

**RÈGLEMENT (UE) 2015/757 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL****du 29 avril 2015****concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(2)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2009/29/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup> et la décision n° 406/2009/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(4)</sup> qui préconisent la participation de tous les secteurs de l'économie, y compris le secteur du transport maritime international, à la réduction des émissions, prévoient qu'en l'absence d'accord international qui inclurait dans ses objectifs de réduction les émissions provenant du transport maritime international et serait approuvé par les États membres dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI) ou par la Communauté dans le cadre de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques d'ici au 31 décembre 2011, il conviendrait que la Commission présente une proposition visant à inclure les émissions du transport maritime international dans l'objectif communautaire de réduction en vue de l'entrée en vigueur de l'acte proposé d'ici à 2013. Cette proposition devrait réduire au minimum les éventuelles incidences négatives sur la compétitivité de la Communauté, tout en tenant compte des avantages environnementaux potentiels.
- (2) Le transport maritime influe sur le climat de la planète et sur la qualité de l'air du fait qu'il génère des émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) et d'autres émissions, telles que des oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), des oxydes de soufre (SO<sub>x</sub>), du méthane (CH<sub>4</sub>), des particules (PM) et du carbone noir.
- (3) Le transport maritime international demeure le seul moyen de transport auquel ne s'appliquent pas les engagements de l'Union en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Selon l'analyse d'impact qui accompagne la proposition pour le présent règlement, la part des émissions de CO<sub>2</sub> imputable à l'Union dans les émissions produites par le transport maritime international a augmenté de 48 % entre 1990 et 2007.
- (4) Compte tenu de l'évolution rapide des connaissances scientifiques concernant les incidences sur le climat mondial des émissions du transport maritime qui ne sont pas liées au CO<sub>2</sub>, il convient de procéder périodiquement, dans le cadre du présent règlement, à une réévaluation de ces incidences. Sur la base de ses évaluations, la Commission devrait analyser les implications pour les politiques et les mesures afin de réduire ces émissions.
- (5) Dans sa résolution du 5 février 2014 sur un cadre pour les politiques en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030, le Parlement européen a invité la Commission et les États membres à fixer comme objectif contraignant pour l'Union à l'horizon 2030 de réduire les émissions nationales de gaz à effet de serre d'au moins 40 % par rapport aux niveaux de 1990. Le Parlement européen y a également souligné que tous les secteurs de l'économie devaient contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre si l'Union voulait apporter sa juste contribution aux efforts mondiaux.

<sup>(1)</sup> JO C 67 du 6.3.2014, p. 170.

<sup>(2)</sup> Position du Parlement européen du 16 avril 2014 (non encore parue au Journal officiel) et position du Conseil en première lecture du 5 mars 2015 (non encore parue au Journal officiel). Position du Parlement européen du 28 avril 2015 (non encore parue au Journal officiel).

<sup>(3)</sup> Directive 2009/29/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant la directive 2003/87/CE afin d'améliorer et d'étendre le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (JO L 140 du 5.6.2009, p. 63).

<sup>(4)</sup> Décision n° 406/2009/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'effort à fournir par les États membres pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre afin de respecter les engagements de la Communauté en matière de réduction de ces émissions jusqu'en 2020 (JO L 140 du 5.6.2009, p. 136).

- (6) Dans ses conclusions des 23 et 24 octobre 2014, le Conseil européen a approuvé un objectif contraignant consistant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans l'Union d'au moins 40 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990. Le Conseil européen a également déclaré qu'il importait de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les risques liés à la dépendance à l'égard des combustibles fossiles dans le secteur des transports et a invité la Commission à continuer d'étudier des instruments et des mesures en vue d'une approche globale et technologiquement neutre, notamment pour la promotion de la réduction des émissions et l'efficacité énergétique dans les transports.
- (7) Dans le septième programme d'action pour l'environnement (PAE) <sup>(1)</sup>, il est souligné que tous les secteurs de l'économie devront participer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre pour que l'Union puisse prendre sa juste part dans les efforts à fournir au niveau mondial. À cet égard, le septième PAE insiste sur le fait que le livre blanc de 2011 sur les transports doit reposer sur un cadre stratégique solide.
- (8) En juillet 2011, l'OMI a adopté des mesures techniques et opérationnelles, à savoir l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) applicable aux navires neufs et le plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP), qui permettront de limiter l'augmentation attendue des émissions de gaz à effet de serre, mais qui ne suffiront pas pour entraîner les réductions nettes des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime international qui sont nécessaires pour atteindre l'objectif global de limitation à 2 °C de la hausse des températures mondiales.
- (9) Selon les données fournies par l'OMI, l'application de mesures opérationnelles et la mise en œuvre des technologies existantes pourraient permettre de réduire dans une proportion pouvant atteindre 75 % la consommation d'énergie et les émissions de CO<sub>2</sub> spécifiques des navires; ces mesures peuvent en grande partie être considérées comme rentables et de nature à présenter des avantages nets pour le secteur, car la diminution des coûts de combustible compense les frais d'exploitation ou d'investissement.
- (10) La meilleure solution pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> du transport maritime à l'échelle de l'Union consiste à mettre en place un système de surveillance, de déclaration et de vérification (système MRV) des émissions de CO<sub>2</sub>, basé sur la consommation de combustible des navires, qui constituerait la première étape d'une approche progressive visant à inclure les émissions du transport maritime dans les engagements pris par l'Union en matière de réduction des gaz à effet de serre, à côté des émissions provenant d'autres secteurs qui contribuent déjà à la réalisation de ces engagements. L'accès public aux données relatives aux émissions contribuera à éliminer les obstacles commerciaux qui empêchent l'adoption de nombreuses mesures à coût négatif qui réduiraient les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime.
- (11) L'adoption de mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de réduction de la consommation de combustible se heurte à des obstacles commerciaux tels qu'un manque d'informations fiables sur la consommation de combustible des navires ou de techniques d'adaptation des navires, des difficultés d'accès au financement en vue d'investissements dans l'efficacité énergétique des navires et des divergences d'intérêts étant donné que les propriétaires de navires ne profiteraient pas de leurs investissements dans l'efficacité énergétique des navires lorsque les frais de combustible sont supportés par les exploitants des navires.
- (12) Il ressort de la consultation des parties prenantes et des discussions avec les partenaires internationaux qu'une approche progressive devrait être appliquée pour inclure les émissions du transport maritime dans les engagements de réduction des gaz à effet de serre de l'Union avec, dans un premier temps, la mise en place d'un système MRV fiable applicable aux émissions de CO<sub>2</sub> du transport maritime, et, ultérieurement, la tarification de ces émissions. Cette approche contribuera à réaliser des progrès importants au niveau international en vue d'aboutir à un accord sur les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, ainsi que sur les autres mesures permettant d'obtenir ces réductions au moindre coût.
- (13) L'instauration d'un système MRV au niveau de l'Union devrait entraîner une réduction des émissions allant jusqu'à 2 % par rapport à une situation inchangée, ainsi que des économies nettes agrégées pouvant atteindre 1,2 milliard d'euros d'ici à 2030 étant donné qu'un tel système pourrait contribuer à l'élimination des obstacles commerciaux, en particulier ceux liés au manque d'informations sur l'efficacité énergétique des navires, en fournissant aux marchés concernés des informations comparables et fiables sur la consommation de combustible et l'efficacité énergétique. Cette réduction des coûts de transport devrait faciliter le commerce international. De surcroît, un système MRV fiable est un préalable à l'adoption de toute mesure fondée sur le marché, de toute norme d'efficacité énergétique ou de toute autre mesure, que ce soit au niveau de l'Union ou sur le plan international. Il fournit également des données fiables permettant de fixer des objectifs précis de réduction des émissions et d'évaluer les progrès accomplis par le secteur du transport maritime sur la voie d'une économie à faible intensité de carbone. En raison du caractère international de la navigation, la méthode privilégiée et la plus efficace pour réduire les émissions de gaz à effet de serre résultant du transport maritime international serait de parvenir à un accord au niveau mondial.

(1) Décision n° 1386/2013/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative à un programme d'action général de l'Union pour l'environnement à l'horizon 2020 «Bien vivre, dans les limites de notre planète» (JO L 354 du 28.12.2013, p. 171).

- (14) Tous les voyages à l'intérieur de l'Union, tous les voyages à destination de l'Union, entre le dernier port situé en dehors de l'Union et le premier port d'escale situé dans l'Union, et tous les voyages entre un port situé dans l'Union et le premier port d'escale en dehors de l'Union, y compris les voyages sur lest, devraient être pris en considération aux fins de la surveillance. Les émissions de CO<sub>2</sub> qui se produisent dans les ports de l'Union, y compris les émissions des navires à quai ou manœuvrant dans un port, devraient également être prises en considération, en particulier lorsque des mesures spécifiques sont prévues pour réduire ou éviter ces émissions. Ces règles devraient s'appliquer sans discrimination à tous les navires, quel que soit leur pavillon. Toutefois, puisque le présent règlement est centré sur le transport maritime, il n'y a pas lieu qu'il fixe des exigences en matière de surveillance, de déclaration et de vérification pour les mouvements et activités de navires n'ayant pas pour objet le transport de fret ou de passagers à des fins commerciales, comme les activités de dragage, de brise-glace, de pose de pipe-lines ou liées à des installations offshore.
- (15) Afin de garantir une égalité de traitement pour les navires opérant dans des conditions climatiques moins favorables, il devrait être possible d'ajouter aux données issues de la surveillance en application du présent règlement des informations particulières ayant trait à la classe glace d'un navire et à la navigation dans les glaces.
- (16) Le système MRV proposé devrait prendre la forme d'un règlement, étant donné la complexité et la nature extrêmement technique des dispositions à introduire, la nécessité de règles uniformes applicables dans l'ensemble de l'Union afin de rendre compte de la dimension internationale du transport maritime et du grand nombre de navires censés faire escale dans les ports de différents États membres, et afin de faciliter la mise en œuvre des dispositions dans l'ensemble de l'Union.
- (17) Un système MRV de l'Union fiable et propre aux navires devrait être basé sur les émissions calculées d'après le combustible consommé lors des voyages à destination et en provenance des ports de l'Union car, du fait de la grande capacité des réservoirs des navires, les données relatives aux ventes de combustible ne pourraient pas fournir d'estimations suffisamment précises de la consommation de combustible dans ce cadre spécifique.
- (18) Le système MRV de l'Union devrait également s'appliquer à d'autres informations utiles qui permettent de déterminer l'efficacité énergétique des navires ou d'analyser de manière plus approfondie les facteurs de développement des émissions, tout en préservant la confidentialité des informations commerciales ou industrielles. Ce champ d'application met également le système MRV de l'Union en adéquation avec les initiatives internationales visant à instaurer des normes d'efficacité énergétique applicables aux navires existants, et qui prévoient également des mesures opérationnelles, et il contribue à l'élimination des obstacles commerciaux liés au manque d'informations.
- (19) Afin de limiter le plus possible la charge administrative pesant sur les propriétaires de navires et les exploitants de navires, en particulier les petites et moyennes entreprises, et afin d'optimiser le rapport coûts/bénéfices du système MRV sans compromettre l'objectif qui est de couvrir la majeure partie des émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport maritime, les règles du MRV devraient uniquement s'appliquer aux grands émetteurs. Le seuil de 5 000 de jauge brute (GT) a été retenu à l'issue d'une analyse objective détaillée de la taille et des émissions des navires qui effectuent des voyages à destination et en provenance de ports de l'Union. Les navires d'une jauge brute supérieure à 5 000 représentent environ 55 % des navires faisant escale dans les ports de l'Union et sont responsables d'environ 90 % des émissions y afférentes. Ce seuil non discriminatoire garantirait la prise en compte des principaux émetteurs. Un seuil plus bas alourdirait la charge administrative, tandis qu'un seuil plus élevé restreindrait la couverture des émissions et limiterait l'efficacité environnementale du système MRV.
- (20) Afin de réduire encore la charge administrative pour les propriétaires de navires et les exploitants de navires, il convient que les règles de surveillance se concentrent sur le CO<sub>2</sub>, qui est le principal gaz à effet de serre émis par le transport maritime.
- (21) Il convient que les règles tiennent compte des exigences en vigueur et des données qui sont déjà disponibles à bord des navires; les compagnies devraient donc avoir la possibilité de choisir une des quatre méthodes de surveillance suivantes: l'utilisation des notes de livraison de soutes, la surveillance des soutes à combustible à bord, le recours à des débitmètres pour les procédés de combustion concernés ou la mesure directe des émissions. Le choix opéré devrait être consigné dans un plan de surveillance propre à chaque navire fournissant des détails sur l'application de la méthode retenue.
- (22) Toute compagnie responsable, pendant toute la durée d'une période de déclaration, d'un navire exerçant des activités de transport maritime devrait être considérée comme responsable de toutes les obligations en matière de surveillance et de déclaration requises pour ladite période de déclaration, y compris la présentation d'une déclaration d'émissions vérifiée en bonne et due forme. En cas de changement de compagnie, la nouvelle compagnie devrait uniquement être responsable des obligations en matière de surveillance et de déclaration qui concernent la période de déclaration au cours de laquelle est intervenu le changement de compagnie. Afin de faciliter l'exécution de ces obligations, la nouvelle compagnie devrait recevoir une copie du dernier plan de surveillance et, le cas échéant, du document de conformité.

- (23) Le système MRV de l'Union ne devrait pas, à ce stade, s'appliquer à d'autres gaz à effet de serre, agents de forçage du climat ou polluants atmosphériques, afin d'éviter de devoir mettre en place des équipements de mesure qui ne sont pas suffisamment fiables ni commercialement disponibles, ce qui pourrait entraver la mise en œuvre du système MRV de l'Union.
- (24) La convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de l'OMI (Marpol) prévoit l'application obligatoire de l'EEDI pour les navires neufs et l'utilisation de SEEMP pour l'ensemble de la flotte mondiale.
- (25) Afin de limiter la charge administrative pour les propriétaires de navire et les exploitants de navires, il convient d'organiser la déclaration et la publication des informations déclarées sur une base annuelle. En limitant aux moyennes annuelles et aux chiffres agrégés la publication des informations concernant les émissions, la consommation de combustible et l'efficacité énergétique, les questions de confidentialité devraient être résolues. Afin de garantir qu'il ne sera pas porté atteinte à la protection des intérêts économiques légitimes lorsqu'elle l'emporte sur l'intérêt public justifiant la divulgation, il y a lieu d'appliquer, dans des cas exceptionnels, un niveau d'agrégation des données différent à la demande de la compagnie. Les données communiquées à la Commission devraient être intégrées aux statistiques pour autant que ces données soient pertinentes pour l'élaboration, la production et la diffusion de statistiques européennes, conformément à la décision 2012/504/UE de la Commission <sup>(1)</sup>.
- (26) La vérification par des vérificateurs accrédités devrait garantir que les plans de surveillance et les déclarations d'émissions sont corrects et conformes aux exigences définies dans le présent règlement. Afin de simplifier la vérification, il importe que les vérificateurs contrôlent la crédibilité des données en comparant les données déclarées aux estimations établies à partir des données de suivi et des caractéristiques des navires. Ces estimations pourraient être fournies par la Commission. Afin de garantir l'impartialité, il convient que les vérificateurs soient des entités juridiques indépendantes et compétentes et qu'ils soient accrédités par des organismes nationaux d'accréditation établis conformément au règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup>.
- (27) Un document de conformité, délivré par un vérificateur, devrait être conservé à bord des navires, afin de prouver le respect des obligations en matière de surveillance, de déclaration et de vérification. Les vérificateurs devraient informer la Commission de la délivrance de ces documents.
- (28) Forte de son expérience dans l'exécution de tâches similaires dans le domaine de la sécurité maritime, l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) devrait, dans le cadre de son mandat, assister la Commission en assumant certaines tâches.
- (29) Le contrôle du respect des obligations liées au système MRV devrait reposer sur des instruments existants, à savoir ceux institués en vertu de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup> et de la directive 2009/21/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(4)</sup>, ainsi que sur les informations relatives à la délivrance des documents de conformité. Il convient que le document attestant la conformité du navire aux obligations en matière de surveillance et de déclaration soit ajouté à la liste des certificats et documents visés à l'annexe IV de la directive 2009/16/CE.
- (30) Les États membres devraient s'employer à inspecter les navires qui entrent dans les ports se trouvant sous leur juridiction et pour lesquels certaines informations requises concernant le document de conformité ne sont pas disponibles.
- (31) Le non-respect des dispositions du présent règlement devrait entraîner l'application de sanctions. Les États membres devraient fixer des règles en matière de sanctions. Ces sanctions devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.
- (32) Dans le cas des navires n'ayant pas respecté les exigences de surveillance et de déclaration pendant au moins deux périodes de déclaration consécutives et lorsque d'autres mesures visant à en assurer le respect ont échoué, il convient de prévoir la possibilité d'une expulsion. Une telle mesure devrait être appliquée de telle manière qu'il puisse être remédié à la situation de non-respect dans un délai raisonnable.
- (33) Les États membres qui ne disposent pas de ports de mer sur leur territoire et qui n'ont pas de navires battant leur pavillon et relevant du champ d'application du présent règlement, ou qui ont clos leur registre maritime national, devraient pouvoir déroger aux dispositions du présent règlement concernant les sanctions, aussi longtemps qu'aucun navire dans cette situation ne bat leur pavillon.

<sup>(1)</sup> Décision 2012/504/UE de la Commission du 17 septembre 2012 concernant Eurostat (JO L 251 du 18.9.2012, p. 49).

<sup>(2)</sup> Règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 du Conseil (JO L 218 du 13.8.2008, p. 30).

<sup>(3)</sup> Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port (JO L 131 du 28.5.2009, p. 57).

<sup>(4)</sup> Directive 2009/21/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 concernant le respect des obligations des États du pavillon (JO L 131 du 28.5.2009, p. 132).

- (34) Le système MRV de l'Union devrait servir de modèle pour la mise en place d'un système MRV mondial. Un système MRV mondial est préférable, car il pourrait être considéré comme étant plus efficace en raison de son champ d'application plus vaste. Dans ce contexte et en vue de faciliter l'élaboration, au sein de l'OMI, de règles internationales concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime, la Commission devrait régulièrement communiquer à l'OMI et aux autres organismes internationaux compétents des informations utiles concernant la mise en œuvre du présent règlement, et soumettre des propositions pertinentes à l'OMI. En cas d'accord sur un système MRV mondial, la Commission devrait réexaminer le système MRV de l'Union afin de le mettre en adéquation avec le système MRV mondial.
- (35) Afin de tenir compte de la réglementation internationale, des normes internationales et européennes, ainsi que des évolutions technologiques et scientifiques dans ce domaine, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en vue du réexamen de certains aspects techniques de la surveillance et de la déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> des navires et pour préciser les règles en matière d'activités de vérification et des méthodes d'accréditation des vérificateurs. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil.
- (36) Afin d'assurer des conditions uniformes d'utilisation des modèles normalisés pour la surveillance des émissions de CO<sub>2</sub> et des autres informations utiles, des systèmes automatiques et des modèles électroniques normalisés permettant de déclarer les émissions de CO<sub>2</sub> et les autres informations utiles de manière cohérente à la Commission et aux autorités des États de pavillon concernés, et pour permettre la définition des règles techniques précisant les paramètres applicables aux catégories de navires autres que les navires à passagers, les navires rouliers et les porte-conteneurs et la révision de ces paramètres, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>.
- (37) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir, dans un premier temps, surveiller, déclarer et vérifier les émissions de CO<sub>2</sub> des navires dans le cadre d'une approche progressive visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres, en raison de la dimension internationale du transport maritime, mais peut en raison de la dimension et des effets du présent règlement, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (38) Il convient que les règles établissant le système MRV respectent la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup> et le règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup>.
- (39) Il convient que le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2015 afin de laisser aux États membres et aux parties prenantes concernées le temps d'arrêter les mesures nécessaires à l'application effective du présent règlement avant le début de la première période de déclaration, le 1<sup>er</sup> janvier 2018,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

#### CHAPITRE I

### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

#### *Article premier*

#### **Objet**

Le présent règlement établit des règles pour la surveillance, la déclaration et la vérification précises des émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) ainsi que d'autres informations utiles concernant les navires à destination ou au départ de ports relevant de la juridiction d'un État membre ou se trouvant à l'intérieur de ceux-ci, afin de promouvoir la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> du transport maritime de la manière la plus efficace au regard des coûts.

<sup>(1)</sup> Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

<sup>(2)</sup> Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (JO L 281 du 23.11.1995, p. 31).

<sup>(3)</sup> Règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données (JO L 8 du 12.1.2001, p. 1).

*Article 2***Champ d'application**

1. Le présent règlement s'applique aux navires d'une jauge brute supérieure à 5 000, pour ce qui concerne les émissions de CO<sub>2</sub> produites lors de leurs voyages entre leur dernier port d'escale et un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et entre un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et leur port d'escale suivant, ainsi qu'à l'intérieur de ports d'escale relevant de la juridiction d'un État membre.
2. Le présent règlement ne s'applique pas aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires, aux navires de pêche ou aux navires-usines pour le traitement du poisson, aux navires en bois de construction primitive, aux navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques ou aux navires d'État utilisés à des fins non commerciales.

*Article 3***Définitions**

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «émissions de CO<sub>2</sub>»: le rejet de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère par les navires;
- b) «port d'escale»: le port dans lequel s'arrête un navire pour charger ou décharger des marchandises ou pour embarquer ou débarquer des passagers; cela exclut dès lors les arrêts uniquement destinés au ravitaillement en combustible, à l'approvisionnement, au changement d'équipage, à la mise en cale sèche ou à des réparations à effectuer sur le navire et/ou ses équipements, les arrêts dans un port dus au fait que le navire a besoin d'assistance ou est en détresse, les transferts de navire à navire effectués en dehors des ports, ainsi que les arrêts effectués à seule fin de trouver abri par mauvais temps ou rendus nécessaires par des activités de recherche et de sauvetage;
- c) «voyage»: tout déplacement d'un navire commençant ou se terminant dans un port d'escale et ayant pour objet le transport de passagers ou de marchandises à des fins commerciales;
- d) «compagnie»: le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur gérant ou l'affrètement coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire;
- e) «jauge brute» (GT): la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage qui figurent à l'annexe 1 de la Convention internationale sur le jaugeage des navires, adoptée par l'Organisation maritime internationale (OMI) à Londres le 23 juin 1969, ou dans toute autre convention l'ayant remplacée;
- f) «vérificateur»: une entité juridique exécutant des activités de vérification qui est accréditée par un organisme national d'accréditation conformément au règlement (CE) n° 765/2008 et au présent règlement;
- g) «vérification»: les activités exécutées par un vérificateur pour évaluer la conformité des documents transmis par la compagnie aux exigences du présent règlement;
- h) «document de conformité»: un document propre à un navire, délivré à la compagnie par un vérificateur, attestant que ce navire a satisfait aux prescriptions du présent règlement au cours d'une période de déclaration donnée;
- i) «autres informations utiles»: des informations liées aux émissions de CO<sub>2</sub> résultant de la consommation de combustible, au transport effectué et à l'efficacité énergétique des navires, qui permettent d'analyser l'évolution des émissions et d'évaluer les performances des navires;
- j) «facteur d'émission»: le taux moyen d'émission d'un gaz à effet de serre rapporté aux données d'activité d'un flux, dans l'hypothèse d'une oxydation complète dans le cas de la combustion et d'une conversion complète pour toutes les autres réactions chimiques;
- k) «incertitude», un paramètre associé au résultat de la détermination d'une grandeur et exprimé en pourcentage, qui caractérise la dispersion des valeurs qui pourraient raisonnablement être attribuées à la grandeur en question, compte tenu des effets de facteurs aussi bien systématiques qu'aléatoires, et qui décrit un intervalle de confiance autour de la valeur moyenne dans lequel sont comprises 95 % des valeurs estimées, compte tenu d'une éventuelle asymétrie de la distribution des valeurs;
- l) «prudent»: un ensemble d'hypothèses défini de manière à éviter toute sous-estimation des émissions annuelles ou toute surestimation des distances ou de la cargaison;
- m) «période de déclaration»: une année civile pendant laquelle les émissions de CO<sub>2</sub> doivent être surveillées et déclarées. Pour les voyages commençant et se terminant dans deux années civiles différentes, les données relatives à la surveillance et à la déclaration sont comptabilisées pour la première année civile concernée;

- n) «navire à quai»: un navire qui est amarré ou ancré en sécurité dans un port relevant de la juridiction d'un État membre lors des opérations de chargement et de déchargement ou d'une simple escale, y compris lorsqu'il n'est pas engagé dans des opérations de manutention de la cargaison;
- o) «classe glace»: la notation attribuée aux navires par les autorités nationales compétentes de l'État du pavillon ou par une organisation reconnue par ledit État montrant que le navire a été conçu pour naviguer dans des conditions de glace de mer.

## CHAPITRE II

### SURVEILLANCE ET DÉCLARATION

#### SECTION 1

##### *Principes et méthodes de surveillance et de déclaration*

###### *Article 4*

##### **Principes communs de surveillance et de déclaration**

1. Conformément aux articles 8 à 12, les compagnies surveillent et déclarent, pour chacun de leurs navires, les paramètres pertinents au cours d'une période de déclaration. Elles effectuent cette surveillance et cette déclaration à l'intérieur de tous les ports relevant de la juridiction d'un État membre et au cours de tout voyage à destination ou au départ d'un port relevant de la juridiction d'un État membre.
2. La surveillance et la déclaration sont exhaustives et couvrent les émissions de CO<sub>2</sub> résultant de la combustion des combustibles, que les navires soient en mer ou à quai. Les compagnies appliquent des mesures appropriées pour éviter toute lacune dans les données au cours d'une période de déclaration.
3. La surveillance et la déclaration sont cohérentes et comparables dans le temps. À cette fin, les compagnies utilisent les mêmes méthodes de surveillance et les mêmes séries de données, sous réserve des modifications évaluées par le vérificateur.
4. Les compagnies obtiennent, enregistrent, compilent, analysent et consignent les données de surveillance, y compris les hypothèses, références, facteurs d'émission et données d'activité, d'une manière transparente qui permet au vérificateur de reproduire la détermination des émissions de CO<sub>2</sub>.
5. Les compagnies veillent à ce que la détermination des émissions de CO<sub>2</sub> ne soit ni systématiquement ni sciemment inexacte. Elles détectent toute source d'inexactitude et la minimisent.
6. Les compagnies permettent d'établir avec une assurance raisonnable l'intégrité des données d'émissions de CO<sub>2</sub> à surveiller et à déclarer.
7. Dans leurs activités ultérieures de surveillance et de déclaration, les compagnies s'emploient à tenir compte des recommandations incluses dans les rapports de vérification délivrés conformément à l'article 13, paragraphe 3 ou 4.

###### *Article 5*

##### **Méthodes de surveillance des émissions de CO<sub>2</sub> et d'autres informations utiles**

1. Aux fins de l'article 4, paragraphes 1, 2 et 3, pour chacun de leurs navires, les compagnies déterminent les émissions de CO<sub>2</sub> conformément à l'une des méthodes définies à l'annexe I et surveillent d'autres informations utiles conformément aux règles énoncées à l'annexe II ou adoptées en vertu de cette annexe.
2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 23 pour modifier les méthodes définies à l'annexe I et les règles énoncées à l'annexe II, afin de tenir compte des règles internationales ainsi que des normes internationales et européennes pertinentes. La Commission est également habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 23 pour modifier les annexes I et II afin d'améliorer les aspects des méthodes de surveillance qui y sont définies, à la lumière des évolutions technologiques et scientifiques.

#### SECTION 2

##### **Plan de surveillance**

###### *Article 6*

##### **Contenu et présentation du plan de surveillance**

1. Le 31 août 2017 au plus tard, les compagnies présentent aux vérificateurs, pour chacun de leurs navires, un plan de surveillance indiquant la méthode choisie pour la surveillance et la déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> et des autres informations utiles.

2. Nonobstant le paragraphe 1, dans le cas des navires auxquels le présent règlement s'applique pour la première fois après le 31 août 2017, la compagnie présente un plan de surveillance au vérificateur sans tarder indûment et au plus tard deux mois après la première escale de chaque navire dans un port relevant de la juridiction d'un État membre.

3. Le plan de surveillance consiste en une description exhaustive et transparente de la méthode de surveillance du navire concerné et comprend au moins les éléments suivants:

- a) l'identification et le type du navire, y compris son nom, son numéro d'identification OMI, son port d'immatriculation ou port d'attache et le nom du propriétaire du navire;
- b) le nom de la compagnie ainsi que l'adresse, le numéro de téléphone et l'adresse électronique d'une personne de contact;
- c) la description des sources d'émission de CO<sub>2</sub> suivantes à bord du navire: moteurs principaux, moteurs auxiliaires, turbines à gaz, chaudières et générateurs de gaz inerte, et les types de combustible utilisés;
- d) la description des procédures, systèmes et responsabilités mis en œuvre pour mettre à jour la liste des sources d'émission de CO<sub>2</sub> pendant la période de déclaration;
- e) la description des procédures utilisées pour vérifier l'exhaustivité de la liste des voyages;
- f) la description des procédures utilisées pour surveiller la consommation de combustible du navire, notamment:
  - i) la méthode choisie parmi celles définies à l'annexe I pour calculer la consommation de combustible de chaque source d'émission de CO<sub>2</sub>, ainsi que, le cas échéant, la description des équipements de mesure utilisés,
  - ii) les procédures de mesure du combustible embarqué et du combustible présent dans les réservoirs, la description des équipements de mesure utilisés et les procédures d'enregistrement, de récupération, de transmission et de stockage des informations concernant les mesures, le cas échéant,
  - iii) la méthode choisie pour déterminer la densité, le cas échéant,
  - iv) une procédure visant à garantir que l'incertitude totale des mesures du combustible correspond aux exigences du présent règlement, si possible avec référence à la législation nationale, aux clauses des contrats clients ou aux normes de précision des fournisseurs de combustible;
- g) les facteurs d'émission utilisés pour chaque type de combustible ou, en cas de combustibles de substitution, les méthodes employées pour déterminer les facteurs d'émission, notamment la méthode d'échantillonnage, les méthodes d'analyse et la description des laboratoires utilisés (avec l'accréditation ISO 17025 de ces laboratoires, le cas échéant);
- h) la description des procédures utilisées pour déterminer les données d'activité par voyage, dont:
  - i) les procédures, responsabilités et sources de données permettant de déterminer et d'enregistrer la distance,
  - ii) les procédures, responsabilités, formules et sources de données permettant de déterminer et d'enregistrer la cargaison ou le nombre de passagers, suivant le cas,
  - iii) les procédures, responsabilités, formules et sources de données permettant de déterminer et d'enregistrer le temps passé en mer entre le port de départ et le port d'arrivée;
- i) la description de la méthode à utiliser pour déterminer les données de remplacement destinées à combler les lacunes dans les données;
- j) une fiche de révision consignait tous les détails de l'historique des révisions.

4. Le plan de surveillance peut également contenir des informations sur la classe glace du navire et/ou les procédures, responsabilités, formules et sources de données permettant de déterminer et d'enregistrer la distance parcourue et le temps passé en mer en navigation dans les glaces.

5. Les compagnies utilisent des plans de surveillance normalisés basés sur des modèles. Ces modèles, y compris les règles techniques en vue de leur application harmonisée, sont établis par la Commission par voie d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 24, paragraphe 2.

#### Article 7

#### Modifications du plan de surveillance

1. Les compagnies vérifient régulièrement, et au moins une fois par an, si le plan de surveillance du navire rend compte de la nature et du fonctionnement du navire et si la méthode de surveillance peut être améliorée.

2. Les compagnies modifient le plan de surveillance dans les cas suivants:
  - a) lorsque le navire change de compagnie;
  - b) lorsque de nouvelles émissions de CO<sub>2</sub> se produisent à partir de nouvelles sources d'émission ou en raison de l'utilisation de nouveaux combustibles ne figurant pas encore dans le plan de surveillance;
  - c) lors d'un changement dans la disponibilité des données, du fait de l'utilisation de nouveaux types d'équipements de mesure ou de nouvelles méthodes d'échantillonnage ou d'analyse, ou pour d'autres raisons, qui peut affecter la précision de la détermination des émissions de CO<sub>2</sub>;
  - d) lorsque les données obtenues par la méthode de surveillance appliquée se sont révélées incorrectes;
  - e) lorsqu'il est constaté qu'une partie du plan de surveillance n'est pas conforme aux exigences du présent règlement et que la compagnie doit le réviser, conformément à l'article 13, paragraphe 1.
3. Les compagnies informent sans tarder indûment les vérificateurs de toute proposition de modification du plan de surveillance.
4. Les modifications apportées au plan de surveillance en vertu des points b), c) et d) du paragraphe 2 du présent article sont soumises à l'évaluation du vérificateur conformément à l'article 13, paragraphe 1. À l'issue de l'évaluation, le vérificateur indique à la compagnie si ces modifications sont conformes.

### SECTION 3

#### **Surveillance des émissions de CO<sub>2</sub> et d'autres informations utiles**

##### *Article 8*

#### **Surveillance des activités au cours d'une période de déclaration**

À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018, les compagnies, sur la base du plan de surveillance évalué conformément à l'article 13, paragraphe 1, surveillent les émissions de CO<sub>2</sub> de chaque navire, par voyage et sur une base annuelle, en appliquant la méthode appropriée pour déterminer les émissions de CO<sub>2</sub> parmi celles décrites à l'annexe I, partie B, et en calculant les émissions de CO<sub>2</sub> conformément à l'annexe I, partie A.

##### *Article 9*

#### **Surveillance par voyage**

1. Sur la base du plan de surveillance évalué conformément à l'article 13, paragraphe 1, les compagnies surveillent, conformément à l'annexe I, partie A, et à l'annexe II, partie A, pour chaque navire à destination ou au départ d'un port relevant de la juridiction d'un État membre et pour chaque voyage à destination ou au départ de ce port, les paramètres suivants:
  - a) le port de départ et le port d'arrivée, ainsi que la date et l'heure de départ et d'arrivée;
  - b) la quantité consommée et le facteur d'émission de chaque type de combustible consommé, au total;
  - c) les émissions de CO<sub>2</sub>;
  - d) la distance parcourue;
  - e) le temps passé en mer;
  - f) la cargaison transportée;
  - g) le transport effectué.

Les compagnies peuvent également surveiller les informations relatives à la classe glace du navire et à la navigation dans les glaces, le cas échéant.

2. Par dérogation au paragraphe 1 du présent article et sans préjudice de l'article 10, une compagnie est exemptée de l'obligation de surveiller les informations visées au paragraphe 1 du présent article par voyage pour un navire donné si:
  - a) pendant la période de déclaration, tous les voyages du navire commencent ou se terminent dans un port relevant de la juridiction d'un État membre; et
  - b) le navire effectue, selon son plan de navigation, plus de 300 voyages au cours de la période de déclaration.

*Article 10***Surveillance annuelle**

Sur la base du plan de surveillance évalué conformément à l'article 13, paragraphe 1, les compagnies surveillent, conformément à l'annexe I, partie A, et à l'annexe II, partie B, pour chaque navire et chaque année civile, les paramètres suivants:

- a) la quantité consommée et le facteur d'émission de chaque type de combustible consommé, au total;
- b) les émissions de CO<sub>2</sub> totales agrégées relevant du champ d'application du présent règlement;
- c) les émissions de CO<sub>2</sub> agrégées résultant de tous les voyages effectués entre des ports relevant de la juridiction d'un État membre;
- d) les émissions de CO<sub>2</sub> agrégées résultant de tous les voyages effectués au départ de ports relevant de la juridiction d'un État membre;
- e) les émissions de CO<sub>2</sub> agrégées résultant de tous les voyages effectués à destination de ports relevant de la juridiction d'un État membre;
- f) les émissions de CO<sub>2</sub> qui se sont produites alors que le navire était à quai dans des ports relevant de la juridiction d'un État membre;
- g) la distance totale parcourue;
- h) le temps total passé en mer;
- i) le transport total effectué;
- j) l'efficacité énergétique moyenne.

Les compagnies peuvent surveiller les informations relatives à la classe glace du navire et à la navigation dans les glaces, le cas échéant.

Les compagnies peuvent également surveiller la consommation de combustible et les émissions de CO<sub>2</sub> en opérant une distinction fondée sur d'autres critères définis dans le plan de surveillance.

## SECTION 4

**Déclaration***Article 11***Contenu de la déclaration d'émissions**

1. À partir de l'année 2019, les compagnies présentent tous les ans pour le 30 avril à la Commission et aux autorités des États du pavillon concernés une déclaration d'émissions couvrant les émissions de CO<sub>2</sub> et d'autres informations utiles pour l'ensemble de la période de déclaration, pour chaque navire placé sous leur responsabilité, cette déclaration d'émissions ayant été vérifiée et jugée satisfaisante par un vérificateur, conformément à l'article 13.

2. Si un navire change de compagnie, la nouvelle compagnie veille à ce que chaque navire placé sous sa responsabilité satisfasse aux exigences du présent règlement pour la totalité de la période de déclaration au cours de laquelle elle a assumé la responsabilité du navire concerné.

3. Les compagnies incluent les informations ci-après dans la déclaration d'émissions:

- a) les données d'identification du navire et de la compagnie, notamment:
  - i) le nom du navire,
  - ii) le numéro d'identification OMI,
  - iii) le port d'immatriculation ou port d'attache,
  - iv) la classe glace du navire si elle est indiquée dans le plan de surveillance,
  - v) l'efficacité technique du navire [indice nominal de rendement énergétique (EEDI) ou valeur de l'indice estimée (EIV) conformément à la résolution MEPC.215 (63) de l'OMI, le cas échéant],
  - vi) le nom du propriétaire du navire,
  - vii) l'adresse du propriétaire du navire et le siège de son activité,

- viii) le nom de la compagnie (si elle diffère du propriétaire du navire),
  - ix) l'adresse de la compagnie (si elle diffère du propriétaire du navire) et le siège de son activité,
  - x) l'adresse, le numéro de téléphone et l'adresse électronique d'une personne de contact;
- b) l'identité du vérificateur ayant évalué la déclaration d'émissions;
  - c) des informations concernant la méthode de surveillance utilisée et le niveau d'incertitude associé;
  - d) les résultats de la surveillance annuelle des paramètres conformément à l'article 10.

#### Article 12

### Format de la déclaration d'émissions

1. La déclaration d'émissions est présentée au moyen de systèmes automatisés et de formats d'échange de données, y compris des modèles électroniques.
2. La Commission détermine, par voie d'actes d'exécution, les règles techniques établissant les formats d'échange des données, y compris les modèles électroniques. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 24, paragraphe 2.

#### CHAPITRE III

### VÉRIFICATION ET ACCRÉDITATION

#### Article 13

### Champ des activités de vérification et rapport de vérification

1. Le vérificateur évalue la conformité du plan de surveillance aux exigences définies aux articles 6 et 7. Si l'évaluation du vérificateur fait état d'irrégularités à l'égard de ces exigences, la compagnie concernée révisé son plan de surveillance en conséquence et soumet le plan révisé pour une évaluation finale par le vérificateur avant que la période de déclaration ne débute. La compagnie fixe d'un commun accord avec le vérificateur le délai nécessaire pour mettre en œuvre ces révisions. Ce délai n'excède en aucun cas le début de la période de déclaration.
2. Le vérificateur évalue la conformité de la déclaration d'émissions aux exigences définies aux articles 8 à 12 et aux annexes I et II.  
  
Le vérificateur évalue en particulier si les émissions de CO<sub>2</sub> et autres informations utiles qui figurent dans la déclaration d'émissions ont été déterminées conformément aux articles 8, 9 et 10 et au plan de surveillance.
3. Si, à l'issue de son évaluation de vérification, le vérificateur conclut avec une assurance raisonnable que la déclaration d'émissions est exempte d'inexactitudes importantes, il délivre un rapport de vérification déclarant que la déclaration d'émissions a été vérifiée et jugée satisfaisante. Le rapport de vérification spécifie tous les points en rapport avec le travail effectué par le vérificateur.
4. Si, à l'issue de l'évaluation de vérification, le vérificateur conclut que la déclaration d'émissions comporte des inexactitudes ou des irrégularités à l'égard des exigences du présent règlement, il en informe la compagnie dans les meilleurs délais. La compagnie corrige les inexactitudes ou irrégularités, de façon à permettre la finalisation du processus de vérification dans les délais et soumet au vérificateur la déclaration d'émissions révisée ainsi que toute autre information ayant été nécessaire pour corriger les irrégularités identifiées. Dans son rapport de vérification, le vérificateur précise si les inexactitudes ou les irrégularités identifiées lors de l'évaluation de vérification ont été corrigées par la compagnie. Si les inexactitudes ou les irrégularités signalées n'ont pas été corrigées et donnent lieu, prises isolément ou cumulées, à des inexactitudes importantes, le vérificateur délivre un rapport de vérification indiquant que la déclaration d'émissions ne satisfait pas au présent règlement.

#### Article 14

### Obligations et principes généraux applicables aux vérificateurs

1. Le vérificateur est indépendant de la compagnie ou de l'exploitant d'un navire et il exécute les activités requises par le présent règlement dans l'intérêt public. Le vérificateur, de même que toute partie de la même entité juridique, ne peut dès lors pas être une compagnie ou un exploitant de navire, ni être propriétaire d'une compagnie ou être détenu par eux, et le vérificateur n'entretient avec la compagnie aucune relation susceptible de compromettre son indépendance et son impartialité.

2. Pour la vérification de la déclaration d'émissions et des procédures de surveillance appliquées par la compagnie, le vérificateur évalue la fiabilité, la crédibilité et la précision des systèmes de surveillance, ainsi que des données et des informations déclarées relatives aux émissions de CO<sub>2</sub>, en particulier:

- a) l'affectation de la consommation de combustible aux voyages;
- b) les données déclarées concernant la consommation de combustible, ainsi que les mesures et calculs connexes;
- c) le choix et l'utilisation des facteurs d'émission;
- d) les calculs permettant de déterminer les émissions globales de CO<sub>2</sub>;
- e) les calculs permettant de déterminer l'efficacité énergétique.

3. Le vérificateur ne prend en considération les déclarations d'émissions présentées conformément à l'article 12 que si des données et informations fiables et crédibles permettent de déterminer les émissions de CO<sub>2</sub> avec un degré raisonnable de certitude, et pour autant que:

- a) les données déclarées soient cohérentes par rapport aux estimations basées sur les données de suivi et les caractéristiques des navires, telles que la puissance motrice installée;
- b) les données déclarées soient exemptes d'incohérences, en particulier en comparaison du volume total de combustible acheté annuellement par chaque navire et de la consommation agrégée de combustible lors des voyages;
- c) les données aient été collectées conformément aux règles applicables; et
- d) les registres pertinents du navire soient complets et cohérents.

#### Article 15

##### Procédures de vérification

1. Le vérificateur met en évidence les risques associés au processus de surveillance et de déclaration en comparant les émissions de CO<sub>2</sub> déclarées avec les estimations basées sur les données de suivi et les caractéristiques des navires, telles que la puissance motrice installée. En cas d'écart significatif, le vérificateur procède à des analyses complémentaires.

2. Le vérificateur met en évidence les risques associés aux différentes étapes de calcul en passant en revue la totalité des sources de données et des méthodes utilisées.

3. Le vérificateur tient compte de toutes les méthodes effectives de gestion des risques appliquées par la compagnie pour réduire les niveaux d'incertitude associés à la précision propre aux méthodes de surveillance utilisées.

4. La compagnie fournit au vérificateur toute information complémentaire pouvant lui permettre de mener à bien les procédures de vérification. Le vérificateur peut effectuer des contrôles par sondage pendant le processus de vérification, afin de déterminer la fiabilité des données et informations déclarées.

5. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 23 afin de préciser les règles applicables aux activités de vérification visées dans le présent règlement. Lorsqu'elle adopte ces actes, la Commission prend en compte les éléments figurant à l'annexe III, partie A. Les règles précisées dans ces actes délégués sont basées sur les principes de vérification prévus à l'article 14 et sur les normes pertinentes acceptées au niveau international.

#### Article 16

##### Accréditation des vérificateurs

1. Les vérificateurs qui évaluent les plans de surveillance et les déclarations d'émissions et qui délivrent les rapports de vérification et les documents de conformité visés par le présent règlement sont accrédités pour les activités relevant du présent règlement par un organisme national d'accréditation conformément au règlement (CE) n° 765/2008.

2. En l'absence de dispositions spécifiques du présent règlement concernant l'accréditation des vérificateurs, les dispositions pertinentes du règlement (CE) n° 765/2008 s'appliquent.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 23, afin de préciser les méthodes d'accréditation des vérificateurs. Lorsqu'elle adopte ces actes, la Commission prend en compte les éléments figurant à l'annexe III, partie B. Les méthodes précisées dans ces actes délégués sont basées sur les principes de vérification prévus à l'article 14 et sur les normes pertinentes acceptées au niveau international.

## CHAPITRE IV

## CONFORMITÉ ET PUBLICATION DES INFORMATIONS

## Article 17

**Document de conformité**

1. Lorsqu'une déclaration d'émissions satisfait aux exigences énoncées aux articles 11 à 15 ainsi qu'à celles énoncées aux annexes I et II, le vérificateur délivre, sur la base d'un rapport de vérification, un document de conformité pour le navire concerné.
2. Le document de conformité contient les informations suivantes:
  - a) l'identité du navire (nom, numéro d'identification OMI et port d'immatriculation ou port d'attache);
  - b) le nom et l'adresse du propriétaire du navire et le siège de son activité;
  - c) l'identité du vérificateur;
  - d) la date de délivrance du document de conformité, sa période de validité et la période de déclaration à laquelle il se rapporte.
3. Les documents de conformité sont valables pendant dix-huit mois après la fin de la période de déclaration.
4. Le vérificateur informe sans tarder la Commission et l'autorité de l'État du pavillon de la délivrance d'un document de conformité. Le vérificateur transmet les informations visées au paragraphe 2 au moyen de systèmes automatisés et de formats d'échange de données, y compris des modèles électroniques.
5. La Commission détermine, par voie d'actes d'exécution, les règles techniques pour les formats d'échange des données, y compris les modèles électroniques. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 24, paragraphe 2.

## Article 18

**Obligation de conserver à bord un document de conformité en cours de validité**

Au plus tard le 30 juin de l'année suivant la fin de la période de déclaration, les navires à destination ou au départ d'un port relevant de la juridiction d'un État membre ou se trouvant à l'intérieur d'un tel port et qui ont effectué des voyages au cours de ladite période de déclaration conservent à bord un document de conformité en cours de validité.

## Article 19

**Respect des exigences de surveillance et de déclaration et inspections**

1. Sur la base des informations publiées conformément à l'article 21, paragraphe 1, chaque État membre prend toutes les mesures nécessaires afin de s'assurer que les navires battant son pavillon respectent les exigences en matière de surveillance et de déclaration énoncées aux articles 8 à 12. Les États membres considèrent le fait qu'un document de conformité a été délivré, conformément à l'article 17, paragraphe 4, pour le navire concerné comme une preuve de cette conformité.
2. Chaque État membre veille à ce que toute inspection effectuée sur un navire dans un port relevant de sa juridiction conformément à la directive 2009/16/CE comporte le contrôle de la présence à bord d'un document de conformité en cours de validité.
3. Pour chaque navire pour lequel les informations visées à l'article 21, paragraphe 2, points i) et j), ne sont pas disponibles lorsqu'il entre dans un port relevant de la juridiction d'un État membre, l'État membre concerné peut contrôler qu'un document de conformité en cours de validité se trouve à bord.

## Article 20

**Sanctions, échange d'informations et décision d'expulsion**

1. Les États membres mettent en place un système de sanctions en cas de manquement aux obligations en matière de surveillance et de déclaration énoncées aux articles 8 à 12 et ils prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir que ces sanctions sont imposées. Les sanctions ainsi prévues sont effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres communiquent ces dispositions à la Commission au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2017 et notifient sans tarder à la Commission toute modification ultérieure.

2. Les États membres mettent en place un échange d'informations et une coopération efficaces entre leurs autorités nationales chargées de garantir le respect des obligations de surveillance et de déclaration ou, le cas échéant, chargées des procédures de sanction. Les procédures nationales de sanction engagées par un État membre à l'encontre d'un navire donné sont notifiées à la Commission, à l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), aux autres États membres et à l'État du pavillon concerné.

3. Dans le cas des navires qui ne se sont pas conformés aux exigences en matière de surveillance et de déclaration pendant au moins deux périodes de déclaration consécutives et lorsque d'autres mesures visant à en assurer le respect ont échoué, l'autorité compétente de l'État membre du port d'entrée peut prononcer une décision d'expulsion, qui est notifiée à la Commission, à l'AESM, aux autres États membres et à l'État du pavillon concerné. À la suite d'une décision d'expulsion, chaque État membre refuse l'accès de ses ports au navire concerné jusqu'à ce que la compagnie se conforme à ses obligations en matière de surveillance et de déclaration conformément aux articles 11 et 18. Le respect de ces obligations est confirmé par la notification d'un document de conformité en cours de validité à l'autorité nationale compétente qui a prononcé la décision d'expulsion. Le présent paragraphe est sans préjudice des règles maritimes internationales applicables au cas des navires en détresse.

4. Le propriétaire ou l'exploitant d'un navire ou son représentant dans les États membres dispose du droit à un recours juridictionnel effectif contre une décision d'expulsion et en est correctement informé par l'autorité compétente de l'État membre du port d'entrée. Les États membres mettent en place et maintiennent les procédures appropriées à cet effet.

5. Un État membre qui ne dispose pas de ports de mer sur son territoire et qui a clos son registre maritime national ou dont aucun navire relevant du champ d'application du présent règlement ne bat le pavillon, peut déroger aux dispositions du présent article, aussi longtemps qu'aucun navire dans cette situation ne bat son pavillon. Un État membre qui entend invoquer cette dérogation le notifie à la Commission au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2015. Tout changement ultérieur est également communiqué à la Commission.

#### Article 21

#### **Publication d'informations et rapport de la Commission**

1. Chaque année, pour le 30 juin, la Commission met à la disposition du public les informations relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> déclarées conformément à l'article 11 ainsi que les informations visées au paragraphe 2 du présent article.

2. La Commission inclut les informations suivantes dans celles à mettre à la disposition du public:

- a) l'identité du navire (nom, numéro d'identification OMI et port d'immatriculation ou port d'attache);
- b) l'efficacité technique du navire (EEDI ou EIV, le cas échéant);
- c) les émissions annuelles de CO<sub>2</sub>;
- d) la consommation annuelle totale de combustible pour les voyages;
- e) la consommation annuelle moyenne de combustible et les émissions annuelles moyennes de CO<sub>2</sub> par distance parcourue lors des voyages;
- f) la consommation annuelle moyenne de combustible et les émissions annuelles moyennes de CO<sub>2</sub> par distance parcourue et cargaison transportée lors des voyages;
- g) le temps annuel total passé en mer;
- h) la méthode de surveillance appliquée;
- i) les dates de délivrance et d'expiration du document de conformité;
- j) l'identité du vérificateur ayant évalué la déclaration d'émissions;
- k) toute autre information ayant fait l'objet d'une surveillance et d'une déclaration sur une base volontaire conformément à l'article 10.

3. Lorsque, en raison de circonstances particulières, la divulgation d'une catégorie de données agrégées en application du paragraphe 2, ne se rapportant pas aux émissions de CO<sub>2</sub>, est de nature à porter exceptionnellement atteinte à la protection des intérêts commerciaux méritant protection au titre d'intérêt économique légitime l'emportant sur l'intérêt public justifiant la divulgation en vertu du règlement (CE) n° 1367/2006 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>, il est appliqué, à la demande de la compagnie, un niveau d'agrégation différent pour ces données spécifiques, de manière à protéger ces intérêts. Si l'application d'un niveau d'agrégation différent n'est pas possible, la Commission s'abstient de mettre ces données à la disposition du public.

<sup>(1)</sup> Règlement (CE) n° 1367/2006 du Parlement européen et du Conseil du 6 septembre 2006 concernant l'application aux institutions et organes de la Communauté européenne des dispositions de la convention d'Aarhus sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement (JO L 264 du 25.9.2006, p. 13).

4. La Commission publie un rapport annuel relatif aux émissions de CO<sub>2</sub> du transport maritime et aux autres informations utiles, notamment les résultats agrégés et expliqués, dans le but d'informer le public et de permettre une évaluation des émissions de CO<sub>2</sub> et de l'efficacité énergétique du transport maritime en fonction de la taille ou du type de navire, de l'activité ou de toute autre catégorie jugée pertinente.
5. Tous les deux ans, la Commission évalue les incidences globales du secteur du transport maritime sur le climat mondial, y compris par le biais des émissions ou effets qui ne sont pas liés au CO<sub>2</sub>.
6. Dans le cadre de son mandat, l'AESM aide la Commission à se conformer au présent article ainsi qu'aux articles 12 et 17 du présent règlement, conformément au règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>.

#### CHAPITRE V

### COOPÉRATION INTERNATIONALE

#### Article 22

#### Coopération internationale

1. La Commission tient régulièrement informés l'OMI et les autres organismes internationaux compétents de la mise en œuvre du présent règlement, sans préjudice de la répartition des compétences ou des procédures de prise de décision prévues par les traités.
2. La Commission et, le cas échéant, les États membres échangent des informations techniques avec les pays tiers, en particulier le développement de méthodes de surveillance, l'organisation de la déclaration et la vérification des déclarations d'émissions.
3. En cas d'accord international sur la création d'un système mondial de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions de gaz à effet de serre ou sur l'adoption de mesures, au niveau mondial, visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime, la Commission réexamine le présent règlement et, le cas échéant, propose des modifications de celui-ci afin de le mettre en adéquation avec ledit accord international.

#### CHAPITRE VI

### POUVOIRS DÉLÉGUÉS, COMPÉTENCES D'EXÉCUTION ET DISPOSITIONS FINALES

#### Article 23

#### Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article. Il importe particulièrement que la Commission procède comme elle le fait habituellement et consulte des experts, y compris des experts des États membres, avant d'adopter ces actes délégués.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visés à l'article 5, paragraphe 2, à l'article 15, paragraphe 5, et à l'article 16, paragraphe 3, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2015. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 5, paragraphe 2, à l'article 15, paragraphe 5, et à l'article 16, paragraphe 3, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

<sup>(1)</sup> Règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime (JO L 208 du 5.8.2002, p. 1).

5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 5, paragraphe 2, de l'article 15, paragraphe 5, et de l'article 16, paragraphe 3, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

#### Article 24

##### Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 26 du règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

#### Article 25

##### Modifications de la directive 2009/16/CE

Le point suivant est ajouté à la liste figurant à l'annexe IV de la directive 2009/16/CE:

«50. Document de conformité délivré en vertu du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (\*).

(\*) JO L 123 du 19.5.2015, p. 55».

#### Article 26

##### Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2015.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le 29 avril 2015.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

M. SCHULZ

*Par le Conseil*

*Le président*

Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA

<sup>(1)</sup> Règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2013 relatif à un mécanisme pour la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre et pour la déclaration, au niveau national et au niveau de l'Union, d'autres informations ayant trait au changement climatique et abrogeant la décision n° 280/2004/CE (JO L 165 du 18.6.2013, p. 13).

## ANNEXE I

**Méthodes de surveillance des émissions de CO<sub>2</sub>**A. CALCUL DES ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> (ARTICLE 9)

Aux fins du calcul des émissions de CO<sub>2</sub>, les compagnies appliquent la formule suivante:

Consommation de combustible × facteur d'émission

La consommation de combustible comprend le combustible consommé par les moteurs principaux, les moteurs auxiliaires, les turbines à gaz, les chaudières et les générateurs de gaz inerte.

La consommation de combustible des navires à quai dans les ports est calculée séparément.

En principe, on utilise des valeurs par défaut pour les facteurs d'émission des combustibles, à moins que la compagnie ne décide d'utiliser les données relatives à la qualité des combustibles qui figurent dans les notes de livraison de soutes (BDN) et qui servent à démontrer la conformité aux règlements en vigueur concernant les émissions de soufre.

Ces valeurs par défaut pour les facteurs d'émission sont basées sur les valeurs les plus récentes fournies par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC). Ces valeurs peuvent être obtenues à l'annexe VI du règlement (UE) n° 601/2012 de la Commission <sup>(1)</sup>.

Des facteurs d'émission appropriés sont appliqués pour les biocombustibles et les combustibles de substitution d'origine non fossile.

B. MÉTHODES DE DÉTERMINATION DES ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub>

La compagnie détermine, dans le plan de surveillance, la méthode de surveillance à utiliser pour calculer la consommation de combustible pour chaque navire relevant de sa responsabilité et veille à ce que cette méthode soit ensuite systématiquement appliquée.

C'est la consommation réelle de combustible par voyage qui est utilisée; elle est calculée selon l'une des méthodes suivantes:

- a) note de livraison de soutes (BDN) et inventaires périodiques des soutes à combustible;
- b) surveillance des soutes à combustible à bord;
- c) utilisation de débitmètres pour les procédés de combustion concernés;
- d) mesures directes des émissions de CO<sub>2</sub>.

Toute combinaison de ces méthodes, une fois évaluée par le vérificateur, peut être utilisée si elle améliore la précision globale des mesures.

## 1. Méthode A: BDN et inventaires périodiques des soutes à combustible

Cette méthode est basée sur la quantité et le type de combustible tels qu'ils figurent dans la BDN, complétés par les inventaires périodiques des soutes à combustible établis d'après les relevés. Le combustible consommé sur la période considérée se compose du combustible disponible au début de la période, plus les livraisons, et déduction faite du combustible disponible à la fin de la période et du combustible vidangé entre le début et la fin de la période.

On entend par «période» l'intervalle de temps entre deux escales ou le temps de séjour dans un port. Pour le combustible utilisé pendant une période, il est nécessaire de préciser le type de combustible et sa teneur en soufre.

Cette méthode n'est pas utilisée en l'absence de BDN à bord des navires, en particulier lorsque la cargaison sert de combustible, par exemple évaporation du gaz naturel liquéfié (GNL).

La BDN est obligatoire en vertu de l'annexe VI de la réglementation Marpol, et doit être conservée à bord pendant trois ans après la livraison du combustible et pouvoir être consultée à tout moment. L'inventaire périodique des soutes à combustible à bord repose sur les relevés des soutes à combustible. Il nécessite d'utiliser des tables correspondant à chaque soute à combustible pour déterminer le volume au moment du relevé de la soute à combustible. L'incertitude associée à la BDN est précisée dans le plan de surveillance. Les relevés des soutes à combustible sont effectués par des méthodes appropriées telles que des systèmes automatisés, des sondages et des rubans gradués lestés. La méthode utilisée pour le sondage des soutes, ainsi que l'incertitude associée à cette méthode, sont indiquées dans le plan de surveillance.

<sup>(1)</sup> Règlement (UE) n° 601/2012 de la Commission du 21 juin 2012 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 181 du 12.7.2012, p. 30).

Si la quantité de combustible embarquée ou la quantité de combustible restant dans les citernes est exprimée en unités de volume (litres), la compagnie convertit cette quantité en unités de masse en utilisant les valeurs de densité réelle. La compagnie détermine la densité réelle par l'une des méthodes suivantes:

- a) à l'aide de systèmes de mesure embarqués;
- b) à partir de la densité mesurée par le fournisseur de combustible lors de l'embarquement du combustible et qui figure sur la facture ou sur la BDN.

La densité réelle est exprimée en kg/l et est déterminée pour la température applicable pour une mesure spécifique. En l'absence de valeurs de densité réelle, un facteur de densité standard pour le type de combustible concerné est appliqué, après évaluation par le vérificateur.

## 2. Méthode B: surveillance des soutes à combustible à bord

Cette méthode est basée sur les relevés de toutes les soutes à combustible à bord. Les relevés sont effectués chaque jour lorsque le navire est en mer et lors de chaque soutage ou vidange des soutes.

Les variations cumulées du niveau de combustible dans les soutes entre deux relevés correspondent au combustible consommé sur la période considérée.

On entend par «période» l'intervalle de temps entre deux escales ou le temps passé dans un port. Pour le combustible utilisé pendant une période, il est nécessaire de préciser le type de combustible et sa teneur en soufre.

Les relevés des soutes à combustible sont effectués par des méthodes appropriées telles que des systèmes automatisés, des sondages et des rubans gradués lestés. La méthode utilisée pour le sondage des soutes, ainsi que l'incertitude associée à cette méthode, sont indiquées dans le plan de surveillance.

Si la quantité de combustible embarquée ou la quantité de combustible restant dans les citernes est exprimée en unités de volume (litres), la compagnie convertit cette quantité en unités de masse en utilisant les valeurs de densité réelle. La compagnie détermine la densité réelle par l'une des méthodes suivantes:

- a) à l'aide de systèmes de mesure embarqués;
- b) à partir de la densité mesurée par le fournisseur de combustible lors de l'embarquement du combustible et qui figure sur la facture ou sur la BDN;
- c) à partir de la densité mesurée, le cas échéant, par un laboratoire accrédité lors d'une analyse effectuée avec le combustible.

La densité réelle est exprimée en kg/l et est déterminée pour la température applicable pour une mesure spécifique. En l'absence de valeurs de densité réelle, un facteur de densité standard pour le type de combustible concerné est appliqué, après évaluation par le vérificateur.

## 3. Méthode C: utilisation de débitmètres pour les procédés de combustion concernés

Cette méthode repose sur les débits de combustible mesurés à bord. Il s'agit de cumuler les données fournies par tous les débitmètres reliés aux sources d'émissions de CO<sub>2</sub> à prendre en considération afin de déterminer la consommation totale de combustible sur une période donnée.

On entend par «période» l'intervalle de temps entre deux escales ou le temps passé dans un port. Pour le combustible utilisé pendant une période, il est nécessaire de surveiller le type de combustible et sa teneur en soufre.

Les méthodes d'étalonnage utilisées, ainsi que l'incertitude associée aux débitmètres, sont indiquées dans le plan de surveillance.

Si la quantité de combustible consommée est exprimée en unités de volume (litres), la compagnie convertit cette quantité en unités de masse en utilisant les valeurs de densité réelle. La compagnie détermine la densité réelle par l'une des méthodes suivantes:

- a) à l'aide de systèmes de mesure embarqués;
- b) à partir de la densité mesurée par le fournisseur de combustible lors de l'embarquement du combustible et qui figure sur la facture ou sur la BDN.

La densité réelle est exprimée en kg/l et est déterminée pour la température applicable pour une mesure spécifique. En l'absence de valeurs de densité réelle, un facteur de densité standard pour le type de combustible concerné est appliqué, après évaluation par le vérificateur.

#### 4. Méthode D: mesures directes des émissions de CO<sub>2</sub>

La mesure directe des émissions de CO<sub>2</sub> peut être utilisée pour les voyages et pour les émissions de CO<sub>2</sub> se produisant dans les ports qui relèvent de la juridiction d'un État membre. Le CO<sub>2</sub> émis comprend le CO<sub>2</sub> émis par les moteurs principaux, ainsi que par les moteurs auxiliaires, les turbines à gaz, les chaudières et les générateurs de gaz inerte. La consommation de combustible des navires pour lesquels il est fait appel à cette méthode est calculée à partir des émissions de CO<sub>2</sub> mesurées et du facteur d'émission applicable pour les combustibles concernés.

Cette méthode repose sur la détermination des flux d'émissions de CO<sub>2</sub> dans les cheminées, qui s'obtient en multipliant la concentration de CO<sub>2</sub> des gaz de combustion par le débit de ces gaz.

Les méthodes d'étalonnage appliquées, ainsi que l'incertitude associée aux dispositifs utilisés, sont indiquées dans le plan de surveillance.

---

## ANNEXE II

**Surveillance des autres informations utiles**

## A. SURVEILLANCE PAR VOYAGE (ARTICLE 9)

1. Aux fins de la surveillance par voyage des autres informations utiles (article 9, paragraphe 1), les compagnies respectent les règles suivantes:

- a) les dates et heures de départ et d'arrivée sont définies selon le temps universel coordonné (GMT). Le temps passé en mer est calculé d'après les informations relatives au départ du port et à l'arrivée au port, et ne tient pas compte du mouillage;
- b) la distance parcourue peut être soit la longueur du trajet le plus direct entre le port de départ et le port d'arrivée, soit la distance réelle parcourue. Si l'on utilise la longueur du trajet le plus direct entre le port de départ et le port d'arrivée, il convient de tenir compte d'un facteur de correction prudent afin d'éviter de sous-estimer sensiblement la distance parcourue. Le plan de surveillance précise la méthode de calcul de la distance appliquée et, si nécessaire, le facteur de correction utilisé. La distance parcourue est exprimée en milles marins;
- c) le transport effectué est déterminé en multipliant la distance parcourue par la cargaison transportée;
- d) dans le cas des navires à passagers, le nombre de passagers représente la cargaison. Pour toutes les autres catégories de navires, la cargaison est exprimée soit en tonnes, soit en mètres cubes standard de marchandises, selon le cas;
- e) pour les navires rouliers, la cargaison se définit par le nombre d'unités transportées (camions, automobiles, etc.) ou de mètres linéaires multiplié par les valeurs par défaut pour leur poids. Si la cargaison transportée par un navire roulier a été définie sur la base de l'annexe B de la norme CEN EN 16258 (2012) intitulée «Méthodologie pour le calcul et la déclaration de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre des prestations de transport (fret et passagers)», cette définition est réputée être conforme au présent règlement.

Aux fins du présent règlement, on entend par «navire roulier» un navire conçu pour le transport d'unités de transport de fret roulant ou équipé d'espaces pour cargaisons roulantes;

- f) pour les porte-conteneurs, la cargaison se définit comme le poids total en tonnes métriques transportées ou, à défaut, par le nombre d'équivalents vingt pieds (EVP) multiplié par la valeur par défaut de leur poids. Si la cargaison transportée par un porte-conteneurs est définie conformément aux directives ou aux instruments OMI applicables en vertu de la convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), cette définition est réputée être conforme au présent règlement.

Aux fins du présent règlement, on entend par «porte-conteneurs» un navire conçu exclusivement pour le transport de conteneurs en cale ou sur le pont;

- g) la détermination de la cargaison transportée par des navires de catégories autres que les navires à passagers, les navires rouliers ou les porte-conteneurs permet la prise en compte, s'il y a lieu, du poids et du volume de marchandises et du nombre de passagers transportés. Ces catégories incluent, entre autres, les navires-citernes, les vraquiers, les cargos de marchandises diverses, les cargos frigorifiques, les transporteurs de véhicules et les transporteurs mixtes.
2. Afin d'assurer des conditions uniformes pour l'application du paragraphe 1, point g), la Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, des règles techniques précisant les paramètres applicables à chacune des autres catégories de navires visées audit point.

Ces actes d'exécution sont adoptés au plus tard le 31 décembre 2016 en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 24, paragraphe 2.

La Commission peut, par voie d'actes d'exécution, réviser, si nécessaire, les paramètres applicables visés au paragraphe 1, point g). Le cas échéant, la Commission révisé également ces paramètres pour tenir compte des modifications apportées à la présente annexe conformément à l'article 5, paragraphe 2. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 24, paragraphe 2.

3. Lorsqu'elles se mettent en conformité avec les règles visées aux paragraphes 1 et 2, les compagnies peuvent également choisir d'inclure des informations particulières ayant trait à la classe glace du navire et à la navigation dans les glaces.

## B. SURVEILLANCE ANNUELLE (ARTICLE 10)

Aux fins de la surveillance annuelle des autres informations utiles, les compagnies respectent les règles suivantes:

Pour déterminer les valeurs à surveiller en vertu de l'article 10, les données correspondantes de chaque voyage sont agrégées.

Pour la surveillance de l'efficacité énergétique moyenne, quatre indicateurs au moins sont utilisés: la consommation de combustible par distance parcourue, la consommation de combustible par transport effectué, les émissions de CO<sub>2</sub> par distance parcourue et les émissions de CO<sub>2</sub> par transport effectué; ces indicateurs sont calculés comme suit:

Consommation de combustible par distance parcourue = consommation annuelle totale de combustible/distance totale parcourue

Consommation de combustible par transport effectué = consommation annuelle totale de combustible/transport total effectué

Émissions de CO<sub>2</sub> par distance parcourue = émissions annuelles totales de CO<sub>2</sub>/distance totale parcourue

Émissions de CO<sub>2</sub> par transport effectué = émissions annuelles totales de CO<sub>2</sub>/transport total effectué.

Lorsqu'elles se mettent en conformité avec ces règles, les compagnies peuvent également choisir d'inclure des informations particulières ayant trait à la classe glace du navire et à la navigation dans les glaces, ainsi que d'autres informations relatives à la consommation de combustible et aux émissions de CO<sub>2</sub>, en opérant une distinction fondée sur d'autres critères établis dans le plan de surveillance.

---

## ANNEXE III

**Éléments à prendre en compte pour l'élaboration des actes délégués prévus aux articles 15 et 16**

## A. PROCÉDURES DE VÉRIFICATION

- Compétences des vérificateurs;
- documents que les compagnies doivent fournir aux vérificateurs;
- évaluation des risques que doivent effectuer les vérificateurs;
- évaluation de la conformité du plan de surveillance;
- vérification de la déclaration d'émissions;
- seuil de tolérance;
- assurance raisonnable des vérificateurs;
- inexactitudes et irrégularités;
- contenu du rapport de vérification;
- recommandations d'améliorations;
- communication entre les compagnies, les vérificateurs et la Commission.

## B. ACCRÉDITATION DES VÉRIFICATEURS

- Modalités de demande d'une accréditation pour les activités de transport maritime;
  - modalités d'évaluation des vérificateurs par les organismes nationaux d'accréditation en vue de la délivrance d'un certificat d'accréditation;
  - modalités d'exercice de la surveillance par les organismes nationaux d'accréditation nécessaire en vue de confirmer le maintien de l'accréditation;
  - exigences imposées aux organismes nationaux d'accréditation pour s'assurer de leur compétence à fournir l'accréditation aux vérificateurs pour les activités de transport maritime, y compris les références aux normes harmonisées.
-