidarea industriei europene de apărare prin achiziții publice în comun (EDIRPA), dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

- (i) entitatea comunică faptul că a utilizat scutirea prevăzută la prezentul alineat; și
- (ii) entitatea reevaluează la fiecare dată de raportare dacă informațiile pot fi omise din nou;

d) alte informații care trebuie să fie protejate împotriva accesului sau divulgării neautorizate, pe baza obligațiilor prevăzute în alte acte juridice ale Uniunii sau în dreptul intern, sau pentru a proteja viața privată sau siguranța unei persoane fizice sau securitatea unei persoane juridice, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

- (i) entitatea comunică faptul că a utilizat scutirea prevăzută la prezentul alineat; și

- (ii) entitatea reevaluează la fiecare dată de raportare dacă informațiile pot fi omise din nou.”

8. La punctul 492¹⁸, după alineatul (4) se introduc două noi alineate, alin. (5) și (6), cu următorul cuprins:

„(5) Scutirea prevăzută la prezentul punct se aplică și entităților de interes public care sunt supuse cerințelor prezentei secțiuni.

(6) O entitate de interes public care îndeplinește condițiile pentru a fi scutită, dar alege să nu beneficieze de scutire efectuează raportarea privind durabilitatea în conformitate cu standardele complete, fără a putea folosi standardele de raportare voluntară.”

9. La punctul 492¹⁹, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:

„492¹⁹. — (1) Societățile-mamă ale unui grup care, la data bilanțului, depășește, pe bază consolidată, o cifră de afaceri netă de 2.250.000.000 lei și un număr mediu de 1.000 de salariați în cursul exercițiului financiar includ în raportul consolidat al administratorilor informațiile necesare pentru înțelegerea impactului grupului asupra aspectelor de durabilitate și informațiile necesare pentru înțelegerea modului în care aspectele de durabilitate afectează dezvoltarea, performanța și poziția grupului.”

10. La punctul 492²¹, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:

„492²¹. — (1) Dacă este cazul, informațiile menționate la pct. 492²⁰ conțin informații cu privire la propriile operațiuni ale grupului și la lanțul său valoric, inclusiv la produsele și serviciile sale, la relațiile sale de afaceri și lanțul său de aprovizionare.”

11. La punctul 492²¹, după alineatul (1) se introduc opt noi alineate, alin. (11)-(18), cu următorul cuprins:

„(11) În sensul alin. (12), (13) și (14) se aplică următoarele definiții:

a) *entitate raportoare* înseamnă o entitate care are obligația de a raporta în temeiul pct. 492¹⁹;

b) *entitate protejată* înseamnă o entitate care:

- (i) nu depășește, la data bilanțului, un număr mediu de 1.000 de salariați în cursul exercițiului financiar precedent; și
- (ii) se află în lanțul valoric al unei entități raportoare;

c) *standarde voluntare* înseamnă standardele voluntare menționate la art. 29ca din Directiva 2013/34/UE.

(12) Entitățile raportoare se pot baza pe o declarație pe propria răspundere din partea entităților din lanțul lor valoric pentru a stabili dacă sunt entități protejate. Entitățile raportoare nu sunt obligate să ia măsuri pentru a verifica informațiile conținute într-o astfel de declarație pe propria răspundere. Cu toate acestea, ele nu se pot baza pe declarația pe propria răspundere în cazul în care știu sau se poate aștepta în mod rezonabil să știe că declarația este în mod vădit incorectă.

(13) Entitățile protejate au dreptul de a refuza să furnizeze informații care ies din sfera informațiilor specificate în standardele voluntare ca răspuns la o cerere formulată în scopul raportării privind durabilitatea, astfel cum se prevede în prezentele reglementări; în plus:

a) atunci când stabilesc acorduri contractuale și de altă natură în scopul îndeplinirii cerințelor de raportare privind durabilitatea prevăzute de prezentele reglementări, entitățile raportoare nu solicită entităților protejate să furnizeze informații care ies din sfera informațiilor specificate în standardele voluntare;

b) nicio dispoziție contractuală contrară lit. a) nu este obligatorie, fără a afecta totuși caracterul obligatoriu al celorlalte dispoziții ale contractului;

c) în cazul în care o entitate raportoare solicită informații, în mod direct sau indirect, de la entitățile protejate în scopul raportării privind durabilitatea, astfel cum se prevede în prezentele reglementări, iar unele sau toate informațiile

respective ies din sfera informațiilor specificate în standardele voluntare, acea entitate raportoare se asigură că entitățile protejate sunt informate cu privire la următoarele:

- (i) informațiile care ies din sfera informațiilor specificate în standardele voluntare; și
- (ii) dreptul legal al entităților protejate de a refuza să furnizeze informații;

d) se consideră că entitățile raportoare care raportează informațiile necesare privind lanțul valoric fără a raporta de la entitățile protejate nicio informație care iese din sfera informațiilor specificate în standardele voluntare au respectat obligația de raportare a informațiilor privind lanțul valoric prevăzută la alin. (1).

(14) Nicio dispoziție a alin. (13):

a) nu afectează cererile de informații în alte scopuri decât cel al raportării privind durabilitatea, astfel cum se prevede în prezentele reglementări, inclusiv cererile în scopul respectării cerințelor Uniunii aplicabile entităților de a desfășura un proces de diligență necesară; și nici

b) nu impune sau nu implică nicio obligație oricărei entități din lanțul valoric de a furniza informații privind durabilitatea.

(15) În primii trei ani de aplicare a cerințelor de raportare privind durabilitatea în conformitate cu pct. 492¹⁹ și în cazul în care nu sunt disponibile toate informațiile necesare privind lanțul său valoric, entitatea explică eforturile depuse pentru a obține informațiile necesare privind lanțul său valoric, motivele pentru care nu au putut fi obținute toate informațiile necesare și planurile sale de a obține toate informațiile necesare în viitor. După această perioadă de tranziție de trei ani, societatea-mamă îndeplinește cerințele de raportare pentru informațiile privind lanțul valoric prin utilizarea informațiilor obținute direct de la entitățile din lanțul său valoric sau a estimărilor pentru informațiile respective, după caz.

(16) În înțelesul alin. (11) lit. b), ambele criterii prevăzute la acea literă se aplică la nivel individual, fără a lua în considerare numărul de salariați ai filialelor, dacă există, sau numărul de salariați ai societății-mamă finale.

(17) În înțelesul alin. (11) lit. b) pct. (i), pragul de 1.000 de salariați se stabilește luând în considerare doar exercițiul financiar precedent. De exemplu, în scopul raportării lanțului valoric pentru exercițiul financiar al anului 2026, entitățile protejate sunt cele care nu au depășit un număr mediu de 1.000 de salariați în cursul exercițiului financiar al anului 2025.

(18) Filialele unei societăți-mamă care este subiect al cerințelor de raportare privind durabilitatea nu pot fi considerate entități protejate față de societatea lor mamă.”

12. La punctul 492²¹, alineatul (3) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(3) Atunci când raportează informațiile menționate la pct. 492¹⁹ și 492²⁰, societățile-mamă pot omite următoarele informații:

a) în cazuri excepționale, informații a căror divulgare ar aduce prejudicii grave poziției comerciale a grupului, dacă sunt îndeplinite condițiile următoare:

- (i) omiterea lor nu împiedică o înțelegere corectă și echilibrată a dezvoltării, performanței și poziției grupului sau a principalelor sale riscuri sau principalelor sale impacturi;
- (ii) societatea-mamă a stabilit că este imposibil să divulge informațiile într-un mod care să îi permită să îndeplinească obiectivele cerinței de informare fără a prejudicia grav poziția comercială a grupului, de exemplu, pe bază agregată;
- (iii) societatea-mamă comunică faptul că a utilizat scutirea prevăzută la prezentul alineat; și
- (iv) societatea-mamă reevaluează la fiecare dată de raportare dacă informațiile pot fi omise din nou;

b) informații care corespund capitalului intelectual, proprietăți intelectuale, know-how-ului, informațiilor tehnologice sau

rezultatelor inovării, care s-ar califica drept secrete comerciale, astfel cum sunt definite la art. 2 pct. 1 din Directiva (UE) 2016/943, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

- (i) societatea-mamă comunică faptul că a utilizat scutirea prevăzută la prezentul alineat; și
- (ii) societatea-mamă reevaluează la fiecare dată de raportare dacă informațiile pot fi omise din nou;

c) informații clasificate în sensul definiției de la art. 2 pct. 7 din Regulamentul (UE) 2023/2.418, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

- (i) societatea-mamă comunică faptul că a utilizat scutirea prevăzută la prezentul alineat; și
- (ii) societatea-mamă reevaluează la fiecare dată de raportare dacă informațiile pot fi omise din nou;

d) alte informații care trebuie să fie protejate împotriva accesului sau divulgării neautorizate, pe baza obligațiilor prevăzute în alte acte juridice ale Uniunii sau în dreptul intern, sau pentru a proteja viața privată sau siguranța unei persoane fizice sau securitatea unei persoane juridice, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

- (i) societatea-mamă comunică faptul că a utilizat scutirea prevăzută la prezentul alineat; și
- (ii) societatea-mamă reevaluează la fiecare dată de raportare dacă informațiile pot fi omise din nou.”

13. La punctul 492²⁵, după alineatul (4) se introduc șase noi alineate, alin. (5)-(10), cu următorul cuprins:

„(5) Scutirea prevăzută la prezentul punct se aplică și entităților de interes public care sunt supuse cerințelor prezentei secțiuni.

(6) O entitate de interes public care îndeplinește condițiile pentru a fi scutită, dar alege să nu beneficieze de scutire efectuează raportarea privind durabilitatea în conformitate cu standardele complete, fără a putea folosi standardele de raportare voluntară.

(7) Prin derogare de la pct. 492¹⁹, în cazul în care componența grupului s-a modificat în cursul exercițiului financiar ca urmare a achizițiilor sau a fuziunilor de entități, societatea-mamă poate decide să nu includă în raportul consolidat al administratorilor aferent exercițiului financiar respectiv informațiile menționate la pct. 492¹⁹ cu privire la entitățile care fac obiectul unei achiziții sau al unei fuziuni.

(8) Prin derogare de la pct. 492¹⁹, societatea-mamă poate decide să nu includă în raportul consolidat al administratorilor informațiile menționate la pct. 492¹⁹ cu privire la orice filială care iese din grup în cursul exercițiului financiar.

(9) O societate-mamă care exercită opțiunile menționate la alin. (7) sau (8) indică orice eveniment semnificativ care a afectat filiala în cursul exercițiului financiar și care are un efect asupra impacturilor, riscurilor sau oportunităților grupului în materie de durabilitate.

(10) Excepțiile prevăzute la alin. (7) și (8) se aplică numai societății-mamă care trebuie să raporteze la nivel consolidat. Aceasta poate decide dacă să includă în raportul consolidat al administratorilor, respectiv să excludă din acesta societățile menționate la alin. (7), respectiv alin. (8).”

14. Secțiunea 71.4 se modifică și va avea următorul cuprins:

„SECȚIUNEA 71.4

Formatul de raportare electronic unic

492²⁶. — Entitățile supuse cerințelor prezentului capitol își întocmesc raportul administratorilor în formatul de raportare electronic specificat la art. 3 din Regulamentul delegat (UE) 2019/815 al Comisiei din 17 decembrie 2018 de completare a Directivei 2004/109/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește standardele tehnice de reglementare privind specificarea unui format de raportare electronic unic și își marchează raportarea privind durabilitatea,

inclusiv informațiile prevăzute la articolul 8 din Regulamentul (UE) 2020/852, în conformitate cu formatul de raportare electronic specificat în regulamentul delegat respectiv. Până la adoptarea acestor norme privind marcarea prin intermediul Regulamentului delegat (UE) 2019/815, entitățile nu au obligația de a marca raportarea privind durabilitatea.

492²⁷. — Societățile-mamă supuse cerințelor prezentului capitol își întocmesc raportul consolidat al administratorilor în formatul de raportare electronic specificat la art. 3 din Regulamentul delegat (UE) 2019/815 și marchează raportarea privind durabilitatea, inclusiv informațiile prevăzute la art. 8 din Regulamentul (UE) 2020/852, în conformitate cu formatul de raportare electronic specificat în regulamentul delegat respectiv. Până la adoptarea acestor norme privind marcarea prin intermediul Regulamentului delegat (UE) 2019/815, societățile-mamă nu au obligația de a marca raportarea privind durabilitatea.”

15. La punctul 492²⁸, alineatele (2), (4) și (5) se modifică și vor avea următorul cuprins:

„(2) Prevederile alin. (1) se aplică numai filialelor care, la data bilanțului, depășesc o cifră de afaceri netă de 1.000.000.000 lei în exercițiul financiar precedent. În cazul unei filiale cu sediul în România care este ea însăși societate-mamă și a cărei societate-mamă finală este reglementată de dreptul unei țări terțe, stabilirea nivelului cifrei de afaceri nete se efectuează pe baza informațiilor corespunzătoare filialei determinate la nivel individual, și nu la nivelul grupului.

.....
(4) Prevederile alin. (3) se aplică sucursalei numai în cazul în care entitatea dintr-o țară terță nu are o filială, astfel cum se menționează la alin. (1), și în cazul în care sucursala a generat o cifră de afaceri netă de peste 1.000.000.000 lei în exercițiul financiar precedent.

(5) Prevederile alin. (1) și (3) se aplică filialelor sau sucursalelor menționate la alineatele respective numai în cazul în care entitatea dintr-o țară terță, la nivel de grup sau, dacă nu este cazul, la nivel individual, a generat o cifră de afaceri netă în Uniune mai mare de 2.250.000.000 lei pentru fiecare dintre ultimele două exerciții financiare consecutive.”

16. La punctul 562, după alineatul (1) se introduce un nou alineat, alin. (1¹), cu următorul cuprins:

„(1¹) Prin derogare de la alin. (1), responsabilitatea colectivă a membrilor organelor de administrație, de conducere și de supraveghere ale unei entități, care acționează în limitele competențelor conferite de legislația națională, în ceea ce privește raportul administratorilor sau raportul consolidat al administratorilor, după caz, se limitează la publicarea acestuia în conformitate cu secțiunea 71.4, nu și la întocmirea acestuia potrivit aceleiași secțiuni.”

17. La punctul 563 alineatul (4), litera a¹) se modifică și va avea următorul cuprins:

„a¹) dacă este cazul, exprimă o opinie bazată pe o misiune de asigurare limitată în ceea ce privește conformitatea raportării privind durabilitatea cu cerințele aplicabile, inclusiv conformitatea raportării privind durabilitatea cu standardele de raportare privind durabilitatea adoptate de către Comisia Europeană în temeiul art. 29b din Directiva 2013/34/UE, procesul desfășurat de entitate pentru identificarea informațiilor raportate în temeiul respectivelor standarde de raportare privind durabilitatea și conformitatea cu cerința de a marca raportarea privind durabilitatea în conformitate cu secțiunea 71.4, precum și în ceea ce privește conformitatea cu cerințele de raportare prevăzute la art. 8 din Regulamentul (UE) 2020/852.”

18. La punctul 564, după alineatul (2) se introduce un nou alineat, alin. (3), cu următorul cuprins:

„(3) Opinia menționată la pct. 563 alin. (4) lit. a¹) este elaborată într-un mod care respectă pe deplin dreptul entităților din lanțul valoric care, la data bilanțului, nu depășesc un număr mediu de 1.000 de salariați în cursul exercițiului financiar

precedent de a refuza să furnizeze entității raportoare orice informație care iese din sfera informațiilor specificate în standardele de raportare voluntară menționate la art. 29ca din Directiva 2013/34/UE. În scopul furnizării opiniei de asigurare limitată, auditorul statutar nu trebuie să solicite de la entitatea raportoare sau de la entitatea protejată informații care depășesc pragul prevăzut de standardele voluntare.”

Art. II. — Ordinul ministrului finanțelor publice nr. 2.844/2016 pentru aprobarea Reglementărilor contabile conforme cu Standardele Internaționale de Raportare Financiară, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1020 și 1020 bis din 19 decembrie 2016, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

1. La articolul 15, după a șasea liniuță se introduce o nouă liniuță, cu următorul cuprins:

„— Directiva (UE) 2026/470 a Parlamentului European și a Consiliului din 24 februarie 2026 de modificare a Directivelor 2006/43/CE, 2013/34/UE, (UE) 2022/2.464 și (UE) 2024/1.760 în ceea ce privește anumite cerințe de raportare privind durabilitatea de către întreprinderi și anumite cerințe privind diligența necesară în materie de durabilitate a întreprinderilor, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, din data de 26 februarie 2026.”

2. În anexa nr. 1, la punctul 33, după alineatul (1) se introduce un nou alineat, alin. (1¹), cu următorul cuprins:

„(1¹) Prin derogare de la alin. (1), responsabilitatea colectivă a membrilor organelor de administrație, de conducere și de supraveghere ale unei entități, care acționează în limitele competențelor conferite de legislația națională, în ceea ce privește raportul administratorilor sau raportul consolidat al administratorilor, după caz, se limitează la publicarea acestuia în conformitate cu secțiunea 71.4, nu și la întocmirea acestuia potrivit aceleiași secțiuni.”

3. În anexa nr. 1, la punctul 34 alineatul (2), litera a¹) se modifică și va avea următorul cuprins:

„a¹) dacă este cazul, exprimă o opinie bazată pe o misiune de asigurare limitată în ceea ce privește conformitatea raportării privind durabilitatea cu cerințele aplicabile, inclusiv conformitatea raportării privind durabilitatea cu standardele de raportare privind durabilitatea adoptate de către Comisia Europeană în temeiul art. 29b din Directiva 2013/34/UE, procesul desfășurat de entitate pentru identificarea informațiilor raportate în temeiul respectivelor standarde de raportare privind durabilitatea și conformitatea cu cerința de a marca raportarea privind durabilitatea în conformitate cu secțiunea 71.4, precum și în ceea ce privește conformitatea cu cerințele de raportare prevăzute la art. 8 din Regulamentul (UE) 2020/852.”

4. În anexa nr. 1, la punctul 34, după alineatul (2) se introduce un nou alineat, alin. (3), cu următorul cuprins:

„(3) Opinia menționată la pct. 34 alin. (2) lit. a¹) este elaborată într-un mod care respectă pe deplin dreptul entităților din lanțul valoric care, la data bilanțului, nu depășesc un număr mediu de 1.000 de salariați în cursul exercițiului financiar precedent de a refuza să furnizeze entității raportoare orice informație care iese din sfera informațiilor specificate în standardele de raportare voluntară menționate la art. 29ca din Directiva 2013/34/UE. În scopul furnizării opiniei de asigurare limitată, auditorul statutar nu trebuie să solicite de la entitatea raportoare sau de la entitatea protejată informații care depășesc pragul prevăzut de standardele voluntare.”

5. În anexa nr. 1, punctul 48³ se modifică și va avea următorul cuprins:

„48³. — (1) Entitățile prevăzute la art. 1 alin. (2) și (2¹) din ordin care, la data bilanțului, depășesc limitele a cel puțin două dintre următoarele trei criterii:

- a) totalul activelor: 25.000.000 lei;
 - b) cifra de afaceri netă: 50.000.000 lei;
 - c) numărul mediu de salariați în cursul exercițiului financiar: 50
- sunt denumite, în înțelesul prezentelor reglementări, *entități mijlocii și mari*.

(2) În înțelesul prezentului capitol, cifra de afaceri netă are înțelesul veniturilor, astfel cum sunt definite de IFRS-uri.”

6. În anexa nr. 1, la punctul 48⁴, alineatul (2) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(2) Entitățile care, la data bilanțului, depășesc o cifră de afaceri netă de 2.250.000.000 lei și un număr mediu de 1.000 de salariați în cursul exercițiului financiar raportează informații privind principalele resurse necorporale și explică în ce fel modelul de afaceri al entității depinde în mod fundamental de astfel de resurse și în ce fel resursele respective reprezintă o sursă de creare de valoare pentru entitate.”

7. În anexa nr. 1, la punctul 48⁵, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:

„48⁵. — (1) Entitățile care, la data bilanțului, depășesc o cifră de afaceri netă de 2.250.000.000 lei și un număr mediu de 1.000 de salariați în cursul exercițiului financiar includ în raportul administratorilor informațiile necesare pentru înțelegerea impactului întreprinderii asupra aspectelor de durabilitate și informațiile necesare pentru înțelegerea modului în care aspectele de durabilitate afectează dezvoltarea, performanța și poziția entității.”

8. În anexa nr. 1, la punctul 48⁸, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:

„48⁸. — (1) Dacă este cazul, informațiile menționate la pct. 48⁵-48⁷ conțin informații cu privire la propriile operațiuni ale entității și la lanțul său valoric, inclusiv la produsele și serviciile sale, la relațiile sale de afaceri și lanțul său de aprovizionare.”

9. În anexa nr. 1, la punctul 48⁸, după alineatul (1) se introduc șapte noi alineate, alin. (1¹)-(1⁷), cu următorul cuprins:

„(1¹) În sensul alin. (1²), (1³) și (1⁴) se aplică următoarele definiții:

a) *entitate raportoare* înseamnă o entitate care are obligația de a raporta în temeiul pct. 48⁵;

b) *entitate protejată* înseamnă o entitate care:

(i) nu depășește, la data bilanțului, un număr mediu de 1.000 de salariați în cursul exercițiului financiar precedent; și

(ii) se află în lanțul valoric al unei entități raportoare;

c) *standarde voluntare* înseamnă standardele de raportare voluntară menționate la art. 29ca din Directiva 2013/34/UE.

(1²) Entitățile raportoare se pot baza pe o declarație pe propria răspundere din partea entităților din lanțul lor valoric pentru a stabili dacă sunt entități protejate. Entitățile raportoare nu sunt obligate să ia măsuri pentru a verifica informațiile conținute într-o astfel de declarație pe propria răspundere. Cu toate acestea, ele nu se pot baza pe declarația pe propria răspundere în cazul în care știu sau se poate aștepta în mod rezonabil să știe că declarația este în mod vădit incorectă.

(1³) Entitățile protejate au dreptul de a refuza să furnizeze informații care ies din sfera informațiilor specificate în standardele voluntare ca răspuns la o cerere formulată în scopul raportării privind durabilitatea, astfel cum se prevede în prezentele reglementări; în plus:

a) atunci când stabilesc acorduri contractuale și de altă natură în scopul îndeplinirii cerințelor de raportare privind durabilitatea prevăzute de prezentele reglementări, entitățile raportoare nu solicită entităților protejate să furnizeze informații care ies din sfera informațiilor specificate în standardele voluntare;

b) nicio dispoziție contractuală contrară lit. a) nu este obligatorie, fără a afecta totuși caracterul obligatoriu al celorlalte dispoziții ale contractului;

c) în cazul în care o entitate raportoare solicită informații, în mod direct sau indirect, de la entitățile protejate în scopul raportării privind durabilitatea, astfel cum se prevede în prezentele reglementări, iar unele sau toate informațiile respective ies din sfera informațiilor specificate în standardele voluntare, entitatea raportoare respectivă se asigură că entitățile protejate sunt informate cu privire la următoarele:

(i) informațiile care ies din sfera informațiilor specificate în standardele voluntare; și

(ii) dreptul legal al entităților protejate de a refuza să furnizeze informații;

d) se consideră că entitățile raportoare care raportează informațiile necesare privind lanțul valoric fără a raporta de la entitățile protejate nicio informație care iese din sfera informațiilor specificate în standardele voluntare au respectat obligația de raportare a informațiilor privind lanțul valoric prevăzută la alin. (1).

(1⁴) Nicio dispoziție a alin. (1³):

a) nu afectează cererile de informații în alte scopuri decât cel al raportării privind durabilitatea, astfel cum se prevede în prezentele reglementări, inclusiv cererile în scopul respectării cerințelor Uniunii aplicabile entităților de a desfășura un proces de diligență necesară; și nici

b) nu impune sau nu implică nicio obligație oricărei entități din lanțul valoric de a furniza informații privind durabilitatea.

(1⁵) În primii trei ani de aplicare a cerințelor de raportare privind durabilitatea în conformitate cu prevederile pct. 48⁵ și în cazul în care nu sunt disponibile toate informațiile necesare privind lanțul său valoric, entitatea explică eforturile depuse pentru a obține informațiile necesare privind lanțul său valoric, motivele pentru care nu au putut fi obținute toate informațiile necesare și planurile sale de a obține toate informațiile necesare în viitor. După această perioadă de tranziție de trei ani, entitatea îndeplinește cerințele de raportare pentru informațiile privind lanțul valoric prin utilizarea informațiilor obținute direct de la entitățile din lanțul său valoric sau a estimărilor pentru informațiile respective, după caz.

(1⁶) În înțelesul alin. (1¹) lit. b), ambele criterii prevăzute la acea literă se aplică la nivel individual, fără a lua în considerare numărul de salariați ai filialelor, dacă există, sau numărul de salariați ai societății-mamă finale.

(1⁷) În înțelesul alin. (1¹) lit. b) pct. (i), pragul de 1.000 de salariați se stabilește luând în considerare doar exercițiul financiar precedent. De exemplu, în scopul raportării lanțului valoric pentru exercițiul financiar al anului 2026, entitățile protejate sunt cele care nu au depășit un număr mediu de 1.000 de salariați în cursul exercițiului financiar al anului 2025.”

10. În anexa nr. 1, la punctul 48⁸, alineatul (3) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(3) Atunci când raportează informațiile menționate la pct. 48⁵-48⁷, entitățile pot omite următoarele informații:

a) în cazuri excepționale, informații a căror divulgare ar aduce prejudicii grave poziției comerciale a entității, dacă sunt îndeplinite condițiile următoare:

(i) omiterea lor nu împiedică o înțelegere corectă și echilibrată a dezvoltării, performanței și poziției entității sau a principalelor sale riscuri sau principalelor sale impacturi;

(ii) entitatea a stabilit că este imposibil să divulge informațiile într-un mod care să îi permită să îndeplinească obiectivele cerinței de informare fără a-și prejudicia grav poziția comercială, de exemplu, pe bază agregată;

(iii) entitatea comunică faptul că a utilizat scutirea prevăzută la prezentul alineat; și

(iv) entitatea reevaluează la fiecare dată de raportare dacă informațiile pot fi omise din nou;

b) informații care corespund capitalului intelectual, proprietății intelectuale, know-how-ului, informațiilor tehnologice sau rezultatelor inovării, care s-ar califica drept secrete comerciale în sensul definiției de la art. 2 pct. 1 din Directiva (UE) 2016/943 a Parlamentului European și a Consiliului din 8 iunie 2016 privind protecția know-how-ului și a informațiilor de afaceri nedivulgate (secrete comerciale) împotriva dobândirii, utilizării și divulgării ilegale, așa cum este transpusă în legislația națională, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

(i) entitatea comunică faptul că a utilizat scutirea prevăzută la prezentul alineat; și

(ii) entitatea reevaluează la fiecare dată de raportare dacă informațiile pot fi omise din nou;

c) informații clasificate în sensul definiției de la art. 2 pct. 7 din Regulamentul (UE) 2023/2.418 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 octombrie 2023 de instituire a unui

instrument pentru consolidarea industriei europene de apărare prin achiziții publice în comun (EDIRPA), dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

- (i) entitatea comunică faptul că a utilizat scutirea prevăzută la prezentul alineat; și
- (ii) entitatea reevaluează la fiecare dată de raportare dacă informațiile pot fi omise din nou;

d) alte informații care trebuie să fie protejate împotriva accesului sau divulgării neautorizate, pe baza obligațiilor prevăzute în alte acte juridice ale Uniunii sau în dreptul intern, sau pentru a proteja viața privată sau siguranța unei persoane fizice sau securitatea unei persoane juridice, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

- (i) entitatea comunică faptul că a utilizat scutirea prevăzută la prezentul alineat; și
- (ii) entitatea reevaluează la fiecare dată de raportare dacă informațiile pot fi omise din nou.”

11. În anexa nr. 1, punctul 48¹¹ se modifică și va avea următorul cuprins:

„48¹¹. — Se consideră că entitățile care îndeplinesc cerințele prevăzute la pct. 48⁵-48⁹ au respectat cerința prevăzută la pct. 17 alin. (1).”

12. În anexa nr. 1, punctul 48¹³ se modifică și va avea următorul cuprins:

„48¹³. — (1) Scutirea prevăzută la pct. 48¹² se aplică și entităților de interes public care sunt supuse cerințelor prezentei secțiuni.

(2) O entitate de interes public care îndeplinește condițiile pentru a fi scutită, dar alege să nu beneficieze de scutire efectuează raportarea privind durabilitatea în conformitate cu standardele complete, fără a putea folosi standardele de raportare voluntară.”

13. În anexa nr. 1, la punctul 48¹⁴, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:

„48¹⁴. — (1) Societățile-mamă ale unui grup care, la data bilanțului, depășește, pe bază consolidată, o cifră de afaceri netă de 2.250.000.000 lei și un număr mediu de 1.000 de salariați în cursul exercițiului financiar includ în raportul consolidat al administratorilor informațiile necesare pentru înțelegerea impactului grupului asupra aspectelor de durabilitate și informațiile necesare pentru înțelegerea modului în care aspectele de durabilitate afectează dezvoltarea, performanța și poziția grupului.”

14. În anexa nr. 1, la punctul 48¹⁴, după alineatul (2) se introduc patru noi alineate, alin. (2¹)-(2⁴), cu următorul cuprins:

„(2¹) Prin derogare de la alin. (1) și (3), în cazul în care componența grupului s-a modificat în cursul exercițiului financiar ca urmare a achizițiilor sau a fuziunilor de entități, societatea-mamă poate decide să nu includă în raportul consolidat al administratorilor aferent exercițiului financiar respectiv informațiile menționate la alin. (1) și (3), cu privire la entitățile care fac obiectul unei achiziții sau al unei fuziuni.

(2²) Prin derogare de la alin. (1) și (3), societatea-mamă poate decide să nu includă în raportul consolidat al administratorilor informațiile menționate la alin. (1) și (3), cu privire la orice filială care iese din grup în cursul exercițiului financiar.

(2³) O societate-mamă care exercită opțiunile menționate la alin. (2¹) sau (2²) indică orice eveniment semnificativ care a afectat filiala în cursul exercițiului financiar și care are un efect asupra impacturilor, riscurilor sau oportunităților grupului în materie de durabilitate.

(2⁴) Excepțiile prevăzute la alin. (2¹) și (2²) se aplică numai societății-mamă care trebuie să raporteze la nivel consolidat. Aceasta poate decide dacă să includă în raportul consolidat al administratorilor, respectiv să excludă din acesta societățile menționate la alin. (2¹), respectiv alin. (2²).”

15. În anexa nr. 1, la punctul 48¹⁶, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:

„48¹⁶. — (1) Dacă este cazul, informațiile menționate la pct. 48²⁰ conțin informații cu privire la propriile operațiuni ale

grupului și la lanțul său valoric, inclusiv la produsele și serviciile sale, la relațiile sale de afaceri și lanțul său de aprovizionare.”

16. În anexa nr. 1, la punctul 48¹⁶, după alineatul (1) se introduc opt noi alineate, alin. (1¹)-(1⁸), cu următorul cuprins:

„(1¹) În sensul alin. (12), (13) și (14) se aplică următoarele definiții:

a) *entitate raportoare* înseamnă o entitate care are obligația de a raporta în temeiul pct. 48¹⁴;

b) *entitate protejată* înseamnă o entitate care:

(i) nu depășește, la data bilanțului, un număr mediu de 1.000 de salariați în cursul exercițiului financiar precedent; și

(ii) se află în lanțul valoric al unei entități raportoare;

c) *standarde voluntare* înseamnă standardele voluntare menționate la art. 29ca din Directiva 2013/34/UE.

(12) Entitățile raportoare se pot baza pe o declarație pe propria răspundere din partea entităților din lanțul lor valoric pentru a stabili dacă sunt entități protejate. Entitățile raportoare nu sunt obligate să ia măsuri pentru a verifica informațiile conținute într-o astfel de declarație pe propria răspundere. Cu toate acestea, ele nu se pot baza pe declarația pe propria răspundere în cazul în care știu sau se poate aștepta în mod rezonabil să știe că declarația este în mod vădit incorectă.

(13) Entitățile protejate au dreptul de a refuza să furnizeze informații care ies din sfera informațiilor specificate în standardele voluntare ca răspuns la o cerere formulată în scopul raportării privind durabilitatea, astfel cum se prevede în prezentele reglementări; în plus:

a) atunci când stabilesc acorduri contractuale și de altă natură în scopul îndeplinirii cerințelor de raportare privind durabilitatea prevăzute de prezentele reglementări, entitățile raportoare nu solicită entităților protejate să furnizeze informații care ies din sfera informațiilor specificate în standardele voluntare;

b) nicio dispoziție contractuală contrară lit. a) nu este obligatorie, fără a afecta totuși caracterul obligatoriu al celorlalte dispoziții ale contractului;

c) în cazul în care o entitate raportoare solicită informații, în mod direct sau indirect, de la entitățile protejate în scopul raportării privind durabilitatea, astfel cum se prevede în prezentele reglementări, iar unele sau toate informațiile respective ies din sfera informațiilor specificate în standardele voluntare, acea entitate raportoare se asigură că entitățile protejate sunt informate cu privire la următoarele:

(i) informațiile care ies din sfera informațiilor specificate în standardele voluntare; și

(ii) dreptul legal al entităților protejate de a refuza să furnizeze informații;

d) se consideră că entitățile raportoare care raportează informațiile necesare privind lanțul valoric fără a raporta de la entitățile protejate nicio informație care iese din sfera informațiilor specificate în standardele voluntare au respectat obligația de raportare a informațiilor privind lanțul valoric, prevăzută la alin. (1).

(14) Nicio dispoziție a alin. (13):

a) nu afectează cererile de informații în alte scopuri decât cel al raportării privind durabilitatea, astfel cum se prevede în prezentele reglementări, inclusiv cererile în scopul respectării cerințelor Uniunii aplicabile entităților de a desfășura un proces de diligență necesară; și nici

b) nu impune sau nu implică nicio obligație oricărei entități din lanțul valoric de a furniza informații privind durabilitatea.

(15) În primii trei ani de aplicare a cerințelor de raportare privind durabilitatea în conformitate cu pct. 48⁵ și în cazul în care nu sunt disponibile toate informațiile necesare privind lanțul său valoric, entitatea explică eforturile depuse pentru a obține informațiile necesare privind lanțul său valoric, motivele pentru care nu au putut fi obținute toate informațiile necesare și planurile sale de a obține toate informațiile necesare în viitor. După această perioadă de tranziție de trei ani, societatea-mamă îndeplinește cerințele de raportare pentru informațiile privind

lanțul valoric prin utilizarea informațiilor obținute direct de la entitățile din lanțul său valoric sau a estimărilor pentru informațiile respective, după caz.

(16) În înțelesul alin. (11) lit. b), ambele criterii prevăzute la acea literă se aplică la nivel individual, fără a lua în considerare numărul de salariați ai filialelor, dacă există, sau numărul de salariați ai societății-mamă finale.

(17) În înțelesul alin. (11) lit. b) pct. (i), pragul de 1.000 de salariați se stabilește luând în considerare doar exercițiul financiar precedent. De exemplu, în scopul raportării lanțului valoric pentru exercițiul financiar al anului 2026, entitățile protejate sunt cele care nu au depășit un număr mediu de 1.000 de salariați în cursul exercițiului financiar al anului 2025.

(18) Filialele unei societăți-mamă care este subiect al cerințelor de raportare privind durabilitatea nu pot fi considerate entități protejate față de societatea lor mamă.”

17. În anexa nr. 1, la punctul 48¹⁶, alineatul (3) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(3) Atunci când raportează informațiile menționate la pct. 48¹⁴ și 48¹⁵, societățile-mamă pot omite următoarele informații:

a) în cazuri excepționale, informații a căror divulgare ar aduce prejudicii grave poziției comerciale a grupului, dacă sunt îndeplinite condițiile următoare:

- (i) omiterea lor nu împiedică o înțelegere corectă și echilibrată a dezvoltării, performanței și poziției grupului sau a principalelor sale riscuri sau principalelor sale impacturi;
- (ii) societatea-mamă a stabilit că este imposibil să divulge informațiile într-un mod care să îi permită să îndeplinească obiectivele cerinței de informare fără a prejudicia grav poziția comercială a grupului, de exemplu, pe bază agregată;
- (iii) societatea-mamă comunică faptul că a utilizat scutirea prevăzută la prezentul alineat; și
- (iv) societatea-mamă reevaluează la fiecare dată de raportare dacă informațiile pot fi omise din nou;

b) informații care corespund capitalului intelectual, proprietății intelectuale, know-how-ului, informațiilor tehnologice sau rezultatelor inovării, care s-ar califica drept secrete comerciale, astfel cum sunt definite la art. 2 pct. 1 din Directiva (UE) 2016/943, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

- (i) societatea-mamă comunică faptul că a utilizat scutirea prevăzută la prezentul alineat; și
- (ii) societatea-mamă reevaluează la fiecare dată de raportare dacă informațiile pot fi omise din nou;

c) informații clasificate în sensul definiției de la art. 2 pct. 7 din Regulamentul (UE) 2023/2.418, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

- (i) societatea-mamă comunică faptul că a utilizat scutirea prevăzută la prezentul alineat; și
- (ii) societatea-mamă reevaluează la fiecare dată de raportare dacă informațiile pot fi omise din nou;

d) alte informații care trebuie să fie protejate împotriva accesului sau divulgării neautorizate, pe baza obligațiilor prevăzute în alte acte juridice ale Uniunii sau în dreptul intern, sau pentru a proteja viața privată sau siguranța unei persoane fizice sau securitatea unei persoane juridice, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

- (i) societatea-mamă comunică faptul că a utilizat scutirea prevăzută la prezentul alineat; și
- (ii) societatea-mamă reevaluează la fiecare dată de raportare dacă informațiile pot fi omise din nou.”

18. În anexa nr. 1, punctul 48²¹ se modifică și va avea următorul cuprins:

„48²¹. — (1) Scutirea prevăzută la pct. 48²⁰ se aplică și entităților de interes public supuse cerințelor prezentei secțiuni.

(2) O entitate de interes public care îndeplinește condițiile pentru a fi scutită, dar alege să nu beneficieze de scutire efectuează raportarea privind durabilitatea în conformitate cu

standardele complete, fără a putea folosi standardele de raportare voluntară.”

19. În anexa nr. 1, secțiunea 71.4 se modifică și va avea următorul cuprins:

„SECȚIUNEA 71.4

Formatul de raportare electronic unic

4822. — Entitățile supuse cerințelor prezentului capitol își întocmesc raportul administratorilor în formatul de raportare electronic specificat la art. 3 din Regulamentul delegat (UE) 2019/815 al Comisiei din 17 decembrie 2018 de completare a Directivei 2004/109/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește standardele tehnice de reglementare privind specificarea unui format de raportare electronic unic și își marchează raportarea privind durabilitatea, inclusiv informațiile prevăzute la art. 8 din Regulamentul (UE) 2020/852, în conformitate cu formatul de raportare electronic specificat în regulamentul delegat respectiv. Până la adoptarea acestor norme privind marcarea prin intermediul Regulamentului delegat (UE) 2019/815, entitățile nu au obligația de a marca raportarea privind durabilitatea.

4823. — Societățile-mamă supuse cerințelor prezentului capitol își întocmesc raportul consolidat al administratorilor în formatul de raportare electronic specificat la art. 3 din Regulamentul delegat (UE) 2019/815 și marchează raportarea privind durabilitatea, inclusiv informațiile prevăzute la art. 8 din Regulamentul (UE) 2020/852, în conformitate cu formatul de raportare electronic specificat în regulamentul delegat respectiv. Până la adoptarea acestor norme privind marcarea prin intermediul Regulamentului delegat (UE) 2019/815, societățile-mamă nu au obligația de a marca raportarea privind durabilitatea.”

20. În anexa nr. 1, la punctul 48²⁴, alineatele (2) și (3) se modifică și vor avea următorul cuprins:

„(2) Prevederile alin. (1) se aplică numai filialelor care, la data bilanțului, depășesc o cifră de afaceri netă de 1.000.000.000 lei în exercițiul financiar precedent. În cazul unei filiale cu sediul în România care este ea însăși societate-mamă și a cărei societate-mamă finală este reglementată de dreptul unei țări terțe, stabilirea nivelului cifrei de afaceri nete se efectuează pe baza informațiilor corespunzătoare filialei determinate la nivel individual, și nu la nivelul grupului.

(3) Prevederile alin. (1) se aplică filialelor menționate la alineatul respectiv numai în cazul în care entitatea dintr-o țară terță, la nivel de grup sau, dacă nu este cazul, la nivel individual, a generat o cifră de afaceri netă în Uniune mai mare de 2.250.000.000 lei pentru fiecare dintre ultimele două exerciții financiare consecutive.”

Art. III. — Ordinul ministrului finanțelor nr. 85/2024 pentru reglementarea aspectelor referitoare la raportarea privind durabilitatea, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 75 din 26 ianuarie 2024, cu modificările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

1. Articolul II se modifică și va avea următorul cuprins:

„Art. II. — (1) Modificările și completările prevăzute la art. I se aplică pentru exercițiile financiare care încep la următoarea dată:

a) între 1 ianuarie 2024 și 31 decembrie 2026:

- (i) de către entitățile de interes public care depășesc, la data bilanțului, criteriile prevăzute la pct. 9 alin. (4) din reglementările contabile aprobate prin Ordinul ministrului finanțelor publice nr. 1.802/2014, cu modificările și completările ulterioare, precum și numărul mediu de 500 de salariați în cursul exercițiului financiar;
- (ii) de către entitățile de interes public, care sunt societăți-mamă ale unui grup mare, care depășesc, la data bilanțului, pe bază consolidată, numărul mediu de 500 de salariați în cursul exercițiului financiar;

b) 1 ianuarie 2027:

(i) de către entitățile care, la data bilanțului, depășesc o cifră de afaceri netă de 2.250.000.000 lei și un număr mediu de 1.000 de salariați în cursul exercițiului financiar;

(ii) de către entitățile care sunt societăți-mamă ale unui grup care, la data bilanțului, depășește, pe bază consolidată, o cifră de afaceri netă de 2.250.000.000 lei și un număr mediu de 1.000 de salariați în cursul exercițiului financiar;

c) 1 ianuarie 2028, de către entitățile prevăzute la secțiunea 72.1 din reglementările contabile aprobate prin Ordinul ministrului finanțelor publice nr. 1.802/2014, cu modificările și completările ulterioare.

(2) Prin excepție de la prevederile alin. (1), entitățile care au ales un exercițiu financiar diferit de anul calendaristic aplică prevederile art. I de la începutul primului exercițiu financiar ales, care începe ulterior următoarei date:

a) 1 ianuarie 2027, de către entitățile prevăzute la alin. (1) lit. b);

b) 1 ianuarie 2028, de către entitățile prevăzute la alin. (1) lit. c).

(3) Prin derogare de la prevederile alin. (1) lit. a), sunt scutite de la respectarea măsurilor necesare pentru a se conforma cap. 7¹ din reglementările contabile aprobate prin Ordinul ministrului finanțelor publice nr. 1.802/2014, cu modificările și completările ulterioare, entitățile care nu depășesc o cifră de afaceri netă de 2.250.000.000 lei sau un număr mediu de 1.000 de salariați în cursul exercițiului financiar, pe bază consolidată, după caz, pentru exercițiile financiare care încep între 1 ianuarie 2025 și 31 decembrie 2026.

(4) Scutirea prevăzută la alin. (3) nu se aplică entităților prevăzute la cap. 7² din reglementările contabile aprobate prin Ordinul ministrului finanțelor publice nr. 1.802/2014, cu modificările și completările ulterioare.

(5) Opțiunea prevăzută la alin. (3) poate fi exercitată doar pentru exercițiile financiare menționate la acel alineat.”

2. Articolul IV se modifică și va avea următorul cuprins:

„Art. IV. — (1) Modificările și completările prevăzute la art. III se aplică pentru exercițiile financiare care încep la următoarea dată:

a) între 1 ianuarie 2024 și 31 decembrie 2026:

(i) de către entitățile prevăzute la art. 1 alin. (2) lit. a) și

b) din Ordinul ministrului finanțelor publice nr. 2.844/2016 pentru aprobarea Reglementărilor contabile conforme cu Standardele Internaționale de Raportare Financiară, cu modificările și completările ulterioare, care sunt entități mijlocii și mari care

depășesc, la data bilanțului, numărul mediu de 500 de salariați în cursul exercițiului financiar;

(ii) de către entitățile prevăzute la art. 1 alin. (2) lit. a) și b) din Ordinul ministrului finanțelor publice nr. 2.844/2016, cu modificările și completările ulterioare, care sunt societăți-mamă ale unui grup mare, care depășesc, la data bilanțului, pe bază consolidată, un număr mediu de 500 de salariați în cursul exercițiului financiar;

b) 1 ianuarie 2027:

(i) de către entitățile care, la data bilanțului, depășesc o cifră de afaceri netă de 2.250.000.000 lei și un număr mediu de 1.000 de salariați în cursul exercițiului financiar;

(ii) de către entitățile care sunt societăți-mamă ale unui grup care, la data bilanțului, depășește, pe bază consolidată, o cifră de afaceri netă de 2.250.000.000 lei și un număr mediu de 1.000 de salariați în cursul exercițiului financiar;

c) 1 ianuarie 2028, de către entitățile prevăzute la secțiunea 72.1 din anexa nr. 1 la Ordinul ministrului finanțelor publice nr. 2.844/2016, cu modificările și completările ulterioare.

(2) Prin excepție de la prevederile alin. (1), entitățile care au ales un exercițiu financiar diferit de anul calendaristic aplică prevederile art. III de la începutul primului exercițiu financiar ales, care începe ulterior următoarei date:

a) 1 ianuarie 2027, de către entitățile prevăzute la alin. (1) lit. b);

b) 1 ianuarie 2028, de către entitățile prevăzute la alin. (1) lit. c).

(3) Prin derogare de la prevederile alin. (1) lit. a), sunt scutite de la respectarea măsurilor necesare pentru a se conforma cap. 7¹ din anexa nr. 1 la Ordinul ministrului finanțelor publice nr. 2.844/2016, cu modificările și completările ulterioare, entitățile care nu depășesc o cifră de afaceri netă de 2.250.000.000 lei sau un număr mediu de 1.000 de salariați în cursul exercițiului financiar, pe bază consolidată, după caz, pentru exercițiile financiare care încep între 1 ianuarie 2025 și 31 decembrie 2026.

(4) Scutirea prevăzută la alin. (3) nu se aplică entităților prevăzute la cap. 7² din anexa nr. 1 la Ordinul ministrului finanțelor publice nr. 2.844/2016, cu modificările și completările ulterioare.

(5) Opțiunea prevăzută la alin. (3) poate fi exercitată doar pentru exercițiile financiare menționate la acel alineat.”

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

Ministrul finanțelor,
Alexandru Nazare

București, 24 septembrie 2026.
Nr. 1.281.

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR



„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; 012329
C.I.F. RO427282, IBAN: RO55RNCB0082006711100001 BCR
și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 DTCPMB (alocat numai persoanelor juridice bugetare)
Tel. 021.318.51.29/150, fax 021.318.51.15, e-mail: marketing@ramo.ro, www.monitoruloficial.ro

Relații cu publicul: șos. Panduri nr. 1, bloc P33, sectorul 5, București; 050651.

Tel. 021.401.00.73, 021.401.00.78/79/83.

Pentru publicări, încărcăți actele pe site, la: <https://www.monitoruloficial.ro>, secțiunea Publicări.

