

Este texto es exclusivamente un instrumento de documentación y no surte efecto jurídico. Las instituciones de la UE no asumen responsabilidad alguna por su contenido. Las versiones auténticas de los actos pertinentes, incluidos sus preámbulos, son las publicadas en el Diario Oficial de la Unión Europea, que pueden consultarse a través de EUR-Lex. Los textos oficiales son accesibles directamente mediante los enlaces integrados en este documento

► **B** ► **M2** **REGLAMENTO (UE) 2015/757 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**
de 29 de abril de 2015

relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE ◀

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(DO L 123 de 19.5.2015, p. 55)

Modificado por:

| | | Diario Oficial | | |
|--------------------|---|----------------|--------|------------|
| | | nº | página | fecha |
| ► <u>M1</u> | Reglamento Delegado (UE) 2016/2071 de la Comisión de 22 de septiembre de 2016 | L 320 | 1 | 26.11.2016 |
| ► <u>M2</u> | Reglamento (UE) 2023/957 del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de mayo de 2023 | L 130 | 105 | 16.5.2023 |

▼ B

▼ M2

**REGLAMENTO (UE) 2015/757 DEL PARLAMENTO EUROPEO
Y DEL CONSEJO**

de 29 de abril de 2015

**relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones
de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo
y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE**

▼ B

(Texto pertinente a efectos del EEE)

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

▼ M2

Artículo 1

Objeto

El presente Reglamento establece las normas aplicables para un seguimiento, notificación y verificación precisos de las emisiones de gases de efecto invernadero y de otra información pertinente de los buques que arriben, zarpen o se encuentren en puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro, para promover la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo de una forma rentable.

▼ B

Artículo 2

Ámbito de aplicación

▼ M2

1. El presente Reglamento se aplica a buques con un arqueo bruto igual o superior a 5 000 toneladas, en lo relativo a las emisiones de gases de efecto invernadero liberadas durante sus viajes para transportar pasajeros y carga con fines comerciales desde el último puerto de escala de dichos buques hasta un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro, y desde un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro hasta su siguiente puerto de escala, así como en el interior de los puertos de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro.

1 bis. A partir del 1 de enero de 2025, el presente Reglamento se aplicará también a los buques de carga general de arqueo bruto inferior a 5 000 toneladas pero no inferior a 400 toneladas en lo que respecta a las emisiones de gases de efecto invernadero liberadas durante sus viajes para transportar carga con fines comerciales desde su último puerto de escala hasta un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro y desde un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro hasta su siguiente puerto de escala, así como en el interior de los puertos de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro, y a los buques de alta mar de arqueo bruto inferior a 5 000 toneladas pero no inferior a 400 toneladas, en lo que respecta a las emisiones de gases de efecto invernadero liberadas durante sus viajes desde su último puerto de escala hasta un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro y desde un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro hasta su siguiente puerto de escala, así como en el interior de los puertos de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro.

▼ M2

1 *ter.* A partir del 1 de enero de 2025, el presente Reglamento se aplicará a buques de alta mar con un arqueo bruto igual o superior a 5 000 toneladas, en lo relativo a las emisiones de gases de efecto invernadero liberadas durante sus viajes desde su último puerto de escala hasta un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro, y desde un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro hasta su siguiente puerto de escala, así como en el interior de los puertos de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro.

1 *quater.* El presente Reglamento se aplicará a los gases de efecto invernadero siguientes:

- a) dióxido de carbono (CO₂);
- b) el metano (CH₄), en lo que respecta a las emisiones liberadas a partir de 2024, y
- c) el óxido nitroso (N₂O), en lo que respecta a las emisiones liberadas a partir de 2024.

Las referencias del presente Reglamento a emisiones agregadas totales de gases de efecto invernadero o a gases de efecto invernadero totales emitidos se entenderán como referencias a las cantidades agregadas totales de cada gas por separado.

▼ B

2. El presente Reglamento no se aplica a los buques de guerra, las unidades navales auxiliares, los buques pesqueros o buques factoría, los buques de madera de construcción primitiva, los buques no propulsados por medios mecánicos ni a los buques de propiedad estatal utilizados sin fines comerciales.

*Artículo 3***Definiciones**

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

▼ M2

a) «emisiones de gases de efecto invernadero»: la liberación de los gases de efecto invernadero por los buques a los que se aplica el presente Reglamento de conformidad con el artículo 2, apartado 1 *quater*, párrafo primero;

▼ B

b) «puerto de escala»: el puerto en el que un buque se detiene para cargar o descargar mercancías o embarcar o desembarcar pasajeros; por consiguiente, quedan excluidos de este concepto las paradas realizadas con el único fin de repostar combustible, reabastecerse, proceder al relevo de la tripulación, entrar en dique seco o reparar el buque y/o su equipo, las paradas en puerto realizadas porque el buque necesite asistencia o socorro, los transbordos entre buques realizados fuera de puerto, las paradas cuya única finalidad sea protegerse del mal tiempo y las paradas impuestas por actividades de búsqueda y salvamento;

▼ M2

c) «viaje»: todo desplazamiento de un buque que comience o termine en un puerto de escala;

▼ B

d) «empresa»: el propietario de un buque o cualquier otra organización o persona, como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, a la que el propietario haya encomendado la responsabilidad de la explotación del buque;

▼ B

- e) «arqueo bruto»: el calculado de acuerdo con las reglas de determinación del arqueo contenidas en el anexo I del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, adoptado en Londres por la Organización Marítima Internacional (OMI) el 23 de junio de 1969, o en cualquier convenio que suceda a este;
- f) «verificador»: una entidad jurídica que realiza actividades de verificación y que ha sido acreditada por un organismo nacional de acreditación de conformidad con el Reglamento (CE) n° 765/2008 y con el presente Reglamento;
- g) «verificación»: las actividades realizadas por un verificador para evaluar la conformidad de los documentos transmitidos por la empresa con los requisitos del presente Reglamento;
- h) «documento de conformidad»: documento específico de un buque, expedido a una empresa por un verificador, que confirma que el buque ha cumplido los requisitos del presente Reglamento para un período de notificación determinado;
- i) «otra información pertinente»: la información relacionada con las emisiones de ► **M2** gases de efecto invernadero ◀ generadas por el consumo de combustible, con el transporte y con la eficiencia energética de los buques, que permite analizar la evolución de las emisiones y evaluar las prestaciones de los buques;
- j) «factor de emisión»: la tasa media de emisión de un gas de efecto invernadero relativa a los datos de la actividad de un flujo fuente, en la hipótesis de una oxidación completa en la combustión y de una conversión completa en todas las demás reacciones químicas;
- k) «incertidumbre»: parámetro asociado al resultado obtenido en la determinación de una magnitud, mediante el cual se caracteriza el grado de dispersión de los valores que cabría atribuir razonablemente a dicha magnitud, y que incluye los efectos de los factores de error aleatorios y sistemáticos; se expresa en porcentaje y describe un intervalo de confianza en torno al valor medio que comprende el 95 % de los valores obtenidos, teniendo en cuenta cualquier asimetría presente en la correspondiente distribución;
- l) «prudente»: realizado sobre la base de un conjunto de hipótesis establecidas de manera que se evite cualquier subestimación de las emisiones anuales o cualquier sobreestimación de las distancias o del volumen de la carga transportada;
- m) «período de notificación»: un año civil durante el cual las emisiones de ► **M2** gases de efecto invernadero ◀ deben ser objeto de seguimiento y notificación; para los viajes con inicio y fin en dos años civiles diferentes, los datos de seguimiento y notificación se computarán en el primero de los dos años civiles;
- n) «buque atracado»: buque firmemente amarrado o fondeado en un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro mientras esté cargando, descargando o en estacionamiento (*hotelling*), incluso cuando no efectúe operaciones de carga;

▼B

- o) «clase de hielo»: calificación asignada a un buque por las autoridades nacionales competentes del Estado de abanderamiento o por una organización reconocida por dicho Estado que demuestra que el buque ha sido diseñado para navegar en condiciones de hielo marino;

▼M2

- p) «autoridad responsable de la gestión»: la autoridad responsable con respecto a una empresa naviera a que se refiere el artículo 3 *octies septies* de la Directiva 2003/87/CE;
- q) «datos agregados sobre emisiones por empresa»: suma de las emisiones de gases de efecto invernadero objeto de la Directiva 2003/87/CE con relación a las actividades de transporte marítimo de conformidad con el anexo I de dicha Directiva y que las empresas deben notificar con arreglo a dicha Directiva, con respecto a todos los buques bajo su responsabilidad durante el período de notificación.

▼B

CAPÍTULO II

SEGUIMIENTO Y NOTIFICACIÓN

SECCIÓN 1

*Principios y métodos de seguimiento y notificación**Artículo 4***Principios comunes para el seguimiento y la notificación**

1. Con arreglo a los artículos 8 a 12, las empresas realizarán, respecto de cada uno de sus buques, el seguimiento y la notificación de los parámetros pertinentes durante un período de notificación. Realizarán dicho seguimiento y notificación en el interior de todos los puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro y respecto de cualquier viaje con destino u origen en un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro.
2. El seguimiento y la notificación serán exhaustivos y abarcarán las emisiones de ►**M2** gases de efecto invernadero ◀ resultantes de la combustión de combustibles tanto en el tiempo en que los buques están en el mar como cuando están atracados. Las empresas aplicarán las medidas adecuadas para evitar lagunas de información durante el período de notificación.
3. El seguimiento y la notificación serán coherentes y comparables a lo largo del tiempo. Para ello, las empresas utilizarán las mismas metodologías de seguimiento y las mismas series de datos sin perjuicio de las modificaciones que sean evaluadas por el verificador.
4. Las empresas obtendrán, registrarán, compilarán, analizarán y documentarán los datos del seguimiento, incluyendo las hipótesis, referencias, factores de emisión y datos de actividad, de una manera transparente que permita al verificador reproducir la determinación de las emisiones de ►**M2** gases de efecto invernadero ◀.
5. Las empresas velarán por que la determinación de las emisiones de ►**M2** gases de efecto invernadero ◀ no sea sistemáticamente ni conscientemente inexacta. Identificarán y reducirán cualquier fuente de inexactitud.
6. Las empresas posibilitarán que exista una certeza razonable sobre la integridad de los datos de emisión de ►**M2** gases de efecto invernadero ◀ que deben ser objeto de seguimiento y notificación.

▼ B

7. Las empresas se esforzarán por tener en cuenta las recomendaciones contenidas en los informes de verificación emitidos con arreglo al artículo 13, apartados 3 o 4, en sus posteriores actividades de seguimiento y notificación.

▼ M2

8. Las empresas comunicarán los datos agregados sobre emisiones por empresa de los buques que estén bajo su responsabilidad durante un período de notificación de conformidad con el artículo 11 *bis*.

▼ B*Artículo 5***Métodos de seguimiento de las emisiones de ► M2 gases de efecto invernadero ◀ y de otra información pertinente**

1. A efectos del artículo 4, apartados 1, 2 y 3, las empresas determinarán, respecto de cada uno de sus buques, las emisiones de ► M2 gases de efecto invernadero ◀ siguiendo cualquiera de los métodos descritos en el anexo I, y harán un seguimiento de otra información pertinente de conformidad con las normas establecidas en el anexo II o adoptadas en virtud de este.

▼ M2

2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 del presente Reglamento para modificar los anexos I y II del presente Reglamento, con el fin de tener en cuenta la inclusión de las emisiones de CH₄ y N₂O, así como la inclusión de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de buques de alta mar, dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento y las modificaciones a la Directiva 2003/87/CE, así como para adaptar dichos anexos a los actos de ejecución adoptados en virtud del artículo 14, apartado 1, de dicha Directiva, a las normas internacionales correspondientes y a los estándares internacionales y europeos. La Comisión también estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 del presente Reglamento para modificar los anexos I y II, del presente Reglamento con el fin de clarificar, a la luz de la evolución tecnológica y científica, los elementos de los métodos de seguimiento que en ellos se establecen y de garantizar el funcionamiento eficaz del régimen para el comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE de la UE) establecido en virtud de la Directiva 2003/87/CE.

A más tardar el 1 de octubre de 2023, la Comisión adoptará los actos delegados con el fin de tener en cuenta la inclusión de las emisiones de CH₄ y N₂O, así como la inclusión de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de buques de alta mar, dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento, conforme a lo indicado en el párrafo primero del presente apartado. Los métodos para realizar un seguimiento de las emisiones de CH₄ y N₂O se basarán en los mismos principios que los métodos para el seguimiento de las emisiones de CO₂ que se establecen en el anexo I del presente Reglamento, con los ajustes necesarios debido a la naturaleza de los gases de efecto invernadero pertinentes. Los métodos establecidos en el anexo I del presente Reglamento y las normas establecidas en el anexo II del presente Reglamento se ajustarán, cuando proceda, a los métodos y normas establecidos en un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE.

▼B

SECCIÓN 2

Plan de seguimiento

Artículo 6

Contenido y presentación del plan de seguimiento

1. A más tardar el 31 de agosto de 2017, las empresas presentarán a los verificadores un plan de seguimiento por cada uno de sus buques, en el que se indique el método elegido para el seguimiento y la notificación de las emisiones de ►**M2** gases de efecto invernadero ◀ y de otra información pertinente.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, en el caso de los buques a los que el presente Reglamento se aplique por primera vez después del 31 de agosto de 2017, la empresa presentará sin demoras indebidas un plan de seguimiento al verificador a más tardar dos meses después de la primera escala de cada buque en un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro.

3. El plan de seguimiento consistirá en una descripción exhaustiva y transparente del método de seguimiento para el buque de que se trate y contendrá, al menos, los elementos siguientes:

a) identificación y tipo del buque, incluidos su nombre, número de identificación de la OMI, puerto de matrícula o puerto base y nombre de su propietario;

▼M2

b) nombre de la empresa y dirección, teléfono y correo electrónico de una persona de contacto y número de identificación único OMI de la empresa y del propietario legal registrado;

▼B

c) descripción de las siguientes fuentes de emisión de ►**M2** gases de efecto invernadero ◀ a bordo del buque: los motores principales, los auxiliares, las turbinas de gas, las calderas y los generadores de gas inerte, así como los tipos de combustible utilizados;

d) descripción de los procedimientos, sistemas y responsabilidades empleados para actualizar la lista de fuentes de emisión de ►**M2** gases de efecto invernadero ◀ durante el período de notificación;

e) descripción de los procedimientos utilizados para comprobar la exhaustividad de la lista de viajes;

f) descripción de los procedimientos de seguimiento del consumo de combustible del buque, incluyendo:

i) el método elegido entre los establecidos en el anexo I para calcular el consumo de combustible de cada fuente de emisión de ►**M2** gases de efecto invernadero ◀, incluida, si procede, la descripción del equipo de medición utilizado,

ii) los procedimientos de medición del combustible abastecido y del combustible almacenado en los tanques y una descripción del equipo de medición utilizado y de los procedimientos de registro, extracción, transmisión y almacenamiento de información sobre las mediciones, tal como proceda,

▼ B

- iii) el método elegido para determinar la densidad, si procede,
- iv) un procedimiento que permita garantizar que la incertidumbre total de las mediciones de combustible es coherente con los requisitos del presente Reglamento, si es posible haciendo referencia a la normativa nacional, a cláusulas de los contratos de clientes o a normas de exactitud de los proveedores de combustible;
- g) factores de emisión aplicados a cada tipo de combustible o, en el caso de combustibles alternativos, metodologías de determinación de los factores de emisión, incluidos la metodología de muestreo, los métodos de análisis y una descripción de los laboratorios utilizados, con la acreditación ISO 17025 de dichos laboratorios, en su caso;
- h) descripción de los procedimientos utilizados para determinar los datos de actividad por viaje, en particular:
 - i) los procedimientos, responsabilidades y fuentes de datos para determinar y registrar la distancia,
 - ii) los procedimientos, responsabilidades, fórmulas y fuentes de datos para determinar y registrar las mercancías transportadas y el número de pasajeros, según proceda,
 - iii) los procedimientos, responsabilidades, fórmulas y fuentes de datos aplicados para determinar y registrar el tiempo que pasa en el mar el buque entre el puerto de salida y el puerto de llegada;
- i) descripción del método que se haya de utilizar para determinar datos que sustituyan a los que faltan;
- j) hoja de registro de revisiones en la que consten todos los detalles del historial de revisiones.

4. El plan de seguimiento también podrá contener información sobre la clase de hielo para la que ha sido concebido el buque y/o los procedimientos, responsabilidades, fórmulas y fuentes de los datos empleados para determinar y registrar la distancia recorrida y el tiempo de permanencia en el mar correspondientes a navegación en hielo.

▼ M2

5. Las empresas utilizarán planes de seguimiento normalizados basados en modelos, y presentarán dichos planes utilizando sistemas automatizados y formatos de intercambio de datos. La Comisión determinará mediante actos de ejecución esos modelos, incluidas las normas técnicas para su aplicación uniforme y las normas técnicas para su presentación automática. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 24, apartado 2.

6. A más tardar el 1 de abril de 2024, las empresas presentarán a la autoridad responsable de la gestión, para cada uno de sus buques que entren en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, un plan de seguimiento cuya conformidad con el presente Reglamento haya sido evaluada por el verificador y que refleje la inclusión de las emisiones de CH₄ y N₂O dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento.

▼M2

7. No obstante lo dispuesto en el apartado 6, en el caso de los buques que entren en el ámbito de aplicación del presente Reglamento por primera vez después del 1 de enero de 2024, las empresas presentarán un plan de seguimiento de conformidad con los requisitos del presente Reglamento a la autoridad responsable de la gestión sin demora y, a más tardar, tres meses después de la primera escala de cada buque en un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro.

8. A más tardar el 6 de junio de 2025, las autoridades responsables de la gestión aprobarán los planes de seguimiento presentados por las empresas de conformidad con las normas establecidas en los actos delegados adoptados por la Comisión en virtud del párrafo tercero del presente apartado. En el caso de los buques que entren en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE por primera vez después del 1 de enero de 2024, la autoridad responsable de la gestión aprobará el plan de seguimiento en un plazo de cuatro meses a partir de la primera escala del buque en un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro, de conformidad con las normas establecidas en los actos delegados adoptados por la Comisión en virtud del párrafo tercero del presente apartado.

A más tardar el 1 de octubre de 2023, la Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 23 por los que se modifiquen los artículos 6 a y 10 en lo referente a las normas contenidas in dichos artículos para los planes de seguimiento con el fin de tener en cuenta la inclusión de las emisiones de CH₄ y N₂O, así como la inclusión de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de buques de alta mar, dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento.

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 por los que se complete el presente Reglamento en lo referente a las normas para aprobar los planes de supervisión de las autoridades responsables de la gestión.

▼B*Artículo 7***Modificaciones del plan de seguimiento**

1. Las empresas comprobarán periódicamente, y por lo menos una vez al año, si el plan de seguimiento del buque corresponde a sus características y funcionamiento y si puede perfeccionarse la metodología de seguimiento.
2. Las empresas modificarán el plan de seguimiento si se da cualquiera de las situaciones siguientes:
 - a) si cambia la empresa;
 - b) si se generan nuevas emisiones de ►M2 gases de efecto invernadero ◀ a partir de nuevas fuentes de emisión o debido a la utilización de nuevos combustibles que aún no figuran en el plan de seguimiento;
 - c) si se produce un cambio en la disponibilidad de datos, debido al uso de nuevos tipos de equipos de medición, nuevos métodos de muestreo o de análisis, o por otras razones, que pueda afectar a la precisión a la hora de determinar las emisiones de ►M2 gases de efecto invernadero ◀;
 - d) si los datos obtenidos con el método de seguimiento aplicado han resultado ser incorrectos;
 - e) si se determina que cualquier parte del plan de seguimiento no es conforme con los requisitos del presente Reglamento y la empresa tiene que revisarlo de conformidad con el artículo 13, apartado 1.

▼ B

3. Las empresas comunicarán a los verificadores, sin demoras indebidas, cualquier propuesta de modificación del plan de seguimiento.

▼ M2

4. El verificador evaluará, con arreglo al artículo 13, apartado 1, las modificaciones del plan de seguimiento a que se refiere el apartado 2, letras b), c) y d), del presente artículo. Tras la evaluación, el verificador notificará a la empresa si dichas modificaciones son conformes. La empresa presentará su plan de seguimiento modificado a la autoridad responsable de la gestión una vez que reciba una notificación del verificador que confirme que el plan de seguimiento es conforme.

5. La autoridad responsable de la gestión aprobará las modificaciones del plan de seguimiento en virtud del apartado 2, letras a) a d), de conformidad con las normas establecidas en los actos delegados adoptados por la Comisión en virtud del párrafo segundo del presente apartado.

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 por los que se complete el presente Reglamento en lo referente a las normas para aprobar cambios en los planes de seguimiento por parte de las autoridades responsables de la gestión.

▼ B*SECCIÓN 3****Seguimiento de las emisiones de ►M2 gases de efecto invernadero ◀ y de otra información pertinente****Artículo 8***Seguimiento de las actividades durante un período de notificación**

A partir del 1 de enero de 2018, las empresas, basándose en el plan de seguimiento que haya sido evaluado conforme a lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, realizarán un seguimiento de las emisiones de ►M2 gases de efecto invernadero ◀ de cada buque, por viaje y por año, aplicando el método adecuado para determinar las emisiones de ►M2 gases de efecto invernadero ◀, de entre los descritos en el anexo I, parte B, y calculando las emisiones de ►M2 gases de efecto invernadero ◀ con arreglo al anexo I, parte A.

*Artículo 9***Seguimiento por viaje**

1. Basándose en el plan de seguimiento evaluado conforme al artículo 13, apartado 1, las empresas realizarán, con arreglo al anexo I, parte A, y al anexo II, parte A, un seguimiento de los parámetros enumerados a continuación, respecto de cada buque con llegada o salida en un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro y respecto de cada viaje hacia o desde un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro:

- a) el puerto de salida y el puerto de llegada, incluidos el día y la hora de salida y de llegada;
- b) la cantidad y el factor de emisión de cada tipo de combustible consumido en total;
- c) ►M2 los gases de efecto invernadero emitidos ◀;
- d) la distancia recorrida;

▼ B

- e) el tiempo transcurrido en el mar;
- f) la carga transportada;
- g) el transporte.

Las empresas podrán hacer también un seguimiento de la información relativa a la clase de hielo para la que ha sido concebido el buque y a la navegación en hielo, en su caso.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo y sin perjuicio del artículo 10, las empresas estarán exentas de la obligación de hacer un seguimiento por viaje de la información del apartado 1 del presente artículo si:

- a) todos los viajes del buque durante el período de notificación tienen como punto de partida o punto de llegada un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro, y
- b) el buque realiza, según su planificación, más de 300 viajes durante el período de notificación.

*Artículo 10***Seguimiento por año**

Basándose en el plan de seguimiento evaluado conforme al artículo 13, apartado 1, las empresas realizarán, con arreglo al anexo I, parte A, y al anexo II, parte B, un seguimiento de los parámetros enumerados a continuación, respecto de cada buque y de cada año civil:

- a) la cantidad y el factor de emisión de cada tipo de combustible consumido en total;
- b) ► **M2** los gases de efecto invernadero totales agregados emitidos ◀ dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento;
- c) las emisiones de ► **M2** gases de efecto invernadero ◀ agregadas de todos los viajes entre puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro;
- d) las emisiones de ► **M2** gases de efecto invernadero ◀ agregadas de todos los viajes con salida desde puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro;
- e) las emisiones de ► **M2** gases de efecto invernadero ◀ agregadas de todos los viajes hacia puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro;
- f) las emisiones de ► **M2** gases de efecto invernadero ◀ generadas en el interior de puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro cuando el buque está atracado;
- g) la distancia total recorrida;
- h) el tiempo total transcurrido en el mar;
- i) el transporte total;
- j) la eficiencia energética media;

▼ M2

- k) emisiones totales agregadas de gases de efecto invernadero objeto de la Directiva 2003/87/CE en relación con las actividades de transporte marítimo de conformidad con el anexo I de dicha Directiva y que deben notificarse con arreglo a dicha Directiva, junto con la información necesaria para justificar la aplicación de cualquier excepción pertinente a lo dispuesto en el artículo 12, apartado 3, de dicha Directiva prevista en su artículo 12, apartados 3 -*sexies* a 3 -*ter*.

▼B

Las empresas podrán hacer un seguimiento de la información relativa a la clase de hielo para la que ha sido concebido el buque y a la navegación en hielo, en su caso.

Las empresas podrán hacer asimismo un seguimiento del combustible consumido y el ►**M2** os gases de efecto invernadero emitidos ◀ emitido estableciendo una distinción en función de otros criterios definidos en el plan de seguimiento.

*SECCIÓN 4**Notificación**Artículo 11***Contenido del informe de emisiones**

1. A más tardar el 30 de abril de cada año a partir de 2019, las empresas presentarán a la Comisión y a las autoridades de los Estados de abanderamiento correspondientes un informe de emisiones sobre las emisiones de ►**M2** gases de efecto invernadero ◀ y otra información pertinente, en relación con todo el período de notificación y respecto de cada buque bajo su responsabilidad, informe que habrá sido verificado y considerado satisfactorio por un verificador, conforme al artículo 13.

▼M2

A partir de 2025, a más tardar el 31 de marzo de cada año, por cada buque bajo su responsabilidad las empresas presentarán a la autoridad responsable de la gestión, a las autoridades del Estado de abanderamiento correspondientes a los buques que enarbolan el pabellón de un Estado miembro y a la Comisión un informe de emisiones correspondiente a todo el período de notificación del año anterior, que haya sido verificado como satisfactorio por un verificador de conformidad con el artículo 13. La autoridad responsable de la gestión podrá exigir a las empresas que presenten sus informes de emisiones en una fecha anterior al 31 de marzo, pero no antes del 28 de febrero.

2. En caso de cambio de empresa, la empresa anterior presentará a la autoridad responsable de la gestión, a las autoridades del Estado de abanderamiento correspondientes a los buques que enarbolan el pabellón de un Estado miembro, a la nueva empresa y a la Comisión, lo más cerca posible del día de finalización del cambio y, a más tardar, tres meses después, un informe verificado que abarque los mismos elementos que el informe de emisiones a que hace referencia el apartado 1, pero limitado al período correspondiente a las actividades llevadas a cabo bajo su responsabilidad.

▼B

3. Las empresas indicarán en el informe de emisiones la siguiente información:

a) los datos de identificación del buque y de la empresa, en particular:

- i) el nombre del buque,
- ii) el número de identificación OMI,
- iii) el puerto de matrícula o el puerto base,
- iv) la clase de hielo para la que ha sido concebido el buque, en el que caso de que se haya incluido en el plan de seguimiento,

▼ B

- v) la eficiencia técnica del buque [índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) o valor estimado del índice (EIV), conforme a la Resolución MEPC.215 (63) de la OMI, según proceda],
 - vi) el nombre del propietario del buque,
 - vii) la dirección del propietario del buque y su centro principal de actividades,
 - viii) el nombre de la empresa (si no es la propietaria del buque),
 - ix) la dirección de la empresa (si no es la propietaria del buque) y su centro principal de actividades,
 - x) la dirección, teléfono y correo electrónico de una persona de contacto;
- b) la identidad del verificador que haya evaluado el informe de emisiones;
- c) el método de seguimiento utilizado y su grado de incertidumbre;
- d) los resultados del seguimiento anual de los parámetros conforme al artículo 10.

▼ M2

4. A más tardar el 1 de octubre de 2023, la Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 23 por los que se modifiquen los artículos 11, 11 *bis* y 12 en lo referente a las normas de notificación con el fin de tener en cuenta la inclusión de las emisiones de CH₄ y N₂O, así como la inclusión de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de buques de alta mar, dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento.

*Artículo 11 bis***Notificación y presentación de los datos agregados sobre emisiones por empresa**

1. Las empresas determinarán los datos agregados sobre emisiones por empresa durante un período de notificación, sobre la base de los datos del informe de emisiones y del informe a que se refiere el artículo 11, apartado 2, para cada buque que estuviera bajo su responsabilidad durante el período de notificación, de conformidad con las normas establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del apartado 4 del presente artículo.

2. A partir de 2025, las empresas presentarán a la autoridad responsable de la gestión, a más tardar el 31 de marzo de cada año, los datos agregados sobre emisiones por empresa, que incluyen las emisiones del período de notificación del año anterior que deben notificarse con arreglo a la Directiva 2003/87/CE en relación con las actividades de transporte marítimo, de conformidad con las normas establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del apartado 4 del presente artículo, y que han sido verificadas de conformidad con el capítulo III del presente Reglamento.

3. La autoridad responsable de la gestión podrá exigir a las empresas que presenten los datos agregados sobre emisiones por empresa verificados a que se refiere el apartado 2 en una fecha anterior al 31 de marzo, pero no antes del 28 de febrero.

▼ M2

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 por los que se complete el presente Reglamento con las normas para el seguimiento y la notificación de los datos agregados sobre emisiones por empresa y la presentación de los datos agregados sobre emisiones por empresa a la autoridad responsable de la gestión.

▼ B*Artículo 12***▼ M2****Formato del informe de emisiones y de la notificación de los datos agregados sobre emisiones por empresa**

1. El informe de emisiones y la notificación de los datos agregados sobre emisiones por empresa se presentarán utilizando sistemas automatizados y formatos de intercambio de datos, incluidos los modelos electrónicos.

▼ B

2. La Comisión determinará mediante actos de ejecución las normas técnicas por las que se establecen los formatos de intercambio de datos y los modelos electrónicos. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 24, apartado 2.

CAPÍTULO III

VERIFICACIÓN Y ACREDITACIÓN

*Artículo 13***Alcance de las actividades de verificación e informe de verificación**

1. El verificador evaluará la conformidad del plan de seguimiento con los requisitos previstos en los artículos 6 y 7. Si en la evaluación del verificador se detectan irregularidades con respecto al cumplimiento de dichos requisitos, la empresa de que se trate revisará su plan de seguimiento según corresponda y presentará el plan revisado para que el verificador realice una evaluación final antes de que empiece el período de notificación. La empresa llegará a un acuerdo con el verificador sobre el plazo necesario para introducir dichas revisiones. Dicho plazo deberá finalizar, en todo caso, antes del comienzo del período de notificación.

▼ M2

2. El verificador evaluará la conformidad del informe de emisiones y el informe a que se refiere el artículo 11, apartado 2, con los requisitos de los artículos 8 a 12 y los anexos I y II.

▼ B

3. Si en su verificación el verificador concluye, con razonable certeza, que el informe de emisiones no contiene inexactitudes importantes, emitirá un informe de verificación en el que establezca que el informe de emisiones se ha verificado y considerado satisfactorio. El informe de verificación especificará todas las cuestiones pertinentes respecto a la labor realizada por el verificador.

▼B

4. Si, tras su verificación, el verificador concluye que el informe de emisiones contiene inexactitudes o irregularidades con respecto al cumplimiento de los requisitos del presente Reglamento, informará de ello a la empresa en tiempo oportuno. A continuación, la empresa corregirá las inexactitudes o irregularidades de manera que el proceso de verificación pueda completarse a tiempo y presentará al verificador el informe de emisiones revisado y cualquier otra información que fuese necesaria para corregir las irregularidades detectadas. En su informe de verificación, el verificador precisará si las inexactitudes o irregularidades detectadas durante la verificación han sido corregidas por la empresa. Si las inexactitudes o irregularidades comunicadas no han sido corregidas y dan lugar, por sí solas o combinadas con otras, a inexactitudes importantes, el verificador emitirá un informe de verificación en el que establezca que el informe de emisiones no cumple con el presente Reglamento.

▼M2

5. El verificador evaluará la conformidad de los datos agregados sobre emisiones por empresa con los requisitos establecidos en los actos delegados adoptados en virtud del apartado 6.

Si el verificador llega a la conclusión, con una certeza razonable, de que los datos agregados sobre emisiones por empresa no contienen inexactitudes importantes, emitirá un informe de verificación en el que se declare que los datos agregados sobre emisiones por empresa se han verificado y son satisfactorios, de conformidad con las normas establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del apartado 6.

6. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 por los que se complete el presente Reglamento con las normas para la verificación de datos agregados sobre emisiones por empresa, incluidos los métodos y procedimientos de verificación, y la emisión de un informe de verificación.

▼B*Artículo 14***Obligaciones y principios generales aplicables a los verificadores**

1. El verificador será independiente de la empresa o del explotador del buque y realizará las actividades exigidas por el presente Reglamento persiguiendo el interés público. A tal fin, ni el verificador ni ninguna parte de la misma entidad jurídica serán una empresa ni un explotador de buques, ni el propietario de una empresa ni propiedad de una empresa, ni mantendrán con la empresa relaciones que pudieran comprometer su independencia e imparcialidad.

2. A la hora de verificar el informe de emisiones y los procedimientos de seguimiento aplicados por la empresa, el verificador evaluará la fiabilidad, credibilidad y precisión de los sistemas de seguimiento y de los datos notificados en relación con las emisiones de ► **M2** gases de efecto invernadero ◀, en particular:

- a) la asignación del consumo de combustible a los viajes;
- b) los datos comunicados sobre el consumo de combustible y las medidas y cálculos asociados;

▼ B

c) la elección y el uso de factores de emisión;

▼ M2

d) los cálculos para determinar las emisiones globales de gases de efecto invernadero y las emisiones totales agregadas de gases de efecto invernadero objeto de la Directiva 2003/87/CE en relación con las actividades de transporte marítimo, de conformidad con el anexo I de dicha Directiva, y que deben notificarse con arreglo a dicha Directiva;

▼ B

e) los cálculos para determinar la eficiencia energética.

3. El verificador tomará en consideración los informes de emisiones presentados con arreglo al artículo 12 únicamente si hay datos fiables y creíbles que permitan determinar las emisiones de ► **M2** gases de efecto invernadero ◀ con un grado razonable de certeza y a condición de que:

- a) los datos notificados sean coherentes con las estimaciones basadas en los datos y características del seguimiento de los buques, tales como la potencia de motor instalada;
- b) los datos notificados no presenten incoherencias, en particular al comparar el volumen total de combustible adquirido cada año por cada buque y el consumo agregado de combustible durante los viajes;
- c) los datos se hayan obtenido de acuerdo con las normas aplicables, y
- d) los registros pertinentes del buque sean exhaustivos y coherentes.

▼ M2

4. Al considerar la verificación de los datos agregados sobre emisiones por empresa, el verificador evaluará la integridad de los datos notificados y la coherencia de esos datos notificados con la información facilitada por la empresa, incluidos sus informes de emisiones verificadas y los informes a que se refiere el artículo 11, apartado 2.

▼ B*Artículo 15***Procedimientos de verificación**

1. El verificador señalará los riesgos potenciales asociados al procedimiento de seguimiento y notificación, comparando las emisiones de ► **M2** gases de efecto invernadero ◀ notificadas con las estimaciones basadas en los datos de seguimiento de los buques y en características tales como la potencia de motor instalada. Si se observan desviaciones significativas, el verificador realizará análisis adicionales.

2. El verificador señalará los riesgos potenciales asociados a las distintas fases del cálculo, revisando todas las fuentes de datos y las metodologías utilizadas.

3. El verificador tendrá en cuenta todos los métodos efectivos de control del riesgo aplicados por la empresa para reducir los grados de incertidumbre ligados a la precisión de cada uno de los métodos de seguimiento utilizados.

4. La empresa facilitará al verificador cualquier información adicional que permita a este último realizar los procedimientos de verificación. El verificador podrá efectuar inspecciones *in situ* durante el procedimiento de verificación para determinar la fiabilidad de los datos notificados.

▼B

5. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 23, a fin de precisar las normas aplicables a las actividades de verificación a que se refiere el presente Reglamento. Al adoptar esos actos, la Comisión tendrá en cuenta los elementos indicados en el anexo III, parte A. Las normas especificadas en esos actos delegados se basarán en los principios de verificación establecidos en el artículo 14 y en las normas pertinentes aceptadas a nivel internacional.

▼M2

6. En lo que respecta a la verificación de los datos agregados sobre emisiones por empresa, el verificador y la empresa cumplirán las normas de verificación establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 13, apartado 6. El verificador no verificará el informe de emisiones ni el informe a que se refiere el artículo 11, apartado 2, de cada buque que esté bajo la responsabilidad de la empresa.

▼B*Artículo 16***Acreditación de verificadores****▼M2**

1. Los verificadores que evalúen los planes de seguimiento, los informes de emisiones, los informes a que se refiere el artículo 11, apartado 2, del presente Reglamento, y los datos agregados sobre emisiones por empresa, y que emitan los informes de verificación a que se refiere el artículo 13, apartados 3 y 5, del presente Reglamento, y los documentos de conformidad a que se refiere el artículo 17, apartado 1, del presente Reglamento, estarán acreditados para realizar las actividades que entran en el ámbito de aplicación del presente Reglamento por un organismo nacional de acreditación con arreglo al Reglamento (CE) n.º 765/2008.

▼B

2. Cuando el presente Reglamento no contemple ninguna disposición específica en relación con la acreditación de los verificadores, se aplicarán las disposiciones pertinentes del Reglamento (CE) n.º 765/2008.

3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 23, con objeto de precisar los métodos de acreditación de los verificadores. Al adoptar esos actos, la Comisión tendrá en cuenta los elementos indicados en el anexo III, parte B. Los métodos especificados en esos actos delegados se basarán en los principios de verificación establecidos en el artículo 14 y en las normas pertinentes aceptadas a nivel internacional.

CAPÍTULO IV

CONFORMIDAD Y PUBLICACIÓN DE INFORMACIÓN

*Artículo 17***Documento de conformidad**

1. Cuando el informe de emisiones cumpla lo dispuesto en los artículos 11 a 15 y en los anexos I y II, el verificador expedirá un documento de conformidad para el buque en cuestión, sobre la base del informe de verificación.

▼B

2. El documento de conformidad contendrá la siguiente información:
 - a) identidad del buque (nombre, número de identificación OMI y puerto de matrícula o puerto base);
 - b) nombre, dirección y centro principal de actividades del propietario del buque;
 - c) identidad del verificador;
 - d) fecha de expedición del documento de conformidad (período de validez y período de notificación al que se refiere).
3. Los documentos de conformidad serán válidos durante dieciocho meses tras el final del período de notificación.
4. El verificador informará sin demora a la Comisión y a la autoridad del Estado de abanderamiento de la expedición de todo documento de conformidad. El verificador transmitirá la información a que se refiere el apartado 2 utilizando sistemas automatizados y formatos de intercambio de datos, incluidos modelos electrónicos.
5. La Comisión establecerá, mediante actos de ejecución, normas técnicas para los formatos de intercambio de datos, incluidos los modelos electrónicos. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 24, apartado 2.

*Artículo 18***Obligación de conservar a bordo un documento de conformidad válido**

A 30 de junio del año siguiente a la finalización de un período de notificación, los buques que arriben, zarpen o se encuentren en puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro, y que hayan realizado viajes durante ese período de notificación, conservarán a bordo un documento de conformidad válido.

*Artículo 19***Cumplimiento de los requisitos de seguimiento y notificación e inspecciones**

1. Sobre la base de la información publicada con arreglo al artículo 21, apartado 1, cada Estado miembro adoptará todas las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento por parte de los buques que enarbolan su pabellón de los requisitos en materia de seguimiento y notificación establecidos en los artículos 8 a 12. Los Estados miembros considerarán el hecho de que un documento de conformidad se haya expedido para el buque de que se trate con arreglo al artículo 17, apartado 4, como prueba de dicha conformidad.
2. Cada Estado miembro velará por que toda inspección de un buque en un puerto que esté bajo su jurisdicción, efectuada con arreglo a la Directiva 2009/16/CE, incluya la comprobación de que se lleva a bordo un documento de conformidad válido.

▼B

3. Para cada buque sobre el cual no se disponga de la información contemplada en el artículo 21, apartado 2, letras i) y j), en el momento de entrar en un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro, dicho Estado miembro podrá comprobar que se conserve a bordo un documento de conformidad válido.

*Artículo 20***Sanciones, intercambio de información y orden de expulsión**

1. Los Estados miembros establecerán un régimen de sanciones para los supuestos de incumplimiento de las obligaciones de seguimiento y notificación establecidas en los artículos 8 a 12, y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar la imposición de dichas sanciones. Las sanciones así establecidas serán efectivas, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán esas disposiciones a la Comisión a más tardar el 1 de julio de 2017 y le notificarán sin demora toda modificación ulterior.

2. Los Estados miembros establecerán un intercambio de información y una cooperación efectivos entre sus autoridades nacionales encargadas de velar por el cumplimiento de las obligaciones de seguimiento y notificación o, en su caso, entre las que tienen encomendado el procedimiento de sanción. Cualquier procedimiento nacional de sanción contra un buque determinado incoado por un Estado miembro será notificado a la Comisión, a la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), a los demás Estados miembros y al Estado de abanderamiento de que se trate.

▼M2

3. En el caso de un buque que haya incumplido las obligaciones de seguimiento y notificación durante dos o más períodos de notificación consecutivos y cuando hayan fracasado otras medidas para garantizar la conformidad, la autoridad competente del Estado miembro del puerto de entrada podrá, después de haber ofrecido a la empresa en cuestión la posibilidad de presentar sus observaciones, dictar una orden de expulsión, que se notificará a la Comisión, a la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), a los demás Estados miembros y al Estado de abanderamiento de que se trate. Dictada una orden de expulsión, todos los Estados miembros, a excepción del Estado miembro cuyo pabellón enarbole el buque, denegarán la entrada del buque de que se trate en cualquiera de sus puertos, hasta que la empresa cumpla sus obligaciones de seguimiento y notificación con arreglo a los artículos 11 y 18. Cuando dicho buque enarbole la bandera de un Estado miembro y entre o se encuentre en uno de sus puertos, el Estado miembro de que se trate, tras haber dado a la empresa en cuestión la oportunidad de presentar sus observaciones, procederá a inmovilizar el buque hasta que la empresa cumpla sus obligaciones de seguimiento y notificación.

Quando se constate que un buque a que se refiere el párrafo primero se encuentra en uno de los puertos del Estado miembro cuya bandera enarbole el buque, el Estado miembro de que se trate, tras haber dado a la empresa en cuestión la oportunidad de presentar sus observaciones, podrá dictar una orden del Estado de abanderamiento de inmovilización del buque hasta que la empresa cumpla sus obligaciones de seguimiento y notificación. El Estado miembro informará de ello a la Comisión, la AESM y a los demás Estados miembros.

▼ M2

El cumplimiento de dichas obligaciones de seguimiento y notificación deberá confirmarse por medio de la notificación de un documento de conformidad válido a la autoridad nacional competente que haya dictado la orden de expulsión. Este apartado se entenderá sin perjuicio de las normas marítimas internacionales aplicables en el caso de los buques que necesiten socorro.

▼ B

4. El propietario o el explotador de un buque o su representante en los Estados miembros tendrán derecho a tutela judicial efectiva ante un órgano jurisdiccional para impugnar cualquier orden de expulsión y serán debidamente informados al respecto por la autoridad competente del Estado miembro del puerto de entrada. Los Estados miembros establecerán y mantendrán procedimientos adecuados a tal fin.

5. Cualquier Estado miembro sin puertos marítimos en su territorio y que haya cerrado su registro nacional de buques o no tenga buques que enarbolen su pabellón que entren dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento, y siempre que dichos buques no enarbolen su pabellón, podrá establecer excepciones a lo dispuesto en el presente artículo. Cualquier Estado miembro que pretenda acogerse a esta excepción lo notificará a la Comisión a más tardar el 1 de julio de 2015. Toda modificación posterior también deberá comunicarse a la Comisión.

▼ M2

La posibilidad de establecer excepciones en virtud del párrafo primero no se aplicará a los Estados miembros cuya autoridad sea la autoridad responsable de la gestión.

▼ B*Artículo 21***Publicación de información e informe de la Comisión**

1. A más tardar el 30 de junio de cada año, la Comisión publicará la información relativa a las emisiones notificadas de ► M2 gases de efecto invernadero ◀ con arreglo al artículo 11 así como la información enumerada en el apartado 2 del presente artículo.

2. La Comisión incluirá la siguiente información para hacerla pública:

▼ M2

a) identidad del buque (nombre, empresa, número de identificación OMI y puerto base);

▼ B

b) eficiencia técnica del buque (EEDI o EIV, según proceda);

c) emisiones anuales de ► M2 gases de efecto invernadero ◀;

d) consumo anual total de combustible en los viajes;

e) consumo medio anual de combustible y emisiones medias anuales de ► M2 gases de efecto invernadero ◀ por distancia recorrida en los viajes;

f) consumo medio anual de combustible y emisiones medias anuales de ► M2 gases de efecto invernadero ◀ por distancia recorrida y carga transportada en los viajes;

g) tiempo anual total transcurrido en el mar en los viajes;

h) método de seguimiento aplicado;

▼B

- i) fecha de expedición y fecha de expiración del documento de conformidad;
- j) identidad del verificador que haya evaluado el informe de emisiones;
- k) cualquier otra información comprobada y notificada voluntariamente de conformidad con el artículo 10.

3. Cuando, debido a circunstancias específicas, la divulgación de una categoría de datos agregados con arreglo al apartado 2, que no se refieran a las emisiones de ►**M2** gases de efecto invernadero ◀, excepcionalmente perjudique la protección de intereses comerciales dignos de protección como interés económico legítimo preponderante ante el interés público de la divulgación de conformidad con el Reglamento (CE) n° 1367/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, se aplicará un nivel diferente de agregación de esos datos específicos, a petición de la empresa, a fin de proteger dichos intereses. Cuando no sea posible aplicar un nivel diferente de agregación, la Comisión no hará pública dicha información.

4. La Comisión publicará un informe anual sobre las emisiones de ►**M2** gases de efecto invernadero ◀ y otra información pertinente relativas al transporte marítimo, incluidos los resultados agregados y explicados, con el objetivo de informar al público y permitir una evaluación de las emisiones de ►**M2** gases de efecto invernadero ◀ y la eficiencia energética del transporte marítimo por tamaño, tipo de buque, actividad o cualquier otra categoría que se considere pertinente.

▼M2

5. La Comisión evaluará cada dos años el impacto global de las actividades de transporte marítimo en el clima mundial, en particular el debido a las emisiones o repercusiones de gases de efecto invernadero distintos del CO₂ y de partículas con un potencial de calentamiento atmosférico que no sean objeto del presente Reglamento.

▼B

6. En el marco de su mandato, la AESM asistirá a la Comisión en relación con sus tareas para el cumplimiento del presente artículo y de los artículos 12 y 17 del presente Reglamento, con arreglo al Reglamento (CE) n° 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾.

CAPÍTULO V

COOPERACIÓN INTERNACIONAL

*Artículo 22***Cooperación internacional**

1. La Comisión informará periódicamente a la OMI y a otros organismos internacionales pertinentes de la aplicación del presente Reglamento, sin perjuicio del reparto de competencias o de los procedimientos de toma de decisiones según lo dispuesto en los Tratados.

⁽¹⁾ Reglamento (CE) n° 1367/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de septiembre de 2006, relativo a la aplicación, a las instituciones y a los organismos comunitarios, de las disposiciones del Convenio de Aarhus sobre el acceso a la información, la participación del público en la toma de decisiones y el acceso a la justicia en materia de medio ambiente (DO L 264 de 25.9.2006, p. 13).

⁽²⁾ Reglamento (CE) n° 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima (DO L 208 de 5.8.2002, p. 1).

▼B

2. La Comisión y, cuando proceda, los Estados miembros intercambiarán información técnica con terceros países, en particular sobre la evolución de los métodos de seguimiento, el procedimiento de notificación y la verificación de los informes de emisiones.

3. En caso de que se alcance un acuerdo internacional sobre un sistema mundial de seguimiento, notificación y verificación de emisiones de gases de efecto invernadero o sobre medidas de alcance mundial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo, la Comisión revisará el presente Reglamento y, si procede, propondrá modificaciones del presente Reglamento para garantizar que está en consonancia con dicho acuerdo internacional.

▼M2*Artículo 22 bis***Revisión**

A más tardar el 31 de diciembre de 2024, la Comisión revisará el presente Reglamento, en particular teniendo en cuenta la experiencia adquirida en su aplicación, entre otras cosas a fin de incluir los buques con un arqueo bruto inferior a 5 000 toneladas pero no inferior a 400 toneladas dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento, de cara a la posible inclusión posterior de dichos buques en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/87/CE o a efectos de proponer otras medidas para reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero. Dicha revisión irá acompañada, en su caso, de una propuesta legislativa de modificación del presente Reglamento.

▼B

CAPÍTULO VI

PODERES DELEGADOS, COMPETENCIAS DE EJECUCIÓN Y DISPOSICIONES FINALES*Artículo 23***Ejercicio de la delegación**

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo. Reviste especial importancia que la Comisión actúe de acuerdo con su práctica habitual y mantenga consultas con expertos, incluidos los de los Estados miembros, antes de adoptar esos actos delegados.

▼M2

2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 5, apartado 2, el artículo 15, apartado 5, y el artículo 16, apartado 3, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 1 de julio de 2015.

Los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en el artículo 6, apartado 8, el artículo 7, apartado 5, el artículo 11, apartado 4, el artículo 11 *bis*, apartado 4, y el artículo 13, apartado 6, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 5 de junio de 2023.

La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años respectivo. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

▼ M2

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 5, apartado 2, el artículo 6, apartado 8, el artículo 7, apartado 5, el artículo 11, apartado 4, el artículo 11 *bis*, apartado 4, el artículo 13, apartado 6, el artículo 15, apartado 5, y el artículo 16, apartado 3, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

▼ B

4. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

▼ M2

5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 5, apartado 2, el artículo 6, apartado 8, el artículo 7, apartado 5, el artículo 11, apartado 4, el artículo 11 *bis*, apartado 4, el artículo 13, apartado 6, el artículo 15, apartado 5, o el artículo 16, apartado 3, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

No obstante, la última frase del párrafo primero del presente apartado no se aplicará a actos delegados adoptados a más tardar el 1 de octubre de 2023 en virtud del artículo 5, apartado 2, párrafo segundo, el artículo 6, apartado 8, párrafo segundo, o el artículo 11, apartado 4.

▼ B*Artículo 24***Procedimiento de comité**

1. La Comisión estará asistida por el comité establecido en el artículo 26 del Reglamento (UE) n° 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n° 182/2011.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n° 182/2011. Si el comité no emite un dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n° 182/2011.

*Artículo 25***Modificaciones de la Directiva 2009/16/CE**

En la lista que figura en el anexo IV de la Directiva 2009/16/CE se añade el punto siguiente:

⁽¹⁾ Reglamento (UE) n° 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2013, relativo a un mecanismo para el seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero y para la notificación, a nivel nacional o de la Unión, de otra información relevante para el cambio climático, y por el que se deroga la Decisión n° 280/2004/CE (DO L 165 de 18.6.2013, p. 13).

▼B

«50. Documento de conformidad expedido con arreglo al Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (*).

(*) DO L 123 de 19.5.2015, p. 55.».

*Artículo 26***Entrada en vigor**

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de julio de 2015.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

▼B

ANEXO I

Métodos de seguimiento de las emisiones de CO₂**▼M1**A. CÁLCULO DE LAS EMISIONES DE CO₂ (ARTÍCULO 9)

Para calcular las emisiones de CO₂, las empresas aplicarán la fórmula siguiente:

Consumo de combustible × factor de emisión

El consumo de combustible comprenderá el consumido en los motores principales, los motores auxiliares, las turbinas de gas, las calderas y los generadores de gas inerte.

El consumo de combustible en los puertos cuando el buque está atracado se calculará por separado.

Para los factores de emisión de los combustibles utilizados a bordo, se aplicarán los valores por defecto siguientes:

| Tipo de combustible | Referencia | Factor de emisión (t-CO ₂ /t-combustible) |
|---------------------------------|---------------------------|---|
| 1 Diésel/Gasóleo | ISO 8217 Grados DMX a DMB | 3,206 |
| 2 Fuelóleo ligero (LFO) | ISO 8217 Grados RMA a RMD | 3,151 |
| 3 Fuelóleo pesado (HFO) | ISO 8217 Grados RME a RMK | 3,114 |
| 4 Gas licuado de petróleo (GLP) | Propano | 3,000 |
| | Butano | 3,030 |
| 5 Gas natural licuado (GNL) | | 2,750 |
| 6 Metanol | | 1,375 |
| 7 Etanol | | 1,913 |

Se aplicarán factores de emisión adecuados a los biocombustibles, a los combustibles no fósiles alternativos y a otros combustibles para los que no se especifica ningún valor por defecto.

▼BB. MÉTODOS DE DETERMINACIÓN DE LAS EMISIONES DE CO₂

La empresa indicará en el plan de seguimiento el método de seguimiento que se ha de aplicar para calcular el consumo de combustible correspondiente a cada buque bajo su responsabilidad, y se asegurará de que, una vez elegido, ese método se aplique sistemáticamente.

Se utilizará el consumo real de combustible en cada viaje, que se calculará aplicando uno de los métodos siguientes:

- a) nota de entrega de combustible y comprobaciones periódicas de los tanques de combustible;
- b) seguimiento del tanque de combustible líquido a bordo;
- c) indicadores de caudal para los procesos de combustión aplicables;
- d) mediciones directas de las emisiones de CO₂.

▼B

Podrá utilizarse cualquier combinación de esos métodos, previa evaluación del verificador, siempre que con ello se mejore la precisión global de la medida.

1. Método A: Notas de entrega de combustible y comprobaciones periódicas de los tanques de combustible

Este método se basa en la cantidad y el tipo de combustible que figuran en la nota de entrega de combustible, combinados con comprobaciones periódicas de los tanques de combustible mediante lecturas del nivel del tanque. El combustible consumido a lo largo del período se calcula sumando el combustible disponible al principio del período y las entregas, y restando el combustible que queda al final del período y el combustible descargado entre el principio y el final del período.

El período abarca el intervalo de tiempo entre dos escalas en puerto o el tiempo transcurrido en el interior de un puerto. En relación con el combustible utilizado durante un período, es preciso especificar el tipo de combustible y el contenido en azufre.

Este método no se utilizará cuando las notas de entrega de combustible no se encuentren a bordo de los buques, especialmente cuando la carga se utiliza como combustible, como en el caso del gas de evaporación de los tanques de carga de gas licuado.

En virtud de las reglas vigentes del anexo VI del Convenio Marpol, las notas de entrega de combustible son obligatorias, deben conservarse a bordo durante tres años a partir de la fecha en que se efectúe la entrega del combustible y deben poder ser inspeccionadas fácilmente en cualquier momento. Las comprobaciones periódicas de los tanques de combustible a bordo se basan en lecturas del nivel del tanque. Se utilizan tablas correspondientes a cada tipo de tanque para determinar el volumen presente en el momento de la lectura del nivel de combustible. En el plan de seguimiento se especificará la incertidumbre asociada a la nota de entrega de combustible. Las lecturas del nivel de combustible en el tanque se efectuarán utilizando métodos adecuados, tales como sistemas automatizados, sondeos o cintas de inmersión. En el plan de seguimiento se especificará el método de sondeo del tanque y la incertidumbre asociada.

Cuando la cantidad de combustible recibido o la cantidad de combustible restante en los tanques se determinen en unidades de volumen (litros), la empresa convertirá esa cantidad en unidades de masa utilizando los valores de densidad real. La empresa determinará la densidad real utilizando uno de los siguientes métodos:

a) sistemas de medición a bordo;

▼M1

b) densidad indicada por el proveedor del combustible durante el abastecimiento y registrada en la factura o en la nota de entrega de combustible;

c) densidad medida en un análisis realizado en un laboratorio de ensayos de combustibles acreditado, si se encuentra disponible.

▼B

La densidad real se expresará en kg/l y se determinará mediante una medición específica para la temperatura aplicable. A falta de valores de densidad real, se aplicará un factor de densidad estándar para el tipo de combustible de que se trate, previa evaluación del verificador.

2. Método B: Seguimiento del tanque de combustible a bordo

Este método se basa en las lecturas del nivel de combustible en todos los tanques a bordo. Las lecturas se realizarán diariamente cuando el buque se encuentre en el mar, y siempre que se cargue o descargue combustible.

Las variaciones acumuladas del nivel de combustible en el tanque entre dos lecturas constituyen el combustible consumido a lo largo del período.

El período abarca el intervalo de tiempo entre dos escalas en puerto o el tiempo transcurrido en el interior de un puerto. En relación con el combustible utilizado durante un período, es preciso especificar el tipo de combustible y el contenido en azufre.

▼B

Las lecturas del nivel de combustible en el tanque se efectuarán utilizando métodos adecuados, tales como sistemas automatizados, sondeos o cintas de inmersión. En el plan de seguimiento se especificará el método de sondeo del tanque y la incertidumbre asociada.

Cuando la cantidad de combustible recibido o la cantidad de combustible restante en los tanques se determinen en unidades de volumen (litros), la empresa convertirá esa cantidad en unidades de masa utilizando los valores de densidad real. La empresa determinará la densidad real utilizando uno de los siguientes métodos:

- a) sistemas de medición a bordo;
- b) densidad indicada por el proveedor del combustible durante el abastecimiento y registrada en la factura o en la nota de entrega de combustible;
- c) densidad medida en un análisis realizado en un laboratorio de ensayos de combustibles acreditado, si se encuentra disponible.

La densidad real se expresará en kg/l y se determinará mediante una medición específica para la temperatura aplicable. A falta de valores de densidad real, se aplicará un factor de densidad estándar para el tipo de combustible de que se trate, previa evaluación del verificador.

3. Método C: Medidores de caudal para los procesos de combustión aplicables

Este método se basa en mediciones de los caudales de combustible a bordo. Se trata de acumular los datos de todos los medidores de caudal conectados a las fuentes de emisión de CO₂ pertinentes para determinar el consumo de combustible total durante un período determinado.

El período abarca el intervalo de tiempo entre dos escalas en puerto o el tiempo transcurrido en el interior de un puerto. En relación con el combustible utilizado durante un período, es preciso controlar el tipo de combustible y el contenido en azufre.

En el plan de seguimiento se especificarán los métodos de calibración aplicados y la incertidumbre asociada a los medidores de caudal utilizados.

Cuando la cantidad de combustible consumido se determine en unidades de volumen (litros), la empresa convertirá esa cantidad en unidades de masa utilizando los valores de densidad real. La empresa determinará la densidad real utilizando uno de los siguientes métodos:

- a) sistemas de medición a bordo;

▼M1

- b) densidad indicada por el proveedor del combustible durante el abastecimiento y registrada en la factura o en la nota de entrega de combustible;
- c) densidad medida en un análisis realizado en un laboratorio de ensayos de combustibles acreditado, si se encuentra disponible.

▼B

La densidad real se expresará en kg/l y se determinará mediante una medición específica para la temperatura aplicable. A falta de valores de densidad real, se aplicará un factor de densidad estándar para el tipo de combustible de que se trate, previa evaluación del verificador.

▼B4. Método D: Medición directa de las emisiones de CO₂

El método de medición directa de las emisiones de CO₂ puede utilizarse para los viajes y para las emisiones de CO₂ generadas en puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro. El CO₂ emitido comprende el CO₂ emitido en los motores principales, los motores auxiliares, las turbinas de gas, las calderas y los generadores de gas inerte. El consumo de combustible de los buques en los que se recurre a este método a efectos de notificación se calcula utilizando las emisiones medidas de CO₂ y el factor de emisión aplicable a los combustibles considerados.

Este método se basa en la determinación de los caudales de emisión de CO₂ en los gases de salida de las chimeneas, que se obtienen multiplicando la concentración de CO₂ de los gases de combustión por el caudal de esos gases.

En el plan de seguimiento se especificarán los métodos de calibración aplicados y la incertidumbre asociada a los dispositivos utilizados.

▼B*ANEXO II***Seguimiento de otra información pertinente****A. SEGUIMIENTO POR VIAJE (ARTÍCULO 9)**

1. Para realizar el seguimiento por viaje de otra información pertinente (artículo 9, apartado 1), las empresas cumplirán las normas siguientes:

- a) ► **MI** la fecha y hora de la salida de un atracadero y de la llegada a otro se consignarán en hora del meridiano de Greenwich (GMT/UTC). ◀ El tiempo transcurrido en el mar se calculará a partir de la información relativa a la salida y llegada al puerto, y no se tendrá en cuenta el anclaje;
- b) la distancia recorrida puede ser bien la correspondiente a la ruta más directa entre el puerto de salida y el puerto de llegada, o bien la distancia real recorrida. Si se utiliza la distancia de la ruta más directa entre el puerto de salida y el puerto de llegada, debe tenerse en cuenta un factor de corrección prudente para que no se subestime significativamente la distancia recorrida. En el plan de seguimiento se especificará el método de cálculo de la distancia aplicado y, si resulta necesario, el factor de corrección utilizado. ► **MI** La distancia recorrida se determinará desde el atracadero del puerto de salida hasta el atracadero del puerto de llegada y se expresará en millas náuticas; ◀
- c) el transporte se determina multiplicando la distancia recorrida por la carga transportada;
- d) en el caso de los buques de pasaje, la carga constituye el número de pasajeros. En el de todas las demás categorías de buques, la carga se expresará bien en toneladas métricas o en metros cúbicos estándar de mercancías, según proceda;
- e) ► **MI** para los buques de transbordo rodado, la carga transportada se definirá como la masa de la carga a bordo, determinada como la masa real o como el número de unidades de carga (camiones, automóviles, etc.) o de metros de carril ocupado multiplicado por los valores por defecto para su peso. ◀

A efectos del presente Reglamento, por «buque de transbordo rodado» se entenderá un buque concebido para unidades de transporte de carga rodada o con espacios de carga rodada;

- f) para los buques portacontenedores, la carga transportada se definirá como el peso total en toneladas métricas de carga o, en su defecto, la unidad equivalente a veinte pies (TEU) multiplicada por los valores por defecto para su peso. Cuando la carga transportada por un buque portacontenedores se determine de conformidad con las directrices aplicables de la OMI o con instrumentos aplicables de conformidad con el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS), se entenderá que esa determinación cumple con el presente Reglamento.

A efectos del presente Reglamento, por «buque portacontenedores» se entenderá un buque diseñado exclusivamente para el transporte de contenedores en las bodegas y en la cubierta;

▼ B

- g) la determinación de la carga transportada por categorías de buques que no sean buques de pasaje, buques de transbordo rodado o buques portacontenedores deberá permitir que se tome en consideración, en su caso, el peso y el volumen de carga transportados y el número de pasajeros transportados. Esas categorías incluirán, entre otras, a los petroleros, graneleros, buques de carga general, buques de carga refrigerados, portavehículos y buques de carga combinados.
2. A fin de garantizar condiciones uniformes de aplicación del apartado 1, letra g), la Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, normas técnicas que especifiquen los parámetros aplicables a cada una de las otras categorías de buques mencionadas en dicha letra.
- Dichos actos de ejecución se adoptarán a más tardar el 31 de diciembre de 2016 de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 24, apartado 2.
- Mediante actos de ejecución, la Comisión podrá revisar, en su caso, los parámetros aplicables mencionados en el apartado 1, letra g). En su caso, la Comisión revisará también esos parámetros para tener en cuenta las modificaciones del presente anexo de conformidad con el artículo 5, apartado 2. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 24, apartado 2.
3. Siempre que cumplan las normas expresadas en los apartados 1 y 2, las empresas también podrán optar por incluir información específica relativa a la categoría de rompehielos y a la navegación a través del hielo.

B. SEGUIMIENTO POR AÑO (ARTÍCULO 10)

Para realizar el seguimiento por año de otra información pertinente, las empresas cumplirán las normas siguientes:

Para determinar los valores que deben someterse a seguimiento en virtud del artículo 10 se agregarán los datos correspondientes de cada viaje.

Para realizar el seguimiento de la eficiencia energética media se utilizarán, al menos, cuatro indicadores: consumo de combustible por distancia recorrida, consumo de combustible por transporte efectuado, emisiones de CO₂ por distancia recorrida y emisiones de CO₂ por transporte efectuado; esos indicadores se calcularán utilizando las fórmulas siguientes:

Consumo de combustible por distancia recorrida = consumo de combustible anual total/distancia total recorrida

Consumo de combustible por transporte efectuado = consumo de combustible anual total/transporte total efectuado

Emisiones de CO₂ por distancia recorrida = emisiones de CO₂ anuales totales/distancia total recorrida

Emisiones de CO₂ por transporte efectuado = emisiones de CO₂ anuales totales/transporte total efectuado

Mientras cumplan dichas normas, las empresas también podrán optar por incluir información específica relativa a la categoría de rompehielos y a la navegación a través del hielo, así como cualquier otra información relacionada con el combustible consumido y el CO₂ emitido, diferenciando en función de otros criterios definidos en el plan de seguimiento.

*ANEXO III***Elementos que deben tenerse en cuenta para los actos delegados previstos en los artículos 15 y 16****A. PROCEDIMIENTOS DE VERIFICACIÓN**

- Competencias de los verificadores.
- Documentación que deben aportar las empresas a los verificadores.
- Evaluación de riesgos que han de realizar los verificadores.
- Evaluación de la conformidad del plan de seguimiento.
- Verificación del informe de emisiones.
- Grado de importancia.
- Certeza razonable de los verificadores.
- Inexactitudes e irregularidades.
- Contenido del informe de verificación.
- Recomendaciones de mejora.
- Comunicación entre empresas, verificadores y la Comisión.

B. ACREDITACIÓN DE VERIFICADORES

- Cómo se puede solicitar la acreditación de actividades de transporte marítimo.
- Cómo serán evaluados los verificadores por los organismos nacionales de acreditación con el fin de expedir un certificado de acreditación.
- Cómo realizarán los organismos nacionales de acreditación la vigilancia necesaria para confirmar la continuación de la acreditación.
- Requisitos de los organismos nacionales de acreditación con el fin de ser competentes para acreditar a los verificadores de las actividades de transporte marítimo, incluida la referencia a las normas armonizadas.