

> Circulaire du CPDP

n° 11170
Lundi 14 novembre 2016

TRANSPORT MARITIME

Surveillance, déclaration et vérification des émissions de dioxyde de carbone

RÈGLEMENTS (UE) 2016/1927 ET 2016/1928 DU 4 NOVEMBRE 2016

► Le règlement (UE) 2015/757 du 29 avril 2015 instaure un système de surveillance, déclaration et vérification des émissions de CO₂ résultant de la combustion des combustibles des navires (dit « système MRV »), qui s'appliquera à compter du 1^{er} janvier 2018⁽¹⁾.

En application de ce règlement,

- le règlement (UE) 2016/1927 établit les modèles et les règles techniques pour la présentation des :
 - **plans de surveillance** que les compagnies devront présenter le 31 août 2017 au plus tard pour chaque navire à un vérificateur et qui décrivent les méthodes et les procédures utilisées pour surveiller les émissions de CO₂ (annexe I),
 - **déclarations d'émissions** que les compagnies devront présenter à la Commission et aux États du pavillon concernés le 30 avril de chaque année à partir de 2019 et qui comprennent notamment les résultats de la surveillance annuelle et le niveau d'incertitude associé (annexe II),
 - **documents de conformité** que les compagnies se verront remettre par le vérificateur (annexe III).

S'agissant des déclarations d'émissions et des documents de conformité, il conviendra d'utiliser la version électronique des modèles, disponible auprès de l'Agence européenne pour la sécurité maritime.

- le règlement (UE) 2016/1928 précise, pour les navires autres que les navires à passagers, les navires rouliers et les porte-conteneurs, les paramètres applicables à la détermination de la cargaison transportée. Pour les pétroliers, il s'agit de la masse de la cargaison à bord.

► Figurent ci-après les règlements (UE) 2016/1927 et (UE) 2016/1928 qui entrent en vigueur le 25 novembre 2016.

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2016/1927 DE LA COMMISSION DU 4 NOVEMBRE 2016
établissant les modèles des plans de surveillance, des déclarations d'émissions et des documents
de conformité au titre du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil
concernant la surveillance, la déclaration
et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime
(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)
(J.O.U.E. du 5 novembre 2016)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE ⁽¹⁾, et notamment son article 6, paragraphe 5, son article 12, paragraphe 2, et son article 17, paragraphe 5,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 6, paragraphes 1 et 3, du règlement (UE) 2015/757 fait obligation aux compagnies de présenter au vérificateur un plan de surveillance consistant en une description exhaustive et transparente de la méthode de surveillance à appliquer pour chacun des navires relevant dudit règlement.
- (2) Afin de garantir que ces plans de surveillance contiennent des informations normalisées permettant la mise en œuvre harmonisée des obligations en matière de surveillance et de déclaration, il convient d'établir des modèles, y compris des règles techniques en vue de leur application harmonisée.
- (3) Le plan de surveillance devrait contenir au moins les éléments énumérés à l'article 6, paragraphe 3, du règlement (UE) 2015/757. Il devrait également utiliser les unités de détermination de la «cargaison transportée» qui sont spécifiées dans le règlement d'exécution (UE) 2016/1928 de la Commission ⁽²⁾. Étant donné que les navires rouliers à passagers fournissent deux types distincts de services de transport, ils devront établir une distinction, dans les données relatives à la consommation de combustible et aux émissions de CO₂, entre le fret et les passagers. Il sera ainsi possible de calculer plus précisément leurs indicateurs opérationnels moyens de rendement énergétique.
- (4) Sans préjudice de l'article 6, paragraphe 3, du règlement (UE) 2015/757, et conformément au dernier paragraphe de l'article 10 du même règlement, le plan de surveillance devrait permettre la surveillance et la déclaration de la consommation de combustible et des émissions de CO₂ sur la base d'autres critères facultatifs. Il serait ainsi possible de mieux comprendre l'efficacité énergétique moyenne déclarée. Ces autres critères sont plus précisément la surveillance différenciée de la consommation de combustible pour le réchauffage de la cargaison et pour le positionnement dynamique, ainsi que la surveillance différenciée des voyages en charge et de la navigation dans les glaces.
- (5) Afin de faciliter l'élaboration des plans de surveillance pour les compagnies ayant plusieurs navires, il convient de permettre à celles-ci d'indiquer quelles procédures décrites dans le plan de surveillance s'appliqueraient adéquatement à tous les navires sous leur responsabilité.

⁽¹⁾ JO L 123 du 19.5.2015, p. 55.

⁽²⁾ Règlement d'exécution (UE) 2016/1928 de la Commission du 4 novembre 2016 sur la détermination de la cargaison transportée par des navires de catégories autres que les navires à passagers, les navires rouliers et les porte-conteneurs, conformément au règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes (voir page 22 du présent Journal officiel).

- (6) Lorsqu'elles fournissent les informations relatives aux éléments et procédures qui font partie du plan de surveillance conformément à l'article 6, paragraphe 3, du règlement (UE) 2015/757, les compagnies devraient pouvoir faire également référence à des procédures ou systèmes effectivement mis en œuvre dans le cadre de leurs systèmes de gestion existants, comme le code international de gestion de la sécurité (ISM) ⁽¹⁾ ou le plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) ⁽²⁾, ou à des systèmes et contrôles relevant des normes harmonisées relatives à la qualité, à l'environnement et à la gestion de l'énergie, telles que les normes EN ISO 9001:2015, EN ISO 14001:2015 ou EN ISO 50001:2011.
- (7) Afin de faciliter la surveillance, il convient de permettre l'utilisation de valeurs par défaut pour le niveau d'incertitude associé à la surveillance des combustibles.
- (8) Pour faciliter le cycle de mise en conformité dans son ensemble (y compris la surveillance, la déclaration et la vérification), il convient de considérer comme utiles les informations relatives à la gestion, en particulier celles qui concernent la gestion appropriée des données et les activités de contrôle. Une section du modèle de plan de surveillance consacrée à ces éléments devrait aider les compagnies à structurer les éléments de gestion nécessaires.
- (9) Il est nécessaire d'établir les spécifications du modèle électronique de déclaration des émissions afin de garantir que les déclarations d'émissions vérifiées seront présentées par voie électronique et contiendront des informations annuelles agrégées exhaustives et normalisées, qui pourront être mises à la disposition du public et qui permettront à la Commission d'élaborer les rapports requis par l'article 21 du règlement (UE) 2015/757.
- (10) La déclaration d'émissions devrait couvrir les éléments minimaux énumérés à l'article 11, paragraphe 3, du règlement (UE) 2015/757, y compris les résultats de la surveillance annuelle. Elle devrait également permettre la déclaration d'informations complémentaires susceptibles de contribuer à la compréhension des indicateurs opérationnels moyens de rendement énergétique déclarés sur une base volontaire. Il s'agit en particulier des éléments d'information concernant la surveillance volontaire de la consommation de combustible et des émissions de CO₂, différenciée sur la base des critères définis dans le plan de surveillance.
- (11) Il est nécessaire de définir des règles techniques établissant un modèle électronique pour les documents de conformité. Des informations normalisées et aisément exploitables pourront ainsi être incluses dans les documents de conformité transmis par les vérificateurs conformément à l'obligation qui leur incombe, en vertu de l'article 17, paragraphe 4, du règlement (UE) 2015/757, d'informer sans délai la Commission et l'autorité de l'État du pavillon de la délivrance d'un document de conformité.
- (12) Les compagnies et les vérificateurs accrédités devraient avoir accès à THETIS MRV (un système d'information spécialisé de l'Union, mis au point et exploité par l'Agence européenne pour la sécurité maritime) pour transmettre à la Commission et aux États du pavillon, par voie électronique, les déclarations d'émissions vérifiées et approuvées et les documents de conformité connexes. Ce système devrait être conçu de manière flexible de façon à pouvoir s'adapter à un éventuel système mondial de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions de gaz à effet de serre.
- (13) La Commission a consulté les parties intéressées sur les bonnes pratiques en usage en ce qui concerne les questions abordées dans le présent règlement. La consultation a été menée par l'intermédiaire des sous-groupes d'experts MRV maritime mis en place dans le cadre du Forum européen du transport maritime durable.
- (14) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité des changements climatiques institué par l'article 26 du règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

Le présent règlement établit des modèles et règles techniques pour la présentation des plans de surveillance, des déclarations d'émissions et des documents de conformité au titre du règlement (UE) 2015/757.

⁽¹⁾ Adopté par la résolution A.741(18) de l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale.

⁽²⁾ Règlement 22 MARPOL, annexe VI.

⁽³⁾ Règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2013 relatif à un mécanisme pour la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre et pour la déclaration, au niveau national et au niveau de l'Union, d'autres informations ayant trait au changement climatique et abrogeant la décision n° 280/2004/CE (JO L 165 du 18.6.2013, p. 13).