

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 10 de febrero de 2017
Ref: SMA 7/2017/MH

Asunto: Modelo de Plan de gestión del agua de lastre revisado.

Muy Srs. nuestros:

Como continuación de la circular de ref. [SMA 5/2017/MH](#) y fecha 30 de enero, les adjuntamos dos versiones de nuestro modelo de Plan de gestión del agua de lastre:

- **Anexo 1:** Indicando (resaltadas en verde) las modificaciones incluidas en la reunión del GT del pasado 25 de enero.
- **Anexo 2:** Modelo de Plan revisado limpio para trabajar.

Respecto al **libro registro de agua de lastre**, la DGMM nos ha informado de que ha publicado un modelo normalizado que se encontrará disponible este mismo mes en el centro virtual de publicaciones de fomento y librerías. El objeto de la publicación de este libro es uniformizar y garantizar que el libro registro que lleva a bordo el buque cumple con el modelo especificado por la OMI, así como facilitar a los buques y compañías la adquisición de estos libros.

No obstante, nos indican que, si la compañía prefiere utilizar otro libro diferente al publicado por la DGMM (por ejemplo, por pertenecer a un grupo internacional que tenga estandarizado el formato de dicho libro) puede hacerlo, pero debe asegurarse que cumple con la regla B-2 y que su formato cumple con el del libro registro.

Finalmente, les informamos de que la siguiente reunión del grupo de trabajo de agua de lastre tendrá lugar el día **7 de marzo, martes, a partir de las 11.00 h.** El lugar lo confirmaremos, posteriormente dependiendo del número de personas que asistan.

Los **asuntos a tratar** serán:

- **Convenio de agua de lastre:** últimas novedades y nueva revisión del modelo de Plan de ANAVE.
- **Aplicación del Reglamento (UE) nº 757/2015 (Reglamento MRV)** relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo. Adjuntamos su texto como **Anexo 3**.

Les agradeceremos nos confirmen la participación de su empresa y el número de personas que asistirán, a la dirección: mheras@anave.es

Saludos cordiales,

Manuel Carlier
Director General

Confidencialidad: La información contenida en esta circular es confidencial y va dirigida exclusivamente a las empresas navieras asociadas a ANAVE para su uso interno. La copia o distribución pública, incluso por parte de las propias empresas asociadas, está en principio prohibida, salvo autorización expresa de ANAVE. En particular, queda expresamente prohibida la difusión de esta

información por medios de comunicación pública escritos o electrónicos. Si por error recibe este e-mail se ruega su comunicación al remitente y su inmediata destrucción, no debiéndose enviar a otro destinatario.

Confidentiality: *The information contained in this message is confidential and addressed to ANAVE's member companies for their internal use only. Any dissemination or copying of this information, even by the member companies is in principle prohibited, unless expressly authorised by ANAVE. In particular, it is strictly forbidden the publication of this information by public media, either written or electronic. If you receive this message by error then you may not copy or deliver this message to anyone, but please destroy this message and notify us immediately.*

Advertencia de seguridad: Este mensaje ha sido comprobado por un sistema antivirus interno y externo regularmente actualizado. En todo caso, compruebe que todos los mensajes que recibe son filtrados por su propio sistema de seguridad antes de su apertura.

Security warning: *This email has been scanned for viruses by our regularly updated email security systems but, in accordance with good computer practice, please ensure that all messages received are checked by your own security systems before opening.*

>>>-----

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****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 192, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 2009/29/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾ y la Decisión n° 406/2009/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾, que preconizan la contribución de todos los sectores de la economía, incluido el sector del transporte marítimo internacional, a la reducción de emisiones, establecen que en el caso de que los Estados miembros no hayan adoptado, para el 31 de diciembre de 2011, ningún acuerdo internacional en el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI) que incluya las emisiones marítimas internacionales en sus objetivos de reducción o si la Comunidad no ha adoptado tal acuerdo en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, la Comisión debe presentar una propuesta para incluir las emisiones marítimas internacionales en los objetivos de reducción de la Comunidad con vistas a la entrada en vigor del acto propuesto para 2013. Esa propuesta debe minimizar cualquier repercusión negativa en la competitividad de la Comunidad, teniendo en cuenta los beneficios ambientales potenciales.
- (2) El transporte marítimo repercute en el clima mundial y en la calidad del aire ya que genera emisiones de dióxido de carbono (CO₂) y otros contaminantes, como los óxidos de nitrógeno (NO_x), los óxidos de azufre (SO_x), el metano (CH₄), las partículas y el hollín.
- (3) El transporte marítimo internacional sigue siendo el único medio de transporte no incluido en el compromiso de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero contraído por la Unión. De acuerdo con la evaluación de impacto que acompaña a la propuesta del presente Reglamento, las emisiones de CO₂ del transporte marítimo internacional de la Unión aumentaron un 48 % entre 1990 y 2007.
- (4) A la luz de los conocimientos científicos en rápida evolución sobre los efectos de las emisiones del transporte marítimo no relacionadas con el CO₂ en el clima mundial, debe realizarse periódicamente, en el contexto del presente Reglamento, una evaluación actualizada de dichos efectos. Basándose en sus evaluaciones, la Comisión debe analizar las implicaciones para las políticas y medidas, con el fin de reducir tales emisiones.
- (5) La Resolución del Parlamento Europeo, de 5 de febrero de 2014, sobre un marco para las políticas de clima y energía en 2030, pedía a la Comisión y a los Estados miembros que establecieran un objetivo vinculante de la Unión para 2030 consistente en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en un 40 %, como mínimo, en comparación con los niveles de 1990. El Parlamento Europeo señalaba asimismo que todos los sectores económicos deberían contribuir a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero si la Unión desea participar de forma equitativa en los esfuerzos mundiales.

⁽¹⁾ DO C 67 de 6.3.2014, p. 170.

⁽²⁾ Posición del Parlamento Europeo de 16 de abril de 2014 (no publicada aún en el Diario Oficial) y Posición del Consejo en primera lectura de 5 de marzo de 2015 (no publicada aún en el Diario Oficial). Posición del Parlamento Europeo de 28 de abril de 2015 (no publicada aún en el Diario Oficial).

⁽³⁾ Directiva 2009/29/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE para perfeccionar y ampliar el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero (DO L 140 de 5.6.2009, p. 63).

⁽⁴⁾ Decisión n° 406/2009/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el esfuerzo de los Estados miembros para reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero a fin de cumplir los compromisos adquiridos por la Comunidad hasta 2020 (DO L 140 de 5.6.2009, p. 136).

- (6) En sus Conclusiones de 23 y 24 de octubre de 2014, el Consejo Europeo refrendó el objetivo, vinculante para la Unión, de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión por lo menos en un 40 % para 2030 con respecto a los valores de 1990. Además, el Consejo Europeo afirmó la importancia de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y los riesgos relacionados con la dependencia de los combustibles fósiles en el sector del transporte, e invitó a la Comisión a que siga estudiando instrumentos y medidas que permitan plantear desde una perspectiva global y tecnológicamente neutra la promoción de la reducción de las emisiones y la eficiencia energética en el transporte.
- (7) El séptimo programa de acción en materia de medio ambiente (PAM) ⁽¹⁾ subraya que para que la Unión participe de forma equitativa en los esfuerzos mundiales, todos los sectores de la economía van a tener que contribuir a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. En este contexto, el séptimo PAM destaca que el Libro Blanco sobre el transporte de 2011 debe respaldarse con unos marcos políticos sólidos.
- (8) En julio de 2011, la OMI adoptó una serie de medidas técnicas y operativas, en particular el Índice de Eficiencia Energética de Proyecto (EEDI) para los buques nuevos y el Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque (PGEEB), que aportarán mejoras desde el punto de vista de la reducción del aumento previsto de las emisiones de gases de efecto invernadero, pero que, por sí solos, no pueden provocar las reducciones absolutas de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo internacional que resultan necesarias para alcanzar el objetivo global de limitar a 2 °C el aumento de las temperaturas mundiales.
- (9) Según datos facilitados por la OMI, se podrían reducir el consumo específico de energía y las emisiones de CO₂ de los buques hasta en un 75 % mediante la aplicación de medidas operativas y la utilización de tecnologías existentes; puede considerarse que una parte significativa de esas medidas es rentable y susceptible de aportar beneficios netos al sector, ya que al reducirse los gastos en combustible se compensan los gastos de inversión y explotación.
- (10) Para reducir las emisiones de CO₂ del transporte marítimo a nivel de la Unión, la mejor opción posible consiste en establecer un sistema de seguimiento, notificación y verificación (sistema SNV) de las emisiones de CO₂ basado en el consumo de combustible de los buques, lo que constituirá una primera fase dentro de un planteamiento gradual para la inclusión de las emisiones del transporte marítimo en el compromiso de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero contraído por la Unión, juntamente con las emisiones de otros sectores que ya están contribuyendo a dicho compromiso. El acceso público a los datos sobre las emisiones contribuirá a eliminar las barreras comerciales que impiden la adopción de un gran número de medidas de coste negativo que reducirían las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo.
- (11) La adopción de medidas dirigidas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo de combustible se ve dificultada por la existencia de barreras comerciales, como la falta de información fiable sobre la eficiencia en el consumo de combustible o de tecnologías de modernización de los buques, la falta de acceso a financiación para poder invertir en la eficiencia de los buques, y la división de incentivos, ya que los propietarios de buques no se beneficiarían de sus inversiones en eficiencia de los buques cuando el combustible lo paguen los explotadores.
- (12) Los resultados de la consulta con las partes interesadas y de los debates con socios internacionales indican que debe aplicarse un planteamiento gradual para la inclusión de las emisiones del transporte marítimo en el compromiso de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero contraído por la Unión, con el establecimiento, en una primera fase, de un sistema SNV sólido aplicable a las emisiones de CO₂ del transporte marítimo y la fijación, en una fase ulterior, del precio de esas emisiones. Ese planteamiento facilita que se realice un progreso significativo a nivel internacional hacia el acuerdo sobre los objetivos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y sobre las demás medidas necesarias para lograr esas reducciones al mínimo coste.
- (13) Se espera que la introducción de un sistema SNV a nivel de la Unión permita reducir las emisiones hasta en un 2 % en comparación con una situación sin cambios y conseguir ahorros netos agregados de hasta 1 200 millones EUR de aquí a 2030, ya que ese sistema podría contribuir a la eliminación de las barreras comerciales, en particular la falta de información sobre la eficiencia de los buques, al aportar información comparable y fiable sobre el consumo de combustible y la eficiencia energética a los mercados correspondientes. Esta reducción de los costes de transporte debería facilitar el comercio internacional. Además, un sistema SNV sólido es un requisito previo a cualquier medida basada en el mercado, a cualquier norma de eficiencia u otra medida, independientemente de que se aplique a nivel de la Unión o a nivel mundial. También proporciona datos fiables para fijar objetivos precisos de reducción de emisiones y evaluar los avances realizados en cuanto a la contribución del transporte marítimo a la consecución de una economía hipocarbónica. Debido al carácter internacional del transporte marítimo, un acuerdo mundial sería el método preferible y más eficaz para reducir las emisiones generadas por el transporte marítimo internacional.

⁽¹⁾ Decisión n° 1386/2013/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativa al Programa General de Acción de la Unión en materia de Medio Ambiente hasta 2020 «Vivir bien, respetando los límites de nuestro planeta» (DO L 354 de 28.12.2013, p. 171).

- (14) A efectos de seguimiento deben tenerse en cuenta todos los viajes en el interior de la Unión, todos los viajes con destino a la Unión desde el último puerto situado fuera de la Unión hacia el primer puerto de escala en la Unión, y todos los viajes con salida desde un puerto de la Unión hacia el siguiente puerto de escala fuera de la Unión, incluidos los viajes en lastre. También deben incluirse las emisiones de CO₂ que se producen en los puertos de la Unión, incluidas las emisiones procedentes de buques atracados o desplazándose dentro del puerto, en particular si existen medidas específicas para reducir o prevenir tales emisiones. Esas normas deben aplicarse de una manera no discriminatoria a todos los buques independientemente de su pabellón. Sin embargo, dado que el presente Reglamento se refiere al transporte marítimo, no le corresponde establecer requisitos de seguimiento, notificación y verificación en relación con aquellos movimientos y actividades de buques cuya finalidad no sea el transporte de mercancías o pasajeros con fines comerciales, como por ejemplo las actividades de dragado, los servicios de rompehielos, el tendido de tuberías o las actividades de instalaciones mar adentro.
- (15) Con el fin de garantizar un trato equitativo para los buques que operen en condiciones climáticas menos favorables, debería ser posible incluir información específica relativa a la categoría de rompehielos y a la navegación a través del hielo en los datos que son objeto de seguimiento en virtud del presente Reglamento.
- (16) El sistema SNV propuesto debe plasmarse en un reglamento, habida cuenta de la complejidad y el carácter sumamente técnico de las disposiciones que se han de introducir, y de la necesidad de unas normas uniformes aplicables en toda la Unión que reflejen el carácter internacional del transporte marítimo con un gran número de buques esperándose que hagan escala en puertos de distintos Estados miembros, y con el fin de facilitar su aplicación en toda la Unión.
- (17) Un sistema SNV a nivel de la Unión, sólido y específico para los buques debe basarse en el cálculo de las emisiones derivadas del combustible consumido en los viajes desde y hacia puertos de la Unión, ya que los datos sobre las ventas de combustible no permitan realizar adecuadamente estimaciones exactas sobre el consumo de combustible en este contexto específico, habida cuenta de la gran capacidad de los tanques de los buques.
- (18) El sistema SNV de la Unión debe cubrir también otra información relevante que permita determinar la eficiencia de los buques o analizar más a fondo los factores que favorecen las emisiones, al tiempo que se preserve la confidencialidad de la información comercial o industrial. Este ámbito de aplicación adapta también el sistema SNV de la Unión a las iniciativas internacionales dirigidas a introducir normas de eficiencia aplicables a los buques existentes y que prevén también medidas operativas, y contribuye a la eliminación de aquellas barreras comerciales que se deban a la falta de información.
- (19) Para limitar al máximo la carga administrativa de propietarios y explotadores de buques, en particular de las pequeñas y medianas empresas, y optimizar la relación costes-beneficios del sistema SNV sin hacer peligrar el objetivo de incluir la mayor parte de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo, las normas del sistema SNV deben aplicarse únicamente a los grandes emisores. Se ha decidido aplicar un umbral de arqueo bruto de 5 000 toneladas después de realizar un análisis profundo y objetivo del tamaño y las emisiones de los buques con destino u origen en puertos de la Unión. Los buques con un arqueo bruto superior a 5 000 toneladas representan aproximadamente el 55 % de los buques que hacen escala en puertos de la Unión y son responsables de en torno al 90 % de las emisiones asociadas. Este umbral no discriminatorio ha de garantizar que los emisores más importantes estén incluidos en el ámbito de aplicación. Un umbral inferior habría supuesto una mayor carga administrativa, y uno superior habría limitado la cobertura de las emisiones y, por ende, la efectividad medioambiental del sistema SNV.
- (20) Para reducir aún más la carga administrativa de propietarios y explotadores de buques, las normas de seguimiento deben centrarse en el CO₂, por ser el más significativo de los gases de efecto invernadero emitidos por el transporte marítimo.
- (21) Las normas deben tener en cuenta los requisitos vigentes y los datos de que ya se dispone a bordo de los buques; por consiguiente, debe darse a las empresas la posibilidad de optar por uno de los cuatro métodos de seguimiento que figuran a continuación: el empleo de notas de entrega de combustible, el control a bordo de los depósitos de combustible, los indicadores de caudal para los procesos de combustión aplicables o las mediciones directas de las emisiones. El método seleccionado debe consignarse en un plan de seguimiento específico para cada buque, en el que debe describirse también cómo va a aplicarse.
- (22) Toda empresa que durante un período completo de notificación sea responsable de un buque que realice actividades de transporte marítimo debe considerarse responsable de todas las obligaciones de seguimiento y notificación exigidas para ese período de notificación, incluida la presentación de un informe de emisiones verificado satisfactoriamente. En caso de cambio de empresa, la nueva empresa solo debe ser responsable de las obligaciones en materia de seguimiento y notificación relativas al período de notificación durante el cual haya tenido lugar el cambio de empresa. Para facilitar el cumplimiento de esas obligaciones, la nueva empresa debe recibir un ejemplar del plan de seguimiento más reciente y, si procede, del documento de conformidad.

- (23) En la presente fase, el sistema SNV de la Unión no debe aplicarse a otros gases de efecto invernadero, a otros forzadores climáticos ni a otros contaminantes atmosféricos, para evitar la obligación de instalar equipos de medición que no sean suficientemente fiables o que no estén comercialmente disponibles, lo que podría dificultar la aplicación del sistema SNV de la Unión.
- (24) El Convenio internacional de la OMI para prevenir la contaminación por los buques (Marpol) dispone la aplicación obligatoria del EEDI a los buques nuevos y la utilización del PGEEB en toda la flota mundial.
- (25) Para reducir al mínimo la carga administrativa de propietarios y explotadores de buques, la notificación y la publicación de la información notificada deben hacerse con carácter anual. Por razones de confidencialidad, únicamente deben publicarse las medias anuales y las cifras agregadas correspondientes a las emisiones y al consumo de combustible y las relacionadas con la eficiencia de los buques. Con objeto de garantizar que no se vea perjudicada la protección de intereses económicos legítimos preponderantes respecto del interés público de la divulgación, debe aplicarse en casos excepcionales, a petición de la empresa, un nivel diferente de agregación de las cifras. Los datos notificados a la Comisión deben integrarse en las estadísticas en la medida en que sean pertinentes para el desarrollo, elaboración y difusión de estadísticas europeas con arreglo a la Decisión 2012/504/UE de la Comisión ⁽¹⁾.
- (26) La verificación a cargo de verificadores acreditados debe garantizar que los planes de seguimiento y los informes de emisiones sean correctos y cumplan con los requisitos establecidos en el presente Reglamento. Para simplificar la verificación, es importante que los verificadores comprueben la credibilidad de los datos, comparándolos con las estimaciones efectuadas a partir de los datos y las características del seguimiento del buque. La Comisión podría facilitar esas estimaciones. Para garantizar su imparcialidad, los verificadores deben ser entidades jurídicas independientes y competentes y estar acreditados por organismos nacionales de acreditación designados con arreglo al Reglamento (CE) n° 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾.
- (27) A bordo de los buques debe conservarse un documento de conformidad expedido por un verificador para demostrar que se cumplen las obligaciones en materia de seguimiento, notificación y verificación. Los verificadores deben informar a la Comisión de la expedición de tales documentos.
- (28) Basándose en su experiencia en la ejecución de tareas similares en el ámbito de la seguridad marítima, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) debe asistir, en el contexto de su mandato, a la Comisión, desempeñando determinadas tareas.
- (29) El control del cumplimiento de las obligaciones vinculadas al sistema SNV debe basarse en los instrumentos existentes, a saber, los establecidos en aplicación de las Directivas 2009/16/CE ⁽³⁾ y 2009/21/CE ⁽⁴⁾ del Parlamento Europeo y del Consejo, y en información sobre la expedición de documentos de conformidad. A la lista de certificados y documentos a que se refiere el anexo IV de la Directiva 2009/16/CE, debe añadirse el documento de conformidad del buque con los requisitos en materia de seguimiento y notificación.
- (30) Los Estados miembros deben procurar inspeccionar los buques que arriben a un puerto bajo su jurisdicción y respecto de los cuales no se disponga de determinada información relativa al documento de conformidad.
- (31) El incumplimiento de lo dispuesto en el presente Reglamento debe dar lugar a la imposición de sanciones. Los Estados miembros han de establecer normas sobre esas sanciones. Dichas sanciones deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.
- (32) En el caso de los buques que no hayan cumplido los requisitos de seguimiento y notificación durante dos o más períodos consecutivos de notificación y hayan fracasado otras medidas para garantizar el cumplimiento, debe preverse la posibilidad de expulsión. Esta medida debe aplicarse de tal manera que permita corregir la situación de incumplimiento en un período de tiempo razonable.
- (33) Los Estados miembros que no tengan ningún puerto marítimo en su territorio ni buques que enarboles su pabellón y entren dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento, o que hayan cerrado su registro nacional de buques, han de poder establecer excepciones a lo dispuesto en materia de sanciones en el presente Reglamento, mientras ningún buque de esas características enarbole su pabellón.

⁽¹⁾ Decisión 2012/504/UE de la Comisión, de 17 de septiembre de 2012, sobre Eurostat (DO L 251 de 18.9.2012, p. 49).

⁽²⁾ Reglamento (CE) n° 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n° 339/93 (DO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

⁽³⁾ Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (DO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

⁽⁴⁾ Directiva 2009/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento (DO L 131 de 28.5.2009, p. 132).

- (34) El sistema SNV de la Unión debe servir de modelo para la aplicación de un sistema SNV a nivel mundial. Es preferible un sistema SNV mundial, ya que podría considerarse más eficaz por su mayor alcance. En este contexto, y con el fin de facilitar el desarrollo de normas internacionales en la OMI sobre seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo, la Comisión debe compartir periódicamente con la OMI y otros organismos internacionales pertinentes la información que proceda relativa a la aplicación del presente Reglamento, y hacer las comunicaciones correspondientes a la OMI. Cuando se alcance un acuerdo sobre un sistema SNV mundial, la Comisión debe revisar el sistema SNV de la Unión para adaptarlo al sistema SNV mundial.
- (35) A fin de tener en cuenta las normas internacionales correspondientes así como los estándares internacionales y europeos, y las novedades tecnológicas y científicas, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por lo que respecta a la revisión de determinados aspectos técnicos del seguimiento y notificación de las emisiones de CO₂ de los buques y para especificar las normas en materia de verificación y los métodos de acreditación de verificadores. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos. Al preparar y elaborar actos delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada.
- (36) A fin de garantizar unas condiciones uniformes en la utilización de modelos normalizados para el seguimiento de las emisiones de CO₂ y de otra información pertinente, en la utilización de sistemas automatizados y de modelos electrónicos normalizados para la notificación coherente de las emisiones de CO₂ y de otra información pertinente a la Comisión y a las autoridades de los Estados de abanderamiento de que se trate, en la especificación de las normas técnicas por las que se detallan los parámetros aplicables a las categorías de buques que no sean buques de pasaje, buques de transbordo rodado o buques portacontenedores, así como en la revisión de dichos parámetros, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾.
- (37) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, realizar el seguimiento, la notificación y la verificación de las emisiones de CO₂ de los buques, como primera fase de un planteamiento gradual para reducir emisiones de gases de efecto invernadero, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros debido al carácter internacional del transporte marítimo, sino que, por su ámbito y efectos, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (38) Las normas por las que se establece el sistema SNV deben cumplir con la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾ y con el Reglamento (CE) n° 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾.
- (39) El presente Reglamento debe entrar en vigor el 1 de julio de 2015 para que los Estados miembros y las partes interesadas dispongan de tiempo suficiente para adoptar las medidas necesarias que permitan la aplicación efectiva del presente Reglamento antes de la fecha de inicio del primer período de notificación, el 1 de enero de 2018.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto

El presente Reglamento establece las normas para un seguimiento, notificación y verificación precisos de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) y de otra información pertinente de buques que arriben, zarpen o se encuentren en puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro, para promover la reducción de las emisiones de CO₂ del transporte marítimo de una forma rentable.

⁽¹⁾ Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

⁽²⁾ Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos (DO L 281 de 23.11.1995, p. 31).

⁽³⁾ Reglamento (CE) n° 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones y los organismos comunitarios y a la libre circulación de estos datos (DO L 8 de 12.1.2001, p. 1).

*Artículo 2***Ámbito de aplicación**

1. El presente Reglamento se aplica a buques con un arqueo bruto superior a 5 000 toneladas, en lo relativo a las emisiones de CO₂ que generen 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.
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:

- a) «emisiones de CO₂»: la liberación de CO₂ en la atmósfera por los buques;
- 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;
- c) «viaje»: cualquier movimiento de un buque que comience o termine en un puerto de escala y se realice para transportar pasajeros o mercancías con fines comerciales;
- 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;
- 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) nº 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 CO₂ 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 CO₂ 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;
- 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.

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 CO₂ 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 CO₂.
5. Las empresas velarán por que la determinación de las emisiones de CO₂ 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 CO₂ que deben ser objeto de seguimiento y notificación.
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 ulteriores actividades de seguimiento y notificación.

Artículo 5

Métodos de seguimiento de las emisiones de CO₂ 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 CO₂ 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.
2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 23 para modificar los métodos indicados en el anexo I y las normas establecidas en el anexo II, con el fin de tener en cuenta las normas internacionales correspondientes y los estándares internacionales y europeos. La Comisión también estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 23 para modificar los anexos I y II, con el fin de afinar, a la luz de la evolución tecnológica y científica, los elementos de los métodos de seguimiento que en ellos se establecen.

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 CO₂ 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;
- b) nombre de la empresa y dirección, teléfono y correo electrónico de una persona de contacto;
- c) descripción de las siguientes fuentes de emisión de CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂, 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,
 - 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.

5. Las empresas utilizarán planes de seguimiento normalizados basados en modelos. La Comisión determinará mediante actos de ejecución esos modelos, incluidas las normas técnicas para su aplicación uniforme. Dichos actos de ejecución serán adoptados de acuerdo con el procedimiento de examen previsto en el artículo 24, apartado 2.

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 CO₂ 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 CO₂;
 - 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.
3. Las empresas comunicarán a los verificadores, sin demoras indebidas, cualquier propuesta de modificación del plan de seguimiento.
4. El verificador evaluará, con arreglo al artículo 13, apartado 1, las modificaciones del plan de seguimiento a que se refieren las letras b), c) y d) del apartado 2 del presente artículo. Tras la evaluación, el verificador notificará a la empresa si dichas modificaciones son conformes.

SECCIÓN 3

Seguimiento de las emisiones de CO₂ 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 CO₂ de cada buque, por viaje y por año, aplicando el método adecuado para determinar las emisiones de CO₂, de entre los descritos en el anexo I, parte B, y calculando las emisiones de CO₂ 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) el CO₂ emitido;
 - d) la distancia recorrida;
 - 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) el CO₂ total agregado emitido dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento;
- c) las emisiones de CO₂ agregadas de todos los viajes entre puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro;
- d) las emisiones de CO₂ agregadas de todos los viajes con salida desde puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro;
- e) las emisiones de CO₂ agregadas de todos los viajes hacia puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro;
- f) las emisiones de CO₂ 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.

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 CO₂ 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 CO₂ 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.
2. En caso de cambio de empresa, la nueva empresa velará por que cada buque bajo su responsabilidad cumpla con los requisitos del presente Reglamento en relación con todo el período de notificación durante el que haya asumido la responsabilidad del buque de que se trate.
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,
 - 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.

Artículo 12

Formato del informe de emisiones

1. El informe de emisiones se presentará utilizando sistemas automatizados y formatos de intercambio de datos, así como modelos electrónicos.
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.
2. El verificador evaluará la conformidad del informe de emisiones con los requisitos de los artículos 8 a 12 y de los anexos I y II.

En particular, el verificador evaluará si las emisiones de CO₂ y otra información pertinente que figuran en el informe de emisiones se han determinado de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 8, 9 y 10 y con el plan de seguimiento.
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.
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.

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 CO₂, 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;
- c) la elección y el uso de factores de emisión;
- d) los cálculos para determinar las emisiones globales de CO₂;
- 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 CO₂ 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.

Artículo 15

Procedimientos de verificación

1. El verificador señalará los riesgos potenciales asociados al procedimiento de seguimiento y notificación, comparando las emisiones de CO₂ 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.

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.

Artículo 16

Acreditación de verificadores

1. Los verificadores que evalúen los planes de seguimiento y los informes de emisiones y que emitan los informes de verificación y los documentos de conformidad a que se refiere el 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) nº 765/2008.

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) nº 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.
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.
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.
3. En el caso de los buques que hayan incumplido los requisitos 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 dictar una orden de expulsión, la cual será notificada a la Comisión, a la AESM, a los demás Estados miembros y al Estado de abanderamiento de que se trate. Dictada una orden de expulsión, todos los Estados miembros 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. El cumplimiento de dichas obligaciones 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.
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 enarboles su pabellón que entren dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento, y siempre que dichos buques no enarboles 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.

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 CO₂ 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:
 - a) identidad del buque (nombre, número de identificación OMI y puerto base);
 - b) eficiencia técnica del buque (EEDI o EIV, según proceda);
 - c) emisiones anuales de CO₂;
 - d) consumo anual total de combustible en los viajes;
 - e) consumo medio anual de combustible y emisiones medias anuales de CO₂ por distancia recorrida en los viajes;
 - f) consumo medio anual de combustible y emisiones medias anuales de CO₂ 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;
 - 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 CO₂, 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.

⁽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).

4. La Comisión publicará un informe anual sobre las emisiones de CO₂ 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 CO₂ y la eficiencia energética del transporte marítimo por tamaño, tipo de buque, actividad o cualquier otra categoría que se considere pertinente.
5. La Comisión evaluará cada dos años el impacto general del sector del transporte marítimo en el clima global, incluyendo el debido a emisiones o efectos no relacionados con el CO₂.
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 ⁽¹⁾.

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.
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.

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.
2. Los poderes para adoptar actos delegados a que se refieren el artículo 5, apartado 2, artículo 15, apartado 5, y artículo 16, apartado 3, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 1 de julio de 2015. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. 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.
3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 5, apartado 2, artículo 15, apartado 5, y 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 al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

⁽¹⁾ 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).

5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 5, apartado 2, artículo 15, apartado 5, y artículo 16, apartado 3, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

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:

«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.

Hecho en Estrasburgo, el 29 de abril de 2015.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

M. SCHULZ

Por el Consejo

La Presidenta

Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA

⁽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).

ANEXO I

Métodos de seguimiento de las emisiones de CO₂A. 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 comprende el combustible 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 el interior de los puertos cuando el buque está atracado se calculará por separado.

En principio, se utilizarán valores por defecto para los factores de emisión de los combustibles, a no ser que la empresa decida emplear los datos sobre la calidad del combustible que figuran en las notas de entrega de combustible (BDN) que sirven para demostrar la conformidad con la normativa aplicable en materia de emisiones de azufre.

Dichos factores de emisión por defecto se basarán en los valores más recientes del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC). Esos valores pueden obtenerse del anexo VI del Reglamento (UE) nº 601/2012 de la Comisión ⁽¹⁾.

Se aplicarán los factores de emisión adecuados a los biocombustibles y a los combustibles no fósiles alternativos.

B. 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.

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.

⁽¹⁾ Reglamento (UE) nº 601/2012 de la Comisión, de 21 de junio de 2012, sobre el seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero en aplicación de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 181 de 12.7.2012, p. 30).

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.

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.

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

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.

4. 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.

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) la fecha y hora de salida y llegada se consignarán en hora del meridiano de Greenwich (GMT). 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. La distancia recorrida 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 la 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) para los buques de transbordo rodado, la carga transportada se define como el número de unidades de carga (camiones, automóviles, etc.) o de metros de carril multiplicados por los valores por defecto para su peso. Cuando la carga transportada por los buques de transbordo rodado se haya determinado basándose en el anexo B de la norma CEN EN 16258 (2012), que incluye la «Metodología para el cálculo y la declaración de consumo de energía y las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte (carga y pasajeros)», se entenderá que dicha determinación cumple con el presente Reglamento.

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;

- 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.
-