

Acest document are doar scop informativ și nu produce efecte juridice. Instituțiile Uniunii nu își asumă răspunderea pentru conținutul său. Versiunile autentice ale actelor relevante, inclusiv preambulul acestora, sunt cele publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și disponibile pe site-ul EUR-Lex. Aceste texte oficiale pot fi consultate accesând linkurile integrate în prezentul document.

► **B** REGULAMENTUL (UE) 2015/757 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI  
din 29 aprilie 2015

privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 123, 19.5.2015, p. 55)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
► <b>M1</b>	Regulamentul delegat (UE) 2016/2071 al Comisiei din 22 septembrie 2016	L 320	1	26.11.2016



**REGULAMENTUL (UE) 2015/757 AL PARLAMENTULUI  
EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

**din 29 aprilie 2015**

**privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid  
de carbon generate de transportul maritim și de modificare a  
Directivei 2009/16/CE**

**(Text cu relevanță pentru SEE)**

**CAPITOLUL I**

**DISPOZIȚII GENERALE**

*Articolul 1*

**Obiectul**

Prezentul regulament stabilește reguli pentru monitorizarea, raportarea și verificarea cu precizie a emisiilor de dioxid de carbon (CO<sub>2</sub>) și a altor informații relevante obținute de la navele care sosesc, se află în interiorul sau pleacă din porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru, în scopul promovării reducerii emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de transportul maritim într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor.

*Articolul 2*

**Domeniul de aplicare**

(1) Prezentul regulament se aplică navelor cu un tonaj brut de peste 5 000 de tone, în ceea ce privește emisiile de CO<sub>2</sub> generate în timpul călătoriilor lor de la ultimul lor port de escală la un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru și de la un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru spre următorul lor port de escală, precum și în interiorul porturilor de escală aflate sub jurisdicția unui stat membru.

(2) Prezentul regulament nu se aplică navelor de război, navelor auxiliare, navelor de pescuit sau de prelucrare a peștelui, navelor de lemn cu construcție primitivă, navelor care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice sau navelor guvernamentale utilizate în scopuri necomerciale.

*Articolul 3*

**Definiții**

În scopul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

- (a) „emisii de CO<sub>2</sub>” înseamnă eliberarea de CO<sub>2</sub> în atmosferă de către nave;
- (b) „port de escală” înseamnă portul în care o navă se oprește pentru a încărca sau a descărca marfă sau pentru a îmbarca sau debarca pasageri; prin urmare, sunt excluse opririle cu scopul unic de a realimenta nava cu combustibil, de a obține provizii, de a înlocui echipajul, de a intra în doc uscat sau de a repara nava și/sau echipamentele acesteia, opririle în port din cauză că nava necesită asistență sau este în pericol, transferurile de la o navă la alta efectuate în afara porturilor, precum și opririle cu scopul unic de a se adăposti în condiții meteorologice nefavorabile sau necesare din cauza activităților de căutare și salvare;

**▼B**

- (c) „călătorie” înseamnă orice deplasare a unei nave care începe sau se termină într-un port de escală și servește scopului de a transporta pasageri sau mărfuri în scopuri comerciale;
- (d) „societate” înseamnă proprietarul unei nave sau orice altă organizație sau persoană, precum administratorul sau navlositorul navei nude, care a preluat responsabilitatea pentru exploatarea navei de la proprietarul acesteia;
- (e) „tonaj brut” (GT) înseamnă tonajul brut calculat în conformitate cu reglementările pentru măsurătorile de tonaj din anexa I la Convenția internațională privind măsurarea tonajului navelor, adoptată de Organizația Maritimă Internațională (OMI) la 23 iunie 1969 la Londra, sau orice altă convenție ulterioară;
- (f) „verificator” înseamnă o entitate juridică ce desfășoară activități de verificare și care este acreditată de un organism național de acreditare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 765/2008 și al prezentului regulament;
- (g) „verificare” înseamnă activitățile desfășurate de un verificator pentru a evalua conformitatea documentelor transmise de societate cu cerințele prezentului regulament;
- (h) „document de conformitate” înseamnă un document specific unei nave, emis unei companii de către un verificator, document care confirmă că acea navă respectă cerințele prezentului regulament pentru o anumită perioadă de raportare;
- (i) „alte informații relevante” înseamnă informații în ceea ce privește emisiile de CO<sub>2</sub> generate de consumul de combustibili, transportul efectuat și eficiența energetică a navelor, care permit analizarea tendințelor înregistrate referitoare la emisii și evaluarea performanțelor navelor;
- (j) „factor de emisie” înseamnă rata medie de emisii a unui gaz cu efect de seră raportată la datele de activitate ale unui flux de surse presupunând că oxidarea este completă în cazul arderii și a conversiei integrale pentru toate celelalte reacții chimice;
- (k) „incertitudine” înseamnă un parametru, asociat rezultatului determinării unei cantități, care caracterizează dispersia valorilor care ar putea fi atribuite, în mod logic, cantității în cauză, incluzând efectele factorilor sistematici, precum și ale factorilor accidentali, exprimat în procente, și descrie un interval de încredere situat în jurul valorii medii care cuprinde 95 % din valorile sugerate, luând în considerare orice asimetrie a distribuției valorilor;
- (l) „prudent” înseamnă că un set de ipoteze este definit în așa fel încât să se evite orice subestimare a emisiilor anuale sau orice supraestimare a distanțelor sau a cantităților de marfă transportate;
- (m) „perioadă de raportare” înseamnă un an calendaristic în timpul căruia emisiile de CO<sub>2</sub> trebuie monitorizate și raportate. În cazul călătoriilor care încep și se încheie în doi ani calendaristici diferiți, datele de monitorizare și raportare se înregistrează pentru primul an calendaristic în cauză;
- (n) „navă la dană” înseamnă o navă care este amarată sau ancorată în siguranță într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru în timp ce încarcă, descarcă sau efectuează o escală, incluzând perioada de timp petrecută atunci când nu este angajată în operațiuni de transport de mărfuri;

**▼B**

- (o) „clasă de gheață” înseamnă notația atribuită navei de către autoritățile naționale competente ale statului de pavilion sau de o organizație recunoscută de statul respectiv, care indică faptul că nava a fost proiectată pentru navigarea în condiții de gheață pe mare.

## CAPITOLUL II

## MONITORIZARE ȘI RAPORTARE

## SECȚIUNEA 1

*Principii și metode pentru monitorizare și raportare**Articolul 4***Principii comune pentru monitorizare și raportare**

(1) În conformitate cu articolele 8-12, societățile monitorizează și raportează, pentru fiecare dintre navele pe care le dețin, parametrii relevanți în cursul unei perioade de raportare. Monitorizarea și raportarea de către societăți are loc în toate porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru și pentru orice călătorie care începe sau se încheie într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru.

(2) Monitorizarea și raportarea sunt complete și vizează emisiile de CO<sub>2</sub> generate prin arderea combustibililor atât în timp ce navele se află pe mare, cât și în timp ce se află la dană. Societățile iau măsurile adecvate pentru a împiedica orice absență a datelor pentru perioada de raportare.

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

(4) Societățile obțin, înregistrează, compilează, analizează și documentează datele pentru monitorizare, inclusiv ipotezele, referințele, factorii de emisie și datele de activitate, într-un mod transparent care să permită reproducerea determinării emisiilor de CO<sub>2</sub> de către verificator.

(5) Societățile se asigură că determinarea emisiilor de CO<sub>2</sub> nu este nici sistematic, nici intenționat inexactă. Societățile verifică și reduc orice sursă de inexactitate.

(6) Societățile trebuie să creeze condițiile necesare pentru a asigura în mod rezonabil integritatea datelor referitoare la emisiile de CO<sub>2</sub> care urmează a fi monitorizate și raportate.

(7) În cadrul monitorizării și al raportării ulterioare, societățile fac eforturi pentru a ține cont de recomandările incluse în rapoartele de verificare emise în conformitate cu articolul 13 alineatul (3) sau (4).

*Articolul 5***Metode pentru monitorizarea emisiilor de CO<sub>2</sub> și alte informații relevante**

(1) În sensul articolului 4 alineatele (1), (2) și (3), societățile determină emisiile de CO<sub>2</sub> pentru fiecare dintre navele pe care le dețin, în conformitate cu oricare dintre metodele prezentate în anexa I, și monitorizează alte informații relevante, în conformitate cu regulile prevăzute în anexa II sau adoptate în temeiul respectivei anexe.

**▼B**

(2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a modifica metodele prevăzute în anexa I și regulile menționate în anexa II, pentru a lua în considerare regulile internaționale relevante, precum și standardele internaționale și europene. Comisia este împuternicită, de asemenea, să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a modifica anexele I și II în scopul de a perfecționa elementele metodelor de monitorizare prevăzute în anexele respective din perspectiva progreselor tehnologice și științifice.

*SECȚIUNEA 2**Planul de monitorizare**Articolul 6***Conținutul și transmiterea planului de monitorizare**

(1) Până la 31 august 2017, societățile transmit verificatorilor un plan de monitorizare pentru fiecare dintre navele pe care le dețin, indicând metoda aleasă pentru monitorizarea și raportarea emisiilor de CO<sub>2</sub> și a altor informații relevante.

(2) Fără a aduce atingere alineatului (1), în cazul navelor care intră sub incidența prezentului regulament pentru prima oară după 31 august 2017, societatea transmite verificatorului un plan de monitorizare, fără întârzieri nejustificate și în cel mult două luni de la prima escală a fiecărei nave într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru.

(3) Planul de monitorizare constă într-o documentație completă și transparentă privind metoda de monitorizare a unei anumite nave și conține cel puțin următoarele elemente:

- (a) identificarea și tipul navei, inclusiv denumirea navei, numărul de identificare OMI al navei, portul de înmatriculare sau portul de origine al navei și numele proprietarului navei;
- (b) numele societății și adresa, numărul de telefon și adresa de e-mail ale unei persoane de contact;
- (c) o descriere a următoarelor surse de emisii de CO<sub>2</sub> de la bordul navei: motoarele principale, motoarele auxiliare, turbinele cu gaz, cazanele și generatoarele de gaze inerte, precum și tipurile de combustibil utilizate;
- (d) o descriere a procedurilor, sistemelor și responsabilităților utilizate pentru actualizarea listei surselor de emisii de CO<sub>2</sub> pentru perioada de raportare;
- (e) o descriere a procedurilor utilizate pentru monitorizarea caracterului complet al listei călătoriilor;
- (f) o descriere a procedurilor de monitorizare a consumului de combustibil al navei, inclusiv:
  - (i) metoda aleasă dintre metodele prevăzute în anexa I pentru calcularea consumului de combustibil al fiecărei surse de emisii de CO<sub>2</sub>, inclusiv o descriere a instrumentului de măsurare utilizat, după caz;
  - (ii) procedurile pentru măsurarea combustibilului alimentat și a combustibilului aflat deja în rezervoare, o descriere a instrumentelor de măsurare utilizate și a procedurilor de înregistrare, extragere, transmitere și stocare a informațiilor cu privire la măsurări, după caz;

**▼B**

- (iii) metoda aleasă pentru determinarea densității, după caz;
  - (iv) o procedură care să garanteze că incertitudinea totală corespunzătoare măsurărilor de combustibil îndeplinește cerințele prezentului regulament, cu referiri, ori de câte ori este posibil, la legislația națională, la clauzele din contractele cu clienții sau la standardele de precizie ale furnizorilor de combustibil;
  - (g) factorii de emisie individuali utilizați pentru fiecare tip de combustibil sau, în cazul combustibililor alternativi, metodele de determinare a factorilor de emisie, inclusiv metodologia de eșantionare, metodele de analiză și o descriere a laboratoarelor utilizate cu acreditarea ISO 17025 a respectivelor laboratoare, dacă este cazul;
  - (h) o descriere a procedurilor utilizate pentru determinarea datelor de activitate pentru fiecare călătorie, inclusiv:
    - (i) procedurile, responsabilitățile și sursele de date pentru determinarea și înregistrarea distanței;
    - (ii) procedurile, responsabilitățile, formulele și sursele de date pentru determinarea și înregistrarea mărfurilor transportate și a numărului de pasageri, după caz;
    - (iii) procedurile, responsabilitățile, formulele și sursele de date pentru determinarea și înregistrarea timpului petrecut pe mare între portul de plecare și portul de sosire;
  - (i) o descriere a metodei care trebuie utilizată pentru a determina datele de substituție pentru completarea lipsei de date; și
  - (j) o fișă de înregistrare a reviziilor în care să se înregistreze toate detaliile referitoare la istoricul reviziilor.
- (4) Planul de monitorizare poate conține, de asemenea, informații privind clasa de gheață a navei și/sau procedurile, responsabilitățile, formulele și sursele de date pentru determinarea și înregistrarea distanței parcurse și a timpului petrecut pe mare atunci când se navighează prin gheață.
- (5) Societățile utilizează planuri de monitorizare standardizate bazate pe formate-cadru. Aceste formate-cadru, inclusiv regulile tehnice pentru aplicarea lor uniformă, se stabilesc de către Comisie prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2).

*Articolul 7***Modificarea planului de monitorizare**

- (1) Societățile verifică regulat, cel puțin o dată pe an, dacă planul de monitorizare al unei nave reflectă natura și funcționarea navei și dacă metoda de monitorizare poate fi îmbunătățită.
- (2) Societățile modifică planul de monitorizare în oricare dintre următoarele situații:

**▼B**

- (a) dacă se schimbă societatea;
  - (b) dacă apar noi emisii de CO<sub>2</sub>, generate de surse noi de emisii sau datorate utilizării de noi combustibili care nu au fost încă incluși în planul de monitorizare;
  - (c) dacă schimbarea disponibilității datelor, ca urmare a utilizării unor noi tipuri de instrumente de măsură, a unor noi metode de eșantionare sau metode de analiză, ori din alte motive, poate afecta acuratețea determinării emisiilor de CO<sub>2</sub>;
  - (d) dacă datele obținute cu ajutorul metodei de monitorizare aplicate s-au dovedit a fi incorecte;
  - (e) dacă oricare parte a planului de monitorizare este identificată ca nefiind în conformitate cu cerințele prezentului regulament, iar societatea trebuie să îl revizuiască, în conformitate cu articolul 13 alineatul (1).
- (3) Societățile notifică verificatorilor, fără întârzieri nejustificate, orice propunere de modificare a planului de monitorizare.
- (4) Modificările aduse planului de monitorizare în conformitate cu literele (b), (c) și (d) de la alineatul (2) din prezentul articol sunt supuse unei evaluări din partea verficatorului, în conformitate cu articolul 13 alineatul (1). În urma evaluării, verficatorul notifică societatea dacă modificările respective sunt conforme.

*SECȚIUNEA 3****Monitorizarea emisiilor de CO<sub>2</sub> și alte informații relevante****Articolul 8***Monitorizarea activităților într-o perioadă de raportare**

Începând cu 1 ianuarie 2018, pe baza planului de monitorizare evaluat în conformitate cu articolul 13 alineatul (1), societățile monitorizează emisiile de CO<sub>2</sub> pentru fiecare navă, pentru fiecare călătorie și pentru fiecare an, prin aplicarea metodei corespunzătoare de determinare a emisiilor de CO<sub>2</sub> dintre cele prezentate în anexa I partea B și prin calcularea emisiilor de CO<sub>2</sub> în conformitate cu anexa I partea A.

*Articolul 9***Monitorizarea per călătorie**

- (1) Pe baza planului de monitorizare evaluat în conformitate cu articolul 13 alineatul (1), pentru fiecare navă care sosește sau pleacă dintr-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru și pentru fiecare călătorie înspre sau dinspre un astfel de port, societățile monitorizează, în conformitate cu anexa I partea A și cu anexa II partea A, următorii parametri:
- (a) portul de pornire și portul de sosire, inclusiv data și ora plecării și sosirii;
  - (b) cantitatea și factorul de emisie pentru fiecare tip de combustibil consumat, în total;
  - (c) emisiile de CO<sub>2</sub>;
  - (d) distanța parcursă;
  - (e) timpul petrecut pe mare;
  - (f) marfa transportată;
  - (g) transportul efectuat.

**▼B**

Societățile pot monitoriza, de asemenea, informațiile referitoare la clasa de gheață a navei și la navigarea prin gheață, după caz.

(2) Prin derogare de la alineatul (1) din prezentul articol și fără a aduce atingere articolului 10, o societate este exonerată de obligația de a monitoriza informațiile prevăzute la alineatul (1) din prezentul articol pentru fiecare călătorie în ceea ce privește o anumită navă, în cazul în care:

- (a) toate călătoriile navei în cursul perioadei de raportare încep sau se încheie într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru; și
- (b) nava, în conformitate cu programul său, efectuează peste 300 de călătorii în cursul perioadei de raportare.

*Articolul 10***Monitorizarea per an**

Pe baza planului de monitorizare evaluat în conformitate cu articolul 13 alineatul (1), pentru fiecare navă și pentru fiecare an calendaristic, societățile monitorizează, în conformitate cu anexa I partea A și cu anexa II partea B, următorii parametri:

- (a) cantitatea și factorul de emisie pentru fiecare tip de combustibil consumat, per total;
- (b) emisiile de CO<sub>2</sub> agregate totale generate în domeniul de aplicare a prezentului regulament;
- (c) emisiile de CO<sub>2</sub> agregate generate din toate călătoriile între porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru;
- (d) emisiile de CO<sub>2</sub> agregate generate din toate călătoriile care au început din porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru;
- (e) emisiile de CO<sub>2</sub> agregate generate din toate călătoriile spre porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru;
- (f) emisiile de CO<sub>2</sub> generate în interiorul porturilor aflate sub jurisdicția unui stat membru, la dană;
- (g) distanța totală parcursă;
- (h) timpul total petrecut pe mare;
- (i) transportul total efectuat;
- (j) eficiența energetică medie.

Societățile pot monitoriza informațiile referitoare la clasa de gheață a navei și la navigarea prin gheață, după caz.

Societățile pot, de asemenea, să monitorizeze consumul de combustibil și emisiile de CO<sub>2</sub>, făcând diferențierea pe baza altor criterii definite în planul de monitorizare.

*SECȚIUNEA 4***Raportare***Articolul 11***Conținutul raportului privind emisiile**

(1) Începând din 2019, până la data de 30 aprilie a fiecărui an, societățile transmit Comisiei și autorităților statelor de pavilion în cauză un raport privind emisiile referitor la emisiile de CO<sub>2</sub> și la alte



**▼B**

informații relevante pentru întreaga perioadă de raportare și pentru fiecare navă aflată în responsabilitatea lor, raport care a fost verificat și considerat ca fiind satisfăcător de către un verficator, în conformitate cu articolul 13.

(2) Atunci când se schimbă societatea, noua societate se asigură că fiecare navă aflată în responsabilitatea sa respectă cerințele prezentului regulament pe întreaga perioadă de raportare în care preia responsabilitatea pentru nava în cauză.

(3) În raportul privind emisiile, societățile includ următoarele informații:

(a) datele de identificare a navei și a societății, inclusiv:

- (i) denumirea navei;
- (ii) numărul de identificare OMI;
- (iii) portul de înmatriculare sau portul de origine;
- (iv) clasa de gheață a navei, dacă aceasta este menționată în planul de monitorizare;
- (v) eficiența tehnică a navei [indicele eficienței energetice de proiectare (EEDI) sau valoarea estimată a indicelui (EIV) în conformitate cu Rezoluția MEPC.215 (63) a OMI, după caz];
- (vi) numele proprietarului navei;
- (vii) adresa proprietarului navei și locul principal de desfășurare a activității acestuia;
- (viii) denumirea societății (dacă este diferită de proprietarul navei);
- (ix) adresa societății (dacă este diferită de a proprietarului navei) și locul principal de desfășurare a activității acesteia;
- (x) adresa, numărul de telefon și adresa de e-mail ale unei persoane de contact;

(b) identitatea verficatorului care a evaluat raportul privind emisiile;

(c) informații privind metoda de monitorizare utilizată și nivelul de incertitudine aferent;

(d) rezultatele monitorizării anuale a parametrilor în conformitate cu articolul 10.

*Articolul 12***Formatul raportului privind emisiile**

(1) Raportul privind emisiile se transmite cu ajutorul unor sisteme automatizate și al unor formate pentru schimbul de date, inclusiv al unor formate-cadru electronice.

(2) Prin intermediul unor acte de punere în aplicare, Comisia stabilește regulile tehnice prin care se stabilește formatul pentru schimbul de date, inclusiv formatele-cadru electronice. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2).



CAPITOLUL III  
VERIFICARE ȘI ACREDITARE

*Articolul 13*

**Domeniul activităților de verificare și raportul de verificare**

(1) Verificatorul evaluează conformitatea planului de monitorizare cu cerințele prevăzute la articolele 6 și 7. În cazul în care evaluarea efectuată de către verificator identifică neconformități cu cerințele menționate, societatea respectivă își revizuieste planul de monitorizare în consecință și transmite planul revizuit pentru evaluarea finală de către verificator înainte de începerea perioadei de raportare. Societatea stabilește de comun acord cu verificatorul calendarul necesar pentru introducerea respectivelor revizui. Calendarul respectiv nu poate depăși, în nici un caz, data la care începe perioada de raportare.

(2) Verificatorul evaluează conformitatea raportului privind emisiile cu cerințele prevăzute la articolele 8-12 și în anexele I și II.

În special, verificatorul evaluează dacă emisiile de CO<sub>2</sub> și celelalte informații relevante incluse în raportul privind emisiile au fost determinate în conformitate cu articolele 8, 9 și 10 și cu planul de monitorizare.

(3) În cazul în care verificatorul, oferind asigurare rezonabilă, concluzionează în evaluarea de verificare că raportul privind emisiile nu conține inexactități materiale, verificatorul emite un raport de verificare în care declară că raportul privind emisiile a fost considerat satisfăcător în urma verificării. Raportul de verificare precizează toate aspectele relevante pentru activitatea desfășurată de verificator.

(4) În cazul în care concluzia evaluării de verificare este că raportul privind emisiile conține inexactități sau neregularități în raport cu cerințele prezentului regulament, verificatorul informează în timp util societatea în legătură cu acest lucru. Societatea corectează în acest caz inexactitățile sau neregularitățile, astfel încât să permită finalizarea la timp a procesului de verificare, și transmite verificatorului raportul privind emisiile revizuit și orice altă informație necesară pentru corectarea neregularităților identificate. În raportul său de verificare, verificatorul declară dacă inexactitățile sau neregularitățile identificate în timpul evaluării de verificare au fost corectate de societate. În cazul în care inexactitățile sau neregularitățile comunicate nu au fost corectate și acestea, în mod individual sau cumulate, conduc la inexactități materiale, verificatorul emite un raport de verificare în care declară că raportul privind emisiile nu respectă prezentul regulament.

*Articolul 14*

**Obligații generale și principii pentru verificatori**

(1) Verificatorul este independent de societate sau de operatorul navei și desfășoară activitățile impuse prin prezentul regulament în interes public. În acest scop, nici verificatorul, nici o altă parte a aceleiași entități juridice nu poate fi o societate, un operator de navă sau un proprietar al unei societăți și nu poate fi deținut de aceștia și nici nu are cu societatea în cauză relații care ar putea să îi afecteze independența și imparțialitatea.

**▼B**

(2) Când efectuează verificarea raportului privind emisiile și a procedurilor de monitorizare aplicate de societate, verificatorul evaluează fiabilitatea, credibilitatea și acuratețea sistemelor de monitorizare și a datelor și informațiilor raportate referitoare la emisiile de CO<sub>2</sub>, în special:

- (a) atribuirea consumului de combustibil la călătorii;
- (b) datele privind consumul de combustibil care au fost incluse în raport, precum și măsurile și calculele aferente;
- (c) selectarea și utilizarea factorilor de emisie;
- (d) calculele care au dus la determinarea emisiilor de CO<sub>2</sub> totale;
- (e) calculele care au dus la determinarea eficienței energetice.

(3) Verificatorul ia în considerare numai rapoartele privind emisiile transmise în conformitate cu articolul 12, atunci când datele și informațiile fiabile și credibile permit determinarea cu un grad rezonabil de certitudine a emisiilor de CO<sub>2</sub> și cu condiția să fie îndeplinite următoarele condiții:

- (a) datele raportate sunt coerente, având în vedere datele estimate bazate pe datele rezultate din monitorizarea navelor și pe caracteristicile navelor, cum ar fi puterea instalată a motorului;
- (b) datele raportate nu conțin neconcordanțe, mai ales când se compară volumul total al combustibilului achiziționat anual de fiecare navă cu consumul agregat de combustibil din timpul călătoriilor;
- (c) colectarea datelor s-a efectuat în conformitate cu regulile aplicabile; și
- (d) înregistrările relevante ale navei sunt complete și coerente.

*Articolul 15***Proceduri de verificare**

(1) Verificatorul identifică potențialele riscuri legate de procesul de monitorizare și raportare, prin compararea emisiilor de CO<sub>2</sub> raportate cu datele estimate bazate pe datele rezultate din monitorizarea navelor și pe caracteristicile navelor, cum ar fi puterea instalată a motorului. Dacă se constată abateri semnificative, verificatorul efectuează analize suplimentare.

(2) Verificatorul identifică potențialele riscuri legate de diferitele etape de calcul, revizuind toate sursele de date și metodologiile utilizate.

(3) Verificatorul ia în considerare orice metodă eficace de control al riscurilor aplicată de societate pentru a reduce nivelurile de incertitudine, coroborat cu acuratețea specifică metodelor de monitorizare utilizate.

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

(5) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23, în vederea precizării mai detaliate a regulilor privind activitățile de verificare menționate în prezentul regulament. Atunci

**▼B**

când adoptă aceste acte, Comisia ia în considerare elementele prevăzute în anexa III partea A. Regulile stabilite prin respectivele acte delegate se bazează pe principiile referitoare la verificare prevăzute la articolul 14 și pe standardele relevante acceptate la nivel internațional.

*Articolul 16***Accreditarea verficatorilor**

(1) Verficatorii care evaluează planurile de monitorizare și rapoartele privind emisiile și care emit rapoartele de verificare și documentele de conformitate menționate în prezentul regulament sunt acreditați pentru activități din domeniul de aplicare al prezentului regulament de către un organism național de acreditare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 765/2008.

(2) În absența unor dispoziții specifice în prezentul regulament referitoare la acreditarea verficatorilor, se aplică dispozițiile relevante din Regulamentul (CE) nr. 765/2008.

(3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23, pentru a preciza detaliat metodele pentru acreditarea verficatorilor. Atunci când adoptă aceste acte, Comisia ia în considerare elementele prevăzute în anexa III partea B. Metodele de acreditare a verficatorilor prevăzute de respectivele acte delegate se bazează pe principiile referitoare la verificare prevăzute la articolul 14 și pe standardele relevante acceptate la nivel internațional.

## CAPITOLUL IV

**CONFORMITATE ȘI PUBLICAREA INFORMAȚIILOR***Articolul 17***Documentul de conformitate**

(1) Atunci când raportul privind emisiile îndeplinește cerințele prevăzute la articolele 11-15 și pe cele din anexele I și II, pe baza raportului de verificare, verficatorul emite un document de conformitate pentru nava în cauză.

(2) Documentul de conformitate include următoarele informații:

- (a) identitatea navei (numele, numărul de identificare OMI și portul de înmatriculare sau portul de origine);
- (b) numele, adresa și locul principal de desfășurare a activității pentru proprietarul navei;
- (c) identitatea verficatorului;
- (d) data emiterii documentului de conformitate, perioada de valabilitate a acestuia și perioada de raportare la care se referă.

(3) Documentele de conformitate sunt considerate valabile timp de 18 luni de la sfârșitul perioadei de raportare.

(4) Verficatorul informează neîntârziat Comisia și autoritatea statului de pavilion cu privire la emiterea oricărui document de conformitate. Verficatorul transmite informațiile menționate la alineatul (2) cu ajutorul sistemelor automatizate și al formatelor pentru schimbul de date, inclusiv al unor formate-cadru electronice.

(5) Prin acte de punere în aplicare, Comisia stabilește regulile tehnice referitoare la formatul pentru schimbul de date, inclusiv formatele-cadru electronice. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2).



#### *Articolul 18*

##### **Obligația de a păstra un document de conformitate valabil la bord**

Până la data de 30 iunie a anului următor sfârșitului unei perioade de raportare, navele care sosesc în, se află în sau pleacă dintr-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru și care au efectuat călătorii în perioada de raportare respectivă păstrează la bord un document de conformitate valabil.

#### *Articolul 19*

##### **Respectarea cerințelor de monitorizare și raportare și inspecții**

(1) Pe baza informațiilor publicate în conformitate cu articolul 21 alineatul (1), fiecare stat membru ia toate măsurile necesare pentru a asigura respectarea de către navele care arborează pavilionul său a cerințelor de monitorizare și raportare prevăzute la articolele 8-12. Statele membre iau în considerare faptul că pentru nava în cauză a fost emis un document de conformitate, în conformitate cu articolul 17 alineatul (4), drept dovadă a acestei conformități.

(2) Fiecare stat membru se asigură că orice inspecție a unei nave într-un port aflat sub jurisdicția sa efectuată în conformitate cu Directiva 2009/16/CE include verificarea prezenței la bordul navei a unui document de conformitate valabil.

(3) Pentru fiecare navă pentru care nu sunt disponibile informațiile menționate la articolul 21 alineatul (2) literele (i) și (j) și care a intrat într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru, respectivul stat membru poate să verifice dacă este prezent la bord un document de conformitate valabil.

#### *Articolul 20*

##### **Sancțiuni, schimb de informații și ordin de expulzare**

(1) Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor aplicabile pentru nerespectarea cerințelor de monitorizare și raportare prevăzute la articolele 8-12 și iau toate măsurile necesare pentru a garanta aplicarea respectivelor sancțiuni. Sancțiunile prevăzute sunt eficace, proporționale și disuasive. Statele membre notifică Comisiei dispozițiile respective până la 1 iulie 2017 și notifică acesteia, neîntârziat, orice modificare ulterioară a respectivelor dispoziții.

(2) Statele membre stabilesc un schimb de informații eficace și o cooperare eficace între autoritățile naționale responsabile pentru asigurarea respectării cerințelor de monitorizare și raportare sau, după caz, între autoritățile naționale însărcinate să aplice procedurile de sancționare. Procedurile naționale de sancționare aplicate împotriva unei anumite nave de oricare dintre statele membre sunt notificate Comisiei, Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (EMSA), celorlalte state membre și statului de pavilion în cauză.

(3) În cazul navelor care nu au respectat cerințele de monitorizare și raportare pentru două sau mai multe perioade de raportare consecutive și în cazul în care alte măsuri de executare nu au asigurat respectarea acestora, autoritatea competentă a statului membru din portul de

**▼B**

intrare poate emite un ordin de expulzare care este notificat Comisiei, EMSA, celorlalte state membre și statului de pavilion în cauză. Ca urmare a emiterii unui astfel de ordin de expulzare, orice stat membru refuză intrarea navei respective în oricare dintre porturile sale până când societatea nu îndeplinește cerințele de monitorizare și raportare în conformitate cu articolele 11 și 18. Respectarea acelor cerințe este confirmată prin notificarea unui document de conformitate valabil către autoritatea națională competentă care a emis ordinul de expulzare. Prezentul alineat nu aduce atingere normelor maritime internaționale aplicabile în cazul navelor aflate în primejdie.

(4) Proprietarul sau operatorul unei nave sau reprezentantul său în statele membre are dreptul la o cale de atac eficientă în fața unei instanțe sau a unui tribunal împotriva ordinului de expulzare și este informat în mod corespunzător în acest sens de către autoritatea competentă a statului membru din portul de intrare. Statele membre stabilesc și mențin proceduri corespunzătoare în acest scop.

(5) Orice stat membru care nu are porturi maritime pe teritoriul său și care și-a închis registrul național al navelor sau nu are nave care arborează pavilionul său, dintre cele care intră sub incidența prezentului regulament, poate deroga de la dispozițiile prezentului articol, câtă vreme nici o navă nu arborează pavilionul său. Orice stat membru care intenționează să se prevaleze de derogarea menționată informează Comisia până la 1 iulie 2015. Orice modificare ulterioară se comunică, de asemenea, Comisiei.

*Articolul 21***Publicarea informațiilor și raportarea de către Comisie**

(1) Până la data de 30 iunie a fiecărui an, Comisia pune la dispoziția publicului datele privind emisiile de CO<sub>2</sub> raportate în conformitate cu articolul 11, precum și informațiile prevăzute la alineatul (2) din prezentul articol.

(2) În cadrul informațiilor puse la dispoziția publicului, Comisia include următoarele:

- (a) identitatea navei (denumirea, numărul de identificare OMI și portul de înmatriculare sau portul de origine);
- (b) eficiența tehnică a navei (EEDI sau EIV, după caz);
- (c) emisiile de CO<sub>2</sub> anuale;
- (d) consumul total anual de combustibil pentru călătorii;
- (e) consumul mediu anual de combustibil și emisiile medii anuale de CO<sub>2</sub> per distanță parcursă în cazul călătoriilor;
- (f) consumul mediu anual de combustibil și emisiile medii anuale de CO<sub>2</sub> per distanță parcursă și marfa transportată în cazul călătoriilor;
- (g) timpul anual total petrecut pe mare în cazul călătoriilor;
- (h) metoda pentru monitorizare aplicată;
- (i) data emiterii și data expirării documentului de conformitate;
- (j) identitatea verficatorului care a evaluat raportul privind emisiile;
- (k) orice alte informații monitorizate și raportate în mod voluntar în conformitate cu articolul 10.

**▼B**

(3) În cazul în care, ca urmare a unor circumstanțe specifice, declararea unei categorii de date agregate în conformitate cu alineatul (2) care nu se referă la emisii de CO<sub>2</sub> ar submina cu titlu excepțional protecția intereselor comerciale care merită să fie protejate ca interes economic legitim care prevalează asupra interesului public în ceea ce privește declararea în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1367/2006 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(1)</sup>, se aplică în mod specific datelor respective, la cererea societății, un nivel diferit de agregare, astfel încât să se protejeze astfel de interese. Dacă nu este posibilă aplicarea unui nivel diferit de agregare, Comisia nu pune la dispoziția publicului informațiile respective.

(4) Comisia publică un raport anual privind emisiile de CO<sub>2</sub> și alte informații relevante provenite din sectorul transportului maritim, inclusiv rezultate agregate și explicate, cu scopul de a informa publicul și de a permite evaluarea emisiilor de CO<sub>2</sub> și a eficienței energetice a transportului maritim, în funcție de mărime, tip de nave, activitate sau orice altă categorie considerată relevantă.

(5) Comisia evaluează la fiecare doi ani impactul general al sectorului transportului maritim asupra climei globale, inclusiv prin intermediul emisiilor altele decât cele de CO<sub>2</sub> sau al efectelor acestora.

(6) În limitele mandatului său, EMSA sprijină Comisia în activitatea sa de respectare a prezentului articol și a articolelor 12 și 17 din prezentul regulament, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(2)</sup>.

## CAPITOLUL V

## COOPERARE INTERNAȚIONALĂ

*Articolul 22***Cooperare internațională**

(1) Comisia informează periodic OMI și alte organisme internaționale relevante în privința punerii în aplicare a prezentului regulament fără a aduce atingere repartizării competențelor sau procedurilor de adoptare a deciziilor, astfel cum se prevede în tratate.

(2) Comisia și, după caz, statele membre mențin schimbul tehnic cu țări terțe, în special dezvoltarea în continuare a metodelor de monitorizare, organizarea raportării și verificarea rapoartelor privind emisiile.

(3) În cazul în care se convine cu privire la un acord internațional privind un sistem global de monitorizare, raportare și verificare privind emisiile de gaze cu efect de seră sau privind adoptarea unor măsuri la nivel mondial pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, Comisia revizuieste prezentul regulament și, dacă este oportun, propune modificarea prezentului regulament pentru a asigura alinierea cu acordul internațional respectiv.

<sup>(1)</sup> Regulamentul (CE) nr. 1367/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 6 septembrie 2006 privind aplicarea, pentru instituțiile și organismele comunitare, a dispozițiilor Convenției de la Aarhus privind accesul la informație, participarea publicului la luarea deciziilor și accesul la justiție în domeniul mediului (JO L 264, 25.9.2006, p. 13).

<sup>(2)</sup> Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unei Agenții Europene pentru Siguranță Maritimă (JO L 208, 5.8.2002, p. 1).



## CAPITOLUL VI

COMPETENȚE DELEGATE ȘI DE EXECUTARE ȘI DISPOZIȚII  
FINALE*Articolul 23***Exercitarea delegării de competențe**

(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol. Este deosebit de important ca, înainte de adoptarea actelor delegate respective, Comisia să urmeze practica curentă și să desfășoare consultări cu experți, inclusiv cu experții din statele membre.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 5 alineatul (2), la articolul 15 alineatul (5) și la articolul 16 alineatul (3) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 1 iulie 2015. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 5 alineatul (2), la articolul 15 alineatul (5) și la articolul 16 alineatul (3) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în respectiva decizie. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate aflate deja în vigoare.

(4) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 5 alineatul (2), al articolului 15 alineatul (5) și al articolului 16 alineatul (3) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European, nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Această perioadă se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

*Articolul 24***Procedura comitetului**

(1) Comisia este sprijinită de comitetul înființat în temeiul articolului 26 din Regulamentul (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>(1)</sup>. Respectivul comitet reprezintă un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

<sup>(1)</sup> Regulamentul (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 mai 2013 privind un mecanism de monitorizare și de raportare a emisiilor de gaze cu efect de seră, precum și de raportare, la nivel național și al Uniunii, a altor informații relevante pentru schimbările climatice și de abrogare a Deciziei nr. 280/2004/CE (JO L 165, 18.6.2013, p. 13).



**▼B**

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

*Articolul 25***Modificarea Directivei 2009/16/CE**

Următorul punct se adaugă în lista stabilită în anexa IV la Directiva 2009/16/CE:

„50. Document de conformitate emis în temeiul Regulamentului (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE (\*).

---

(\*) JO L 123, 19.5.2015, p. 55.”

*Articolul 26***Intrarea în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare la 1 iulie 2015.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

**▼B**

## ANEXA I

**Metode pentru monitorizarea emisiilor de CO<sub>2</sub>****▼M1**A. CALCULAREA EMISIILOR DE CO<sub>2</sub> (ARTICOLUL 9)

În scopul calculării emisiilor de CO<sub>2</sub>, societățile aplică următoarea formulă:

consum de combustibil × factor de emisie

Consumul de combustibil include combustibilul consumat de motoarele principale, de motoarele auxiliare, de turbinele cu gaz, de cazane și de generatoarele de gaze inerte.

Consumul de combustibil la dană în interiorul porturilor se calculează separat.

Se aplică următoarele valori implicite pentru factorii de emisie pentru combustibilii utilizați la bord:

Tip de combustibil	Referință	Factor de emisie (t-CO <sub>2</sub> /t-combustibil)
1. Motorină diesel/motorină	ISO 8217 sortimentele DMX până la DMB	3,206
2. Păcură ușoară	ISO 8217 sortimentele RMA până la RMD	3,151
3. Păcură grea	ISO 8217 sortimentele RME până la RMK	3,114
4. Gaz petrolier lichefiat (GPL)	Propan	3,000
	Butan	3,030
5. Gaz natural lichefiat (GPL)		2,750
6. Metanol		1,375
7. Etanol		1,913

Pentru biocombustibili, combustibilii alternativi nefosili și alți combustibili pentru care nu sunt precizate valori implicite se aplică factori de emisie adecvați.

**▼B**B. METODELE PENTRU DETERMINAREA EMISIILOR DE CO<sub>2</sub>

În planul de monitorizare, societatea stabilește care este metoda de monitorizare utilizată pentru calcularea consumului de combustibil pentru fiecare navă aflată sub responsabilitatea sa și se asigură că, după ce a fost aleasă, metoda este aplicată în mod consecvent.

Se utilizează consumul efectiv de combustibil în cazul fiecărei călătorii, calculat cu ajutorul uneia dintre următoarele metode:

- documentul privind operațiunea de buncheraj (BDN – *Bunker Fuel Delivery Note*) și inventarele periodice ale stocurilor din tancurile de combustibili;
- monitorizarea la bord a tancului cu combustibil pentru nave;
- debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile;
- măsurarea directă a emisiilor de CO<sub>2</sub>.

Se poate folosi orice combinație a metodelor menționate după evaluarea de către verificator dacă aceasta îmbunătățește precizia generală a măsurării.

## 1. Metoda A: BDN și inventarele periodice ale stocurilor din tancurile de combustibil

Această metodă se bazează pe cantitatea și tipul de combustibil, astfel cum sunt definite în BDN, combinat cu inventarele periodice ale stocurilor din tancurile de combustibil, bazate pe citirea tancurilor. Combustibilul disponibil

**▼ B**

la începutul perioadei, plus livrările, minus combustibilul disponibil la sfârșitul perioadei și combustibilul scos din tanc între începutul perioadei și sfârșitul perioadei, împreună, constituie combustibilul consumat de-a lungul perioadei.

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

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

În temeiul regulilor actuale din anexa VI la MARPOL, este obligatorie păstrarea BDN la bord timp de trei ani după livrarea combustibilului pentru nave și trebuie să fie disponibil imediat. Inventarierea periodică a stocurilor tancurilor de combustibil de la bord se bazează pe citirea tancurilor. Se utilizează tabelele pentru tancuri relevante pentru fiecare tanc de combustibil pentru a se determina volumul la momentul citirii tancului de combustibil. Incertitudinea aferentă BDN se specifică în planul de monitorizare. Citirile tancului de combustibil se efectuează prin metode adecvate, precum sistemele automatizate, sondările și ruletele cu lest. Metoda sondării tancului și incertitudinea asociată se specifică în planul de monitorizare.

În cazul în care cantitatea de combustibil alimentat sau cantitatea de combustibil rămasă în tancuri este determinată ca unități de volum, exprimate în litri, societatea transformă cantitatea respectivă din volum în masă utilizând valorile densității reale. Societatea determină densitatea reală utilizând:

(a) sistemele de măsură aflate la bordul navei;

**▼ M1**

(b) densitatea măsurată de către furnizorul de combustibil la alimentarea cu combustibil și înregistrată în factură sau în BDN; sau

(c) densitatea măsurată în cadrul unei încercări realizate într-un laborator acreditat de încercare a combustibilului, după caz.

**▼ B**

Densitatea reală se exprimă în kg/l și se determină pentru temperatura aplicabilă, în cazul unei anumite măsurări. Dacă valorile densității reale nu sunt disponibile, se aplică un factor de densitate standard pentru tipul de combustibil în cauză după evaluarea de către verficator.

## 2. Metoda B: monitorizarea la bord a tancului cu combustibil pentru nave

Această metodă se bazează pe citirea tancului în cazul tuturor tancurilor de combustibil de la bord. Citirile tancurilor se efectuează zilnic atunci când nava se află în larg și la fiecare alimentare a navei sau scoatere de combustibil din tancuri.

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

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

Citirile tancului de combustibil se efectuează prin metode adecvate, precum sistemele automatizate, sondările și ruletele cu lest. Metoda sondării tancului și incertitudinea asociată se specifică în planul de monitorizare.

În cazul în care cantitatea de combustibil alimentat sau cantitatea de combustibil rămasă în tancuri este determinată ca unități de volum, exprimate în litri, societatea transformă cantitatea respectivă din volum în masă utilizând valorile densității reale. Societatea determină densitatea reală utilizând:

(a) sistemele de măsură aflate la bordul navei; sau

(b) densitatea măsurată de către furnizorul de combustibil la alimentarea cu combustibil și înregistrată în factura sau în BDN;

**▼B**

(c) densitatea măsurată în cadrul unei încercări realizate într-un laborator acreditat de încercare a combustibilului, după caz.

Densitatea reală se exprimă în kg/l și se determină pentru temperatura aplicabilă, în cazul unei anumite măsurări. Dacă valorile densității reale nu sunt disponibile, se aplică un factor de densitate standard pentru tipul de combustibil în cauză după evaluarea de către verficator.

3. Metoda C: debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile

Această metodă se bazează pe debitele de combustibili măsurate la bord. Datele de la toate debitmetrele legate la sursele de emisii de CO<sub>2</sub> relevante sunt combinate pentru a determina consumul de combustibil total într-o anumită perioadă.

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

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

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

(a) sistemele de măsură aflate la bordul navei;

**▼M1**

(b) densitatea măsurată de către furnizorul de combustibil la alimentarea cu combustibil și înregistrată în factură sau în BDN; sau

(c) densitatea măsurată în cadrul unei încercări realizate într-un laborator acreditat de încercare a combustibilului, după caz.

**▼B**

Densitatea reală se exprimă în kg/l și se determină pentru temperatura aplicabilă, în cazul unei anumite măsurări. Dacă valorile densității reale nu sunt disponibile, se aplică un factor de densitate standard pentru tipul de combustibil în cauză după evaluarea de către verficator.

4. Metoda D: măsurarea directă a emisiilor de CO<sub>2</sub>

Măsurările directe ale emisiilor de CO<sub>2</sub> pot fi utilizate în cazul călătoriilor și pentru emisiile de CO<sub>2</sub> generate în porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru. CO<sub>2</sub> emis include CO<sub>2</sub> emis de motoarele principale, de motoarele auxiliare, de turbinele cu gaz, de cazane și de generatoarele de gaze inerte. În cazul navelor a căror raportare se bazează pe această metodă, consumul de combustibil se calculează utilizând emisiile de CO<sub>2</sub> măsurate și factorul de emisii aplicabil combustibililor relevanți.

Această metodă se bazează pe determinarea debitelor emisiilor de CO<sub>2</sub> din coșurile de fum ale navelor prin multiplicarea concentrației de CO<sub>2</sub> a gazului de evacuare cu debitul gazului de evacuare.

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



ANEXA II

**Monitorizarea altor informații relevante**

A. MONITORIZAREA PER CĂLĂTORIE (ARTICOLUL 9)

1. În scopul monitorizării altor informații relevante per călătorie [articolul 9 alineatul (1)], societățile respectă următoarele reguli:

- (a) ► **MI** pentru data și ora plecării de la dană și sosirii la dană se utilizează ora universală coordonată (UTC). ◀ Timpul petrecut pe mare se calculează pe baza informațiilor referitoare la portul de pornire și la portul de sosire și exclude ancorarea;
- (b) distanța parcursă poate fi atât distanța corespunzătoare celei mai directe rute între portul de pornire și portul de sosire, cât și distanța parcursă efectiv. În cazul în care se utilizează distanța celei mai directe rute între portul de pornire și cel de sosire, ar trebui luat în considerare factorul de corecție conservator, pentru a se garanta că distanța parcursă nu este subestimată în mod semnificativ. Planul de monitorizare specifică ce calcul este utilizat pentru distanță și, dacă este necesar, factorul de corecție folosit. ► **MI** Distanța parcursă se calculează de la dana portului de plecare la dana portului de sosire și se exprimă în mile marine; ◀
- (c) transportul efectuat se determină prin înmulțirea cantității de marfă transportate cu distanța parcursă;
- (d) în cazul navelor de pasageri, în scopul exprimării încărcăturii transportate se utilizează numărul pasagerilor. În cazul tuturor celorlalte categorii de nave, cantitatea de marfă transportată se exprimă fie în tone metrice, fie în metri cubi standard de marfă, după caz;
- (e) ► **MI** pentru navele ro-ro, mărfurile transportate se definesc ca fiind masa încărcăturii la bord, determinată ca masa efectivă sau ca număr de unități de încărcare (camioane, autoturisme etc.) sau metri liniari ocupați înmulțiți cu valori implicite pentru greutatea lor. ◀

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

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

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

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

2. În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru aplicarea punctului 1 litera (g), Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, reguli tehnice care precizează parametrii aplicabili fiecăreia dintre celelalte categorii de nave menționate la litera respectivă.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă de către Comisie până cel târziu la 31 decembrie 2016, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2).

**▼B**

Prin intermediul actelor de punere în aplicare, Comisia poate revizui, după caz, parametrii aplicabili menționați la punctul 1 litera (g). După caz, Comisia revizuieste, de asemenea, acești parametri pentru a ține seama de modificările aduse prezentei anexe în temeiul articolului 5 alineatul (2). Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2).

3. În vederea respectării regulilor menționate la punctele 1 și 2, societățile pot alege să includă și informații specifice referitoare la clasa de gheață a navei și la navigarea prin gheață.

**B. MONITORIZAREA PER AN (ARTICOLUL 10)**

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

Valorile care urmează a fi monitorizate în temeiul articolului 10 trebuie determinate prin agregarea datelor per călătorie aferente.

Eficiența energetică medie se monitorizează cu ajutorul a cel puțin patru indicatori: consumul de combustibil per distanță, consumul de combustibil per transport efectuat, emisiile de CO<sub>2</sub> per distanță și emisiile de CO<sub>2</sub> per transport efectuat, indicatori care trebuie calculați după cum urmează:

consumul de combustibil per distanță = consumul total anual de combustibil/  
distanța totală parcursă

consumul de combustibil per transport efectuat = consumul total anual de  
combustibil/transportul total efectuat

emisiile de CO<sub>2</sub> per distanță = emisiile de CO<sub>2</sub> totale anuale/distanța totală  
parcursă

emisiile de CO<sub>2</sub> per transport efectuat = emisiile de CO<sub>2</sub> totale anuale/transportul  
total efectuat.

În vederea respectării acestor reguli, societățile pot alege să includă și informații specifice referitoare la clasa de gheață a navei și la navigarea prin gheață, precum și alte informații legate de consumul de combustibil și de CO<sub>2</sub> emis, diferențiind pe baza altor criterii definite în planul de monitorizare.

*ANEXA III***Elemente care trebuie luate în considerare pentru actele delegate prevăzute la articolele 15 și 16****A. PROCEDURI DE VERIFICARE**

- competențele verificatorilor;
- documente pe care societățile trebuie să le furnizeze verificatorilor;
- evaluarea riscurilor care trebuie efectuată de verificatori;
- evaluarea conformității planului de monitorizare;
- verificarea raportului privind emisiile;
- nivelul de materialitate;
- asigurarea rezonabilă a verificatorilor;
- inexactități și neregularități;
- conținutul raportului de verificare;
- recomandări pentru îmbunătățiri;
- comunicarea între societăți, verificatori și Comisie.

**B. ACREDITAREA VERIFICATORILOR**

- modul în care se poate solicita acreditarea pentru activitățile de transport maritim;
- modul în care organismele naționale de acreditare vor evalua verificatorii pentru a emite un certificat de acreditare;
- modul în care organismele naționale de acreditare vor efectua supravegherea pentru a confirma menținerea acreditării;
- cerințe pentru organismele naționale de acreditare pentru a fi competente să emită acreditarea verificatorilor pentru activități de transport maritim, inclusiv trimiteri la standarde armonizate.