

**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 gaz à effet de serre du  
transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE»**

(Modifié par le RGT Délégué 2016-2071 du 22 septembre 2016)

(Modifié par le RGT (UE) 2023-957 du 10 mai 2023)

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 (gaz à effet de serre) 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 gaz à effet de serre 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 gaz à effet de serre, 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 gaz à effet de serre 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 gaz à effet de serre 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 gaz à effet de serre, 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 gaz à effet de serre 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 gaz à effet de serre 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 gaz à effet de serre et des autres informations utiles, des systèmes automatiques et des modèles électroniques normalisés permettant de déclarer les émissions de gaz à effet de serre 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 gaz à effet de serre 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 gaz à effet de serre 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 gaz à effet de serre 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).





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 gaz à effet de serre 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 gaz à effet de serre 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 gaz à effet de serre, 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 gaz à effet de serre 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 gaz à effet de serre;
  - 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 gaz à effet de serre 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 gaz à effet de serre 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 gaz à effet de serre 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 gaz à effet de serre;
  - 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 gaz à effet de serre totales agrégées relevant du champ d'application du présent règlement;
- c) les émissions de gaz à effet de serre agrégées résultant de tous les voyages effectués entre des ports relevant de la juridiction d'un État membre;
- d) les émissions de gaz à effet de serre agrégées résultant de tous les voyages effectués au départ de ports relevant de la juridiction d'un État membre;
- e) les émissions de gaz à effet de serre agrégées résultant de tous les voyages effectués à destination de ports relevant de la juridiction d'un État membre;
- f) les émissions de gaz à effet de serre 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 gaz à effet de serre 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 gaz à effet de serre 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,





## 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.





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.

Il y a lieu d'appliquer les valeurs par défaut suivantes pour les facteurs d'émission des combustibles utilisés à bord:

Type de combustible	Référence	Facteur d'émission (t-CO <sub>2</sub> /t-combustible)
1 Diesel/Gas-oil	ISO 8217 Grades DMX à DMB	3,206
2 Fioul léger	ISO 8217 Grades RMA à RMD	3,151
3 Fioul lourd	ISO 8217 Grades RME à RMK	3,114
4 Gaz de pétrole liquéfié (GPL)	Propane	3,000
	Butane	3,030
5 Gaz naturel liquéfié (GNL)		2,750
6 Méthanol		1,375
7 Éthanol		1,913

Des facteurs d'émission appropriés seront utilisés pour les biocarburants, les combustibles de substitution d'origine non fossile et les autres combustibles pour lesquels il n'est pas spécifié de valeur par défaut.

#### 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.

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 sur 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.

## 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;
- c) à partir de la densité mesurée, le cas échéant, par un laboratoire accrédité lors d'une analyse effectuée sur 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.

### 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.



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.