

REGULAMENTO (UE) 2015/757 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**de 29 de abril de 2015****relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva 2009/16/CE****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 192.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) A Diretiva 2009/29/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾ e a Decisão n.º 406/2009/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾, que mobilizam as contribuições de todos os setores da economia para atingir os objetivos de redução das emissões, incluindo o setor do transporte marítimo internacional, preveem que, se até 31 de dezembro de 2011 não for aprovado pelos Estados-Membros, no quadro da Organização Marítima Internacional (OMI), ou pela Comunidade, no quadro da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas, um acordo internacional que inclua as emissões dos transportes marítimos internacionais nos seus objetivos de redução, a Comissão deverá apresentar uma proposta no sentido de incluir as emissões dos transportes marítimos internacionais no compromisso comunitário de redução, tendo por objetivo a entrada em vigor do instrumento proposto até 2013. Essa proposta deverá minimizar os impactos negativos na competitividade da Comunidade, tendo simultaneamente em conta os potenciais benefícios ambientais.
- (2) O transporte marítimo tem impacto no clima mundial e na qualidade do ar, enquanto fonte de emissões de dióxido de carbono (CO₂) e de outras emissões que provoca, como óxidos de azoto (NO_x), óxidos de enxofre (SO_x), metano (CH₄), partículas e carbono preto.
- (3) O transporte marítimo internacional é o único meio de transporte que continua a não ser incluído no compromisso de redução dos gases com efeito de estufa assumido pela União. Segundo a avaliação de impacto que acompanha a proposta do presente regulamento, as emissões de CO₂ provenientes do transporte marítimo internacional ligado à União aumentaram 48 % entre 1990 e 2007.
- (4) Perante a rápida evolução dos conhecimentos científicos sobre o impacto no clima mundial das emissões do transporte marítimo não relacionadas com a emissão de CO₂, convém proceder periodicamente, no contexto do presente regulamento, a uma avaliação atualizada desse impacto. Com base nessas avaliações, a Comissão deverá analisar as implicações para as políticas e medidas a fim de reduzir essas emissões.
- (5) A Resolução do Parlamento Europeu de 5 de fevereiro de 2014 sobre um quadro para as políticas de clima e de energia em 2030 instou a Comissão e os Estados-Membros a estabelecerem um objetivo vinculativo para a UE em 2030 de redução das emissões nacionais de gases com efeito de estufa em, pelo menos, 40 % em comparação com os níveis de 1990. O Parlamento Europeu também salientou que todos os setores da economia terão de contribuir para a redução das emissões de gases com efeito de estufa para que a União cumpra a parte que lhe cabe nos esforços à escala mundial.

⁽¹⁾ JO C 67 de 6.3.2014, p. 170.

⁽²⁾ Posição do Parlamento Europeu de 16 de abril de 2014 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e posição do Conselho em primeira leitura de 5 de março de 2015 (ainda não publicada no Jornal Oficial). Posição do Parlamento Europeu de 28 de abril de 2015 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽³⁾ Diretiva 2009/29/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, que altera a Diretiva 2003/87/CE a fim de melhorar e alargar o regime comunitário de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa (JO L 140 de 5.6.2009, p. 63).

⁽⁴⁾ Decisão n.º 406/2009/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa aos esforços a realizar pelos Estados-Membros para redução das suas emissões de gases com efeito de estufa a fim de respeitar os compromissos de redução das emissões de gases com efeito de estufa da Comunidade até 2020 (JO L 140 de 5.6.2009, p. 136).

- (6) Nas suas conclusões de 23 e 24 de outubro de 2014, o Conselho Europeu aprovou uma meta vinculativa para a União de pelo menos 40 % de redução interna de emissões de gases com efeito de estufa até 2030, em relação aos valores de 1990. O Conselho Europeu afirmou igualmente a importância de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa e os riscos relacionados com a dependência dos combustíveis fósseis no setor dos transportes, e convidou a Comissão a continuar a estudar instrumentos e medidas para uma abordagem abrangente e tecnologicamente neutra, nomeadamente para a promoção da redução de emissões e para a eficiência energética nos transportes.
- (7) O Sétimo Programa de Ação da União em matéria de Ambiente (PAA) ⁽¹⁾ salienta que todos os setores da economia terão de contribuir para a redução das emissões de gases com efeito de estufa para que a União cumpra a parte que lhe cabe nos esforços à escala mundial. Neste contexto, o Sétimo PAA sublinha que o Livro Branco sobre os Transportes de 2011 necessita de ser apoiado por um enquadramento político sólido.
- (8) Em julho de 2011, a OMI adotou medidas técnicas e operacionais, designadamente o Índice Nominal de Eficiência Energética (EEDI) para os navios novos e o Plano de Gestão da Eficiência Energética dos Navios (SEEMP), que permitirão minorar o previsto aumento das emissões de gases com efeito de estufa, mas que não podem, por si só, induzir as reduções absolutas das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo internacional que são necessárias para que os esforços sejam consentâneos com o objetivo de limitar a 2 °C o aumento da temperatura global.
- (9) Segundo os dados fornecidos pela OMI, o consumo específico de energia e as emissões de CO₂ dos navios podem ser reduzidos até 75 % através da aplicação de medidas operacionais e da utilização das tecnologias existentes; pode considerar-se que uma parte significativa dessas medidas apresenta uma boa relação custo-benefício, dado que a redução dos custos de combustível compensa os eventuais custos operacionais ou de investimento.
- (10) A melhor opção possível para reduzir as emissões de CO₂ provenientes dos transportes marítimos, a nível da União, continua a ser a criação de um sistema de monitorização, comunicação e verificação (sistema MRV) das emissões de CO₂, baseado no consumo de combustível dos navios, como primeira etapa de uma abordagem faseada de inclusão das emissões dos transportes marítimos no compromisso de redução dos gases com efeito de estufa assumido pela União, juntamente com as emissões de outros setores que já estão a contribuir para esse compromisso. O acesso público aos dados das emissões contribuirá para eliminar os entraves do mercado que impedem a adoção de muitas medidas com custos negativos que reduziriam as emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo.
- (11) A adoção de medidas destinadas a reduzir as emissões de gases com efeito de estufa e o consumo de combustíveis é dificultada pela existência de entraves do mercado, como a falta de informações fiáveis sobre a eficiência da utilização de combustível nos navios ou das tecnologias disponíveis para adaptar os navios, a falta de acesso ao financiamento para investimentos na eficiência dos navios e a repartição dos incentivos, uma vez que os armadores não beneficiam dos seus investimentos na eficiência dos navios quando as faturas de combustível são pagas pelos operadores.
- (12) Os resultados da consulta das partes interessadas e dos debates com os parceiros internacionais indicam que a inclusão das emissões dos transportes marítimos no compromisso de redução dos gases com efeito de estufa da União deverá ser faseada, consistindo a primeira fase na aplicação de um sólido sistema MRV das emissões de CO₂ provenientes do transporte marítimo e procedendo-se, numa fase posterior, à atribuição de um preço a essas emissões. Esta abordagem facilita a realização de progressos significativos a nível internacional relativamente ao acordo sobre as metas de redução das emissões de gases com efeito de estufa e outras medidas para alcançar tais reduções a custos mínimos.
- (13) A introdução de um sistema MRV da União deverá permitir reduzir até 2 % as emissões, comparativamente a um cenário de manutenção do *statu quo*, e reduzir os custos líquidos agregados em cerca de 1,2 mil milhões de EUR até 2030, uma vez que poderá contribuir para eliminar entraves do mercado, especialmente os relacionados com a falta de informação sobre a eficiência dos navios, fornecendo aos mercados relevantes informações comparáveis e fiáveis sobre o consumo de combustível e a eficiência energética. Esta redução dos custos de transporte facilitaria o comércio internacional. Além disso, um sistema MRV eficaz constitui uma condição prévia necessária para a aplicação de medidas baseadas no mercado, de normas de eficiência ou de outras medidas, tanto a nível da União como a nível mundial. Um tal sistema também fornece dados fiáveis para fixar metas precisas de redução das emissões e avaliar como evolui o contributo do transporte marítimo para a realização de uma economia de baixo carbono. Devido à dimensão internacional da navegação, um procedimento coordenado a nível mundial seria o método preferível e mais eficiente para reduzir as emissões do transporte marítimo internacional.

⁽¹⁾ Decisão n.º 1386/2013/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de novembro de 2013, relativa a um programa geral de ação da União para 2020 em matéria de ambiente «Viver bem, dentro dos limites do nosso planeta» (JO L 354 de 28.12.2013, p. 171).

- (14) Todas as viagens intra-União, todas as viagens de entrada entre o último porto de escala situado fora da União e o primeiro porto de escala situado na União e todas as viagens de saída entre um porto situado na União e o porto de escala seguinte situado fora da União, incluindo viagens em lastro, deverão ser consideradas relevantes para efeitos de monitorização. As emissões de CO₂ nos portos da União, incluindo as provenientes de navios atracados ou que navegam dentro do porto, deverão ser igualmente abrangidas, sobretudo tendo em conta que existem medidas específicas para as reduzir ou evitar. Estas regras deverão ser aplicadas a todos os navios sem discriminação, independentemente da sua bandeira. Contudo, uma vez que o presente regulamento se concentra nas emissões de CO₂ dos transportes marítimos, não deverá estabelecer requisitos de monitorização, comunicação e verificação para movimentos de navios e atividades que não sejam de transporte de mercadorias ou de passageiros para fins comerciais, tais como serviços de dragagem ou de quebra-gelo, instalação de condutas ou atividades em instalações *offshore*.
- (15) A fim de garantir condições de concorrência equitativas para os navios que operam em condições meteorológicas mais desfavoráveis, deverá ser possível incluir nos dados monitorizados com base no presente regulamento informações específicas relativas à classe de gelo do navio e à sua navegação no gelo.
- (16) O sistema MRV proposto deverá assumir a forma de um regulamento, devido à natureza complexa e altamente técnica das disposições a introduzir e à necessidade de regras uniformemente aplicáveis em toda a União para refletir a dimensão internacional do transporte marítimo, em que numerosos navios escalam os portos de diferentes Estados-Membros, e também para facilitar a sua aplicação em toda a União.
- (17) Um sistema MRV eficaz, especificamente aplicável aos navios a nível da União, deverá basear-se no cálculo das emissões resultantes do combustível consumido em viagens para e a partir dos portos da União, uma vez que os dados relativos às vendas de combustível não permitiriam estimativas suficientemente precisas do consumo de combustível neste âmbito específico, devido à grande capacidade dos tanques dos navios.
- (18) O sistema MRV da União deverá abranger igualmente outras informações pertinentes que permitam determinar a eficiência dos navios ou analisar aprofundadamente os fatores subjacentes à evolução das emissões, preservando ao mesmo tempo a confidencialidade das informações comerciais ou industriais. Este âmbito também alinha o sistema MRV da União com as iniciativas internacionais no sentido de introduzir normas de eficiência aplicáveis aos navios existentes, incluindo medidas operacionais, e contribui para eliminar os entraves do mercado relacionados com a falta de informações.
- (19) A fim de diminuir os encargos administrativos suportados por armadores e operadores, em especial por pequenas e médias empresas, e de otimizar o rácio custo-benefício do sistema MRV sem pôr em risco o objetivo de abranger a maior parte das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo, as regras de MRV e verificação só deverão ser aplicadas a grandes emissores. Após uma análise objetiva e pormenorizada das dimensões e das emissões dos navios que entram e saem dos portos da União, foi selecionado um limiar de 5 000 de arqueação bruta (GT). Os navios com arqueação bruta superior a 5 000 GT representam cerca de 55 % dos navios que escalam os portos da União e cerca de 90 % das emissões associadas. Este limiar não-discriminatório asseguraria a cobertura dos emissores mais importantes. Um limiar menor provocaria encargos administrativos mais elevados, ao passo que um limiar maior diminuiria a cobertura das emissões e, consequentemente, a eficácia ambiental do sistema MRV.
- (20) Para reduzir ainda mais o custo administrativo dos armadores e operadores de navios, as regras de monitorização deverão concentrar-se no CO₂, que é o gás com efeito de estufa mais importante emitido pelos transportes marítimos.
- (21) As regras deverão ter em conta os requisitos existentes e os dados já disponíveis a bordo dos navios; por conseguinte, as companhias deverão ter a oportunidade de escolher um dos quatro métodos de monitorização seguintes: a utilização de guias de entrega de combustível, a monitorização a bordo dos tanques de combustível, a utilização de medidores de fluxo para os processos de combustão aplicáveis ou a medição direta das emissões. Um plano de monitorização específico para cada navio deverá documentar a escolha efetuada e fornecer informações mais pormenorizadas sobre a aplicação do método escolhido.
- (22) As companhias responsáveis, durante um período de informação inteiro, por um navio envolvido em atividades de transporte marítimo deverão ser responsabilizadas por todas as obrigações de monitorização e comunicação de informações referentes ao referido período, incluindo a apresentação de um relatório de emissões verificado de forma satisfatória. Em caso de mudança de proprietário, o novo proprietário deverá ser responsável apenas pelas obrigações de monitorização e comunicação de informações relativas ao período de informação em que a referida mudança teve lugar. Para facilitar o cumprimento destas obrigações, o novo proprietário deverá receber uma cópia do último plano de monitorização e do documento de conformidade, se aplicável.

- (23) Nesta fase, o sistema MRV da União não deverá abranger outros gases com efeito de estufa, agentes forçadores do clima ou poluentes atmosféricos, a fim de evitar a necessidade de instalar equipamentos de medição que não sejam suficientemente fiáveis nem comercialmente disponíveis, o que poderia obstruir a aplicação do referido sistema.
- (24) A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL) da OMI prevê a aplicação obrigatória do EEDI aos navios novos e a utilização dos SEEMP em toda a frota mundial.
- (25) Para minimizar os encargos administrativos suportados pelos armadores e operadores, a comunicação e a publicação das informações deverão fazer-se anualmente. As questões de confidencialidade deverão ser abordadas, publicando as informações relativas às emissões, ao consumo de combustível e à eficiência unicamente sob a forma de médias anuais e valores agregados. A fim de garantir que não seja comprometida a proteção de interesses económicos legítimos superiores ao interesse público na divulgação, deverá aplicar-se um nível diferente de agregação de dados em casos excecionais, a pedido da companhia. Os dados comunicados à Comissão deverão ser integrados com as estatísticas, desde que relevantes para o desenvolvimento, a produção e a divulgação das estatísticas europeias, nos termos da Decisão 2012/504/UE da Comissão ⁽¹⁾.
- (26) A verificação por verificadores acreditados deverá assegurar que os planos de monitorização e os relatórios de emissões estão corretos e cumprem os requisitos previstos pelo presente regulamento. Os verificadores deverão verificar a credibilidade dos dados comparando os dados comunicados com as estimativas baseadas nos dados de localização dos navios e nas características dos mesmos, como um elemento importante para simplificar a verificação. Essas estimativas podem ser fornecidas pela Comissão. Por forma a garantir a imparcialidade, os verificadores deverão ser entidades jurídicas independentes e competentes e ser acreditados pelos organismos nacionais de acreditação estabelecidos nos termos do Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾.
- (27) Deverá ser conservado a bordo dos navios um documento de conformidade emitido por um verificador para demonstrar o cumprimento das obrigações de monitorização, comunicação de informações e verificação. Os verificadores deverão comunicar à Comissão a emissão de tais documentos.
- (28) Com base na experiência adquirida no exercício de funções similares relacionadas com a segurança marítima, a Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA) deverá, no âmbito do seu mandato, apoiar a Comissão através do desempenho de algumas funções.
- (29) O cumprimento das obrigações relativas ao sistema MRV deverá assentar em instrumentos existentes, nomeadamente nos que foram criados ao abrigo da Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾ e da Diretiva 2009/21/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾, e ainda nas informações sobre a emissão de documentos de conformidade. O documento que atesta a conformidade do navio com as obrigações de monitorização e comunicação de informações deverá ser adicionado pela Comissão à lista de certificados e documentos a que se refere o anexo IV da Diretiva 2009/16/CE.
- (30) Os Estados-Membros esforçar-se por inspecionar os navios que entram nos portos sujeitos à sua jurisdição e relativamente aos quais não se disponha de determinada informação exigida relativamente ao documento de conformidade.
- (31) O incumprimento do disposto no presente regulamento deverá dar origem à aplicação de sanções. Os Estados-Membros deverão adotar regras relativas a essas sanções. Essas sanções deverão ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.
- (32) É conveniente prever a expulsão dos navios que não cumpram os requisitos de monitorização e comunicação de informações durante dois ou mais períodos de informação consecutivos, e caso outras medidas de execução se revelem ineficazes para assegurar o cumprimento desses requisitos. Essa medida deverá ser aplicada de modo a permitir a correção da situação de incumprimento num prazo razoável.
- (33) Os Estados-Membros que não tenham portos marítimos no seu território, nem navios que arvore a sua bandeira abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento, ou que tenham encerrado os respetivos registos nacionais de navios, deverão poder derrogar o disposto no presente regulamento no que respeita a sanções, desde que nenhum desses navios arvore a sua bandeira.

⁽¹⁾ Decisão 2012/504/UE da Comissão, de 17 de setembro de 2012, relativa ao Eurostat (JO L 251 de 18.9.2012, p. 49).

⁽²⁾ Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de Julho de 2008, que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos, e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 339/93 (JO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

⁽³⁾ Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto (JO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

⁽⁴⁾ Diretiva 2009/21/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira (JO L 131 de 28.5.2009, p. 132).

- (34) O sistema MRV da União deverá servir de modelo à aplicação de um sistema MRV mundial, que é preferível na medida em que pode ser considerado mais eficaz devido ao seu âmbito de aplicação mais vasto. Neste contexto, a fim de facilitar a elaboração, no âmbito da OMI, de regras internacionais de monitorização, comunicação e verificação das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo, a Comissão deverá partilhar regularmente com a OMI e com outros organismos internacionais competentes informações pertinentes sobre a aplicação do presente regulamento e apresentar propostas à OMI. Caso se chegue a acordo sobre um sistema MRV mundial, a Comissão deverá rever o sistema MRV da União com vista a harmonizá-lo com o sistema MRV mundial.
- (35) A fim de ter em conta as regras internacionais relevantes e as normas europeias e internacionais, assim como os progressos científicos e tecnológicos, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que respeita ao reexame de certos aspetos técnicos da monitorização e comunicação de emissões de CO₂ dos navios e à especificação das regras para as atividades de verificação dos relatórios de emissões e os métodos de acreditação dos verificadores. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível dos peritos. A Comissão, quando preparar e redigir atos delegados, deverá assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (36) A fim de assegurar condições uniformes para a utilização de modelos normalizados para a monitorização das emissões de CO₂ e outras informações pertinentes, para a utilização de sistemas automatizados e modelos normalizados eletrónicos para comunicar de forma coerente as emissões de CO₂ e outras informações pertinentes à Comissão e às autoridades dos Estados de bandeira em questão, e para a definição das regras técnicas que especificam os parâmetros aplicáveis às categorias de navios que não os navios de passageiros, os navios ro-ro ou os navios porta-contentores e para a revisão desses parâmetros, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾.
- (37) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber, monitorizar, comunicar e verificar as emissões de CO₂ dos navios, como primeira etapa de uma abordagem por fases destinada a reduzir as emissões de gases com efeito de estufa, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, devido à dimensão internacional do transporte marítimo, mas pode, devido à sua escala e aos seus efeitos, ser mais bem alcançado ao nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esse objetivo.
- (38) As regras que estabelecem o sistema MRV deverão respeitar o disposto na Diretiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾ e no Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾.
- (39) O presente regulamento deverá entrar em vigor em 1 de julho de 2015, para assegurar que os Estados-Membros e as partes interessadas disponham de tempo suficiente para tomar as medidas necessárias para a sua aplicação efetiva antes do início do primeiro período de informação, em 1 de janeiro de 2018,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objeto

O presente regulamento estabelece as regras destinadas a assegurar a monitorização, a comunicação de informações e a verificação precisas das emissões de dióxido de carbono (CO₂) e de outras informações pertinentes em termos de clima referentes aos navios que chegam a portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro, que neles navegam ou deles partem, tendo em vista promover a redução das emissões de CO₂ provenientes do transporte marítimo, de uma forma eficaz em termos de custos.

⁽¹⁾ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

⁽²⁾ Diretiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de outubro de 1995, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados (JO L 281 de 23.11.1995, p. 31).

⁽³⁾ Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de dezembro de 2000, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos comunitários e à livre circulação desses dados (JO L 8 de 12.1.2001, p. 1).

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento é aplicável a navios com arqueação bruta superior a 5 000, no que respeita às emissões de CO₂ geradas durante as suas viagens entre o último porto de escala e um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro e entre um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro e o porto de escala seguinte, bem como no interior de portos de escala sujeitos a jurisdição de um Estado-Membro.
2. O presente regulamento não é aplicável a navios de guerra, unidades auxiliares da Marinha, navios de pesca ou de transformação de pescado, navios de madeira de construção primitiva, navios sem propulsão mecânica ou navios do Estado afetados a serviços não comerciais.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- a) «Emissões de CO₂», a libertação de CO₂ para a atmosfera por navios;
- b) «Porto de escala», um porto onde os navios param para carregar ou descarregar mercadorias ou para embarcar ou desembarcar passageiros; por conseguinte, não são abrangidas pela noção as paragens exclusivamente destinadas a abastecimento de combustível, aprovisionamento, substituição da tripulação, entrada em doca seca ou realização de reparações no navio e/ou no seu equipamento, as paragens num porto devidas à necessidade de assistência do navio ou por este estar em perigo, os transbordos de navio a navio realizados fora dos portos, e as paragens para o fim exclusivo de abrigo em caso de condições meteorológicas adversas, ou que se tornem necessárias devido a atividades de busca e salvamento;
- c) «Viagem», o movimento de um navio que se inicia, ou termina, num porto de escala e que tem por objetivo transportar passageiros ou mercadorias para fins comerciais;
- d) «Companhia», o proprietário de um navio ou qualquer outra organização ou pessoa, nomeadamente o gestor do navio ou o afretador em casco nu, que tenha assumido perante o proprietário a responsabilidade pela exploração do navio;
- e) «Arqueação bruta» (GT), a arqueação bruta calculada de acordo com as regras constantes do anexo I da Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, adotada pela Organização Marítima Internacional (OMI) em Londres, em 23 de junho de 1969, ou de qualquer convenção posterior;
- f) «Verificador», uma entidade jurídica que realize atividades de verificação e esteja acreditada por um organismo nacional de acreditação ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 765/2008 e do presente regulamento;
- g) «Verificação», as atividades levadas a cabo por um verificador para avaliar a conformidade dos documentos transmitidos pela companhia com os requisitos previstos no presente regulamento;
- h) «Documento de conformidade», um documento específico para um navio, emitido a uma companhia por um verificador, que confirma que esse navio respeita os requisitos do presente regulamento por um determinado período de informação;
- i) «Outras informações pertinentes», informações relativas às emissões de CO₂ resultantes do consumo de combustíveis, à atividade de transporte e à eficiência energética dos navios, que permitem analisar as tendências das emissões e avaliar os desempenhos dos navios;
- j) «Fator de emissão», a taxa média de emissão de um gás com efeito de estufa no que respeita aos dados da atividade de um fluxo-fonte, pressupondo uma oxidação completa na combustão e uma conversão completa em todas as outras reações químicas;
- k) «Incerteza», um parâmetro, associado ao resultado da determinação de uma quantidade, que caracteriza a dispersão dos valores que poderiam razoavelmente ser atribuídos a essa quantidade, incluindo os efeitos de fatores sistemáticos e aleatórios, expresso em percentagem, e que descreve um intervalo de confiança próximo do valor médio compreendendo 95 % dos valores inferidos tomando em consideração uma eventual assimetria da distribuição dos valores;
- l) «Prudente», um conjunto de pressupostos definido por forma a evitar qualquer subestimação das emissões anuais ou sobreestimação das distâncias ou das quantidades de carga transportadas;
- m) «Período de informação», o ano civil durante o qual as emissões de CO₂ devem ser monitorizadas e comunicadas. Para as viagens que se iniciam e terminam em dois anos civis diferentes, os dados relativos à monitorização e à comunicação de informações são contabilizados para o primeiro dos dois anos civis em causa;

- n) «Navio atracado», um navio amarrado com segurança ou fundeado num porto sob jurisdição de um Estado-Membro em operações de carga ou descarga ou em estada, inclusivamente quando não está a efetuar operações de movimentação de carga;
- o) «Classe de gelo», a classificação atribuída ao navio pelas autoridades nacionais competentes do Estado da bandeira, ou por uma organização reconhecida por este Estado, atestando que o navio foi concebido para navegar em condições de gelo marinho.

CAPÍTULO II

MONITORIZAÇÃO E COMUNICAÇÃO DE INFORMAÇÕES

SECÇÃO 1

Princípios e métodos de monitorização e comunicação de informações

Artigo 4.º

Princípios comuns de monitorização e comunicação de informações

1. Em conformidade com os artigos 8.º a 12.º, as companhias devem monitorizar e comunicar, em relação a cada um dos seus navios, os parâmetros relevantes durante um período de informação. Elas devem levar a cabo essa monitorização e essa comunicação em cada porto sob jurisdição de um Estado-Membro e em cada viagem para ou de um porto sob jurisdição de um Estado-Membro.
2. A monitorização e a comunicação de informações devem ser exaustivas e abranger a totalidade das emissões de CO₂ resultantes da combustão de combustíveis enquanto o navio se encontrar no mar, bem como atracado. As companhias devem aplicar medidas adequadas para evitar lacunas de dados durante o período de informação.
3. A monitorização e a comunicação de informações devem ser coerentes e comparáveis ao longo do tempo. Para o efeito, cada companhia deve usar as mesmas metodologias de monitorização e os mesmos conjuntos de dados, sujeitos às alterações que foram objeto de avaliação pelo verificador.
4. As companhias devem obter, registar, compilar, analisar e documentar os dados relativos à monitorização, incluindo os pressupostos, referências, fatores de emissão e dados da atividade, de uma forma transparente que permita ao verificador reproduzir o modo como as emissões de CO₂ foram determinadas.
5. As companhias devem assegurar que a determinação das emissões de CO₂ não seja, de forma sistemática ou consciente, inexata. Devem identificar e reduzir qualquer fonte de imprecisões.
6. As companhias devem permitir estabelecer, com segurança razoável, a integridade dos dados das emissões de CO₂ a monitorizar e comunicar.
7. Nas suas subsequentes atividades de monitorização e comunicação de informações, as companhias devem procurar ter em linha de conta as recomendações incluídas nos relatórios de verificação emitidos nos termos do disposto no artigo 13.º n.ºs 3 ou 4.

Artigo 5.º

Métodos de monitorização de emissões de CO₂ e de outras informações pertinentes

1. Para efeitos do disposto no artigo 4.º, n.ºs 1, 2 e 3, as companhias determinam as emissões de CO₂ relativamente a cada um dos seus navios, em conformidade com um dos métodos descritos no anexo I, e monitorizam outras informações pertinentes, em conformidade com as regras definidas no anexo II, ou adotadas em conformidade com esse anexo.
2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 23.º para alterar os métodos definidos no anexo I e as regras definidas no anexo II, a fim de ter em conta as regras internacionais relevantes e as normas europeias e internacionais. A Comissão fica igualmente habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 23.º para alterar os anexos I e II, a fim de melhorar os aspetos dos métodos de monitorização neles definidos, à luz dos progressos científicos e tecnológicos.

SECÇÃO 2

Plano de monitorização

Artigo 6.º

Conteúdo e apresentação do plano de monitorização

1. Até 31 de agosto de 2017, as companhias apresentam aos verificadores um plano de monitorização em relação a cada um dos seus navios, plano que indique o método escolhido para monitorizar e comunicar as emissões de CO₂ e outras informações pertinentes.

2. Não obstante o disposto no n.º 1, relativamente aos navios que sejam pela primeira vez abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento após 31 de agosto de 2017, a companhia apresenta sem demora injustificada ao verificador um plano de monitorização, o mais tardar no prazo de dois meses a contar da primeira escala desses navios num porto sob jurisdição de um Estado-Membro.

3. O plano de monitorização deve ser constituído por uma documentação exaustiva e transparente da metodologia de monitorização do navio em causa e contém, pelo menos, os seguintes elementos:

- a) Identificação e tipo do navio, incluindo o seu nome, o número de identificação IMO, o porto de registo ou de armamento e o nome do proprietário;
- b) Nome e endereço da companhia, bem como números de telefone e de fax e endereço eletrónico de uma pessoa de contacto;
- c) Descrição das seguintes fontes de emissão de CO₂ a bordo do navio, como máquinas principais, máquinas auxiliares, turbinas a gás, caldeiras e geradores de gás inerte e tipos de combustíveis utilizados;
- d) Descrição dos procedimentos, sistemas e responsabilidades utilizados para atualizar a lista das fontes de emissões de CO₂ durante o período de informação;
- e) Descrição dos procedimentos utilizados para monitorizar a exaustividade da lista de viagens;
- f) Descrição dos procedimentos utilizados para monitorizar o consumo de combustível do navio, incluindo:
 - i) o método escolhido entre os previstos no anexo I, para calcular o consumo de combustível de cada fonte de emissão de CO₂, incluindo, se for caso disso, uma descrição do equipamento de medição utilizado,
 - ii) os procedimentos para a medição dos abastecimentos de combustível e do combustível existente nos tanques, descrição do equipamento de medição utilizado e procedimentos de registo, recuperação, transmissão e armazenamento de informações sobre as medições, quando relevante,
 - iii) método escolhido para determinar a densidade, quando aplicável,
 - iv) um procedimento destinado a garantir que a incerteza total inerente às medições do combustível é conforme com os requisitos do presente regulamento, se possível com referência à legislação nacional, às cláusulas constantes dos contratos dos clientes ou às normas de precisão do fornecedor de combustível;
- g) Cada um dos fatores de emissão utilizados para cada tipo de combustível, ou, em caso de combustíveis alternativos, as metodologias para a determinação dos fatores de emissão, incluindo a metodologia aplicada à amostragem, métodos de análise e descrição dos laboratórios utilizados com a acreditação ISO 17025 desses laboratórios, se existir;
- h) A descrição dos procedimentos utilizados para determinar os dados de atividade por viagem, incluindo:
 - i) os procedimentos, as responsabilidades e as fontes de dados para determinação e registo da distância,
 - ii) os procedimentos, as responsabilidades, as fórmulas e as fontes de dados para determinação e registo da carga transportada e o número de passageiros, consoante os casos,
 - iii) os procedimentos, as responsabilidades, as fórmulas e as fontes de dados para determinação e registo do tempo passado no mar entre o porto de partida e o porto de chegada;
- i) Descrição do método a utilizar para determinar os dados substitutos de dados omissos;
- j) Folha de registo de revisão para o registo de todos os detalhes da história da revisão.

4. O plano de monitorização pode conter também informações sobre a classe de gelo do navio e/ou sobre os procedimentos, responsabilidades, fórmulas e fontes de dados para determinação e registo da distância percorrida e do tempo passado no mar ao navegar no gelo.

5. As companhias devem utilizar planos de monitorização normalizados baseados em modelos. Esses modelos, incluindo as regras técnicas que visam a sua aplicação uniforme, são determinados pela Comissão, através de atos de execução. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 24.º, n.º 2.

Artigo 7.º

Alterações ao plano de monitorização

1. As companhias verificam regularmente pelo menos uma vez por ano, se o plano de monitorização do navio reflete a natureza e o funcionamento do navio e se a metodologia de monitorização pode ser melhorada.

2. As companhias alteram o plano de monitorização se se verificar uma das seguintes situações:
 - a) Ocorreu uma mudança de companhia;
 - b) Foram geradas novas emissões de CO₂ em resultado de novas fontes de emissão ou da utilização de novos combustíveis ainda não constantes do plano de monitorização;
 - c) A disponibilidade dos dados sofreu alteração, devido à utilização de novos tipos de equipamentos de medição, novos métodos de amostragem ou métodos de análise, ou por outras razões que possam afetar o rigor na determinação de emissões de CO₂;
 - d) Concluiu-se que os dados resultantes do método de monitorização aplicado eram incorretos;
 - e) Constatou-se que uma das partes do plano de monitorização não cumpre os requisitos do presente regulamento e a companhia tem de o rever nos termos do artigo 13.º, n.º 1.
3. As companhias notificam sem demora injustificada aos verificadores quaisquer propostas de alteração do plano de monitorização.
4. As alterações ao plano de monitorização referidas no n.º 2, alíneas b), c) e d), do presente artigo são sujeitas à avaliação do verificador, nos termos do artigo 13.º, n.º 1. Após a avaliação, o verificador comunica à companhia se essas alterações são conformes.

SECÇÃO 3

Monitorização das emissões de CO₂ e outras informações relevantes

Artigo 8.º

Monitorização das atividades durante um período de informação

A partir de 1 de janeiro de 2018, as companhias monitorizam as emissões de CO₂ de cada navio por viagem e por ano, com base no plano de monitorização avaliado nos termos do artigo 13.º, n.º 1, aplicando para o efeito o método adequado para determinar emissões de CO₂, selecionado de entre os apresentados na parte B do anexo I, e calculando as emissões de CO₂ em conformidade com o disposto na Parte A do anexo I.

Artigo 9.º

Monitorização por viagem

1. Com base no plano de monitorização avaliado nos termos do artigo 13.º, n.º 1, as companhias monitorizam, relativamente a cada navio que chega a um porto sob jurisdição de um Estado-Membro, ou que dele parte, e em relação a cada viagem para ou a partir de tal porto, os seguintes parâmetros, em conformidade com a Parte A do anexo I e com a Parte A do anexo II:
 - a) Porto de partida e porto de chegada, incluindo data e hora de partida e de chegada;
 - b) Quantidade e fator de emissão para cada tipo de combustível consumido no total;
 - c) CO₂ emitido;
 - d) Distância percorrida;
 - e) Tempo passado no mar;
 - f) Carga transportada;
 - g) Atividade de transporte.

As companhias podem também monitorizar informações relativas à classe de gelo do navio e à sua navegação no gelo, se aplicável.

2. Em derrogação do n.º 1 do presente artigo, e sem prejuízo do artigo 10.º, a companhia fica isenta da obrigação de monitorizar, por viagem e relativamente a certo navio, as informações referidas no n.º 1 do presente artigo, se:
 - a) Todas as viagens que tenham efetuado durante o período de informação tiverem como origem ou destino um porto sob jurisdição de um Estado-Membro; e
 - b) O navio efetuar, segundo o seu plano de navegação, mais de 300 viagens durante o período de informação.

*Artigo 10.º***Monitorização anual**

Com base no plano de monitorização avaliado nos termos do artigo 13.º, n.º 1, em relação a cada navio e a cada ano civil, as companhias monitorizam, em conformidade com a Parte A do anexo I e com a Parte B do anexo II, os parâmetros seguintes:

- a) Quantidade e fator de emissão para cada tipo de combustível consumido no total;
- b) Total das emissões de CO₂ agregadas, no âmbito de aplicação do presente regulamento;
- c) Emissões de CO₂ agregadas de todas as viagens entre portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro;
- d) Emissões de CO₂ agregadas de todas as viagens com origem em portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro;
- e) Emissões de CO₂ agregadas de todas as viagens com destino a portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro;
- f) Emissões de CO₂ ocorridas dentro de portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro enquanto o navio está atracado;
- g) Distância total percorrida;
- h) Tempo total passado no mar;
- i) Atividade de transporte total;
- j) Eficiência energética média.

As companhias podem monitorizar informações relativas à classe de gelo do navio e à sua navegação no gelo, se aplicável.

As companhias podem também monitorizar o combustível consumido e o CO₂ emitido, estabelecendo uma distinção com base noutros critérios definidos no plano de monitorização.

SECÇÃO 4

Comunicação de informações*Artigo 11.º***Conteúdo do relatório de emissões**

1. A partir de 2019, até 30 de abril de cada ano, as companhias apresentam à Comissão e às autoridades dos Estados de bandeira em causa um relatório sobre as emissões de CO₂ e outras informações pertinentes em termos de clima, durante a totalidade do período de informação, em relação a cada navio sob a sua responsabilidade, o qual deve ter sido considerado satisfatório por um verificador, em conformidade com o artigo 13.º.
2. Sempre que ocorra mudança de companhia, a nova companhia deve assegurar que cada navio sob a sua responsabilidade cumpre os requisitos do presente regulamento em relação à totalidade do período de informação em que assuma a responsabilidade pelo navio em causa.
3. As companhias incluem no relatório de emissões as seguintes informações:
 - a) Dados de identificação do navio e da companhia, incluindo:
 - i) nome do navio,
 - ii) número de identificação IMO,
 - iii) porto de registo ou porto de armamento,
 - iv) classe de gelo do navio, se incluída no plano de monitorização,
 - v) eficiência técnica do navio [Índice Nominal de Eficiência Energética (EEDI) ou Índice Estimativo do Valor (EIV) em conformidade com a Resolução MEPC.215 (63) da OMI, se aplicável],
 - vi) nome do proprietário do navio,
 - vii) endereço do proprietário do navio e do seu estabelecimento principal,

- viii) nome da companhia (se não for a proprietária do navio),
 - ix) endereço da companhia (se não for a proprietária do navio) e do seu estabelecimento principal,
 - x) endereço, números de telefone e de fax e endereço eletrónico de uma pessoa de contacto;
- b) Identidade do verificador que avaliou o relatório de emissões;
 - c) Informações sobre o método de monitorização utilizado e o nível de incerteza associado;
 - d) Resultados da monitorização anual dos parâmetros nos termos do artigo 10.º.

Artigo 12.º

Formato do relatório de emissões

1. O relatório de emissões é apresentado através de sistemas automatizados e formatos de intercâmbio de dados, incluindo modelos eletrónicos.
2. A Comissão determina, através de atos de execução, as regras técnicas subjacentes aos formatos de intercâmbio de dados, incluindo os modelos eletrónicos. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 24.º, n.º 2.

CAPÍTULO III

VERIFICAÇÃO E ACREDITAÇÃO

Artigo 13.º

Âmbito das atividades de verificação e relatório de verificação

1. O verificador avalia a conformidade do plano de monitorização com os requisitos estabelecidos nos artigos 6.º e 7.º. Se a avaliação do verificador identificar não conformidades com esses requisitos, a companhia em causa revê o seu plano de monitorização em conformidade e submete o plano revisto à avaliação final do verificador antes do início do período de informação. A companhia acorda com o verificador o prazo necessário para fazer essa revisão. Esse prazo não pode nunca exceder o início do período de informação.
2. O verificador avalia a conformidade do relatório de emissões com os requisitos estabelecidos nos artigos 8.º a 12.º e nos anexos I e II.

Especificamente, o verificador avalia se as emissões de CO₂ e outras informações pertinentes constantes do relatório de emissões foram determinadas em conformidade com o disposto nos artigos 8.º, 9.º e 10.º e com o plano de monitorização.
3. Se, uma vez a verificação avaliada, o verificador concluir com razoável certeza que o relatório de emissões está isento de inexactidões materiais, apresenta um relatório de verificação atestando como satisfatório o relatório de emissões. Esse relatório inclui todas as questões relevantes para o trabalho executado pelo verificador.
4. Caso a avaliação da verificação conclua que o relatório de emissões contém inexactidões ou não conformidades com os requisitos do presente regulamento, o verificador informa atempadamente a companhia. A companhia corrige então quaisquer inexactidões ou não conformidades de modo que o processo de verificação seja concluído a tempo, submetendo ao verificador o relatório de emissões revisto e quaisquer outras informações que tenham sido necessárias para superar as não-conformidades identificadas. No seu relatório de verificação, o verificador declara se as inexactidões ou não conformidades identificadas durante o processo de avaliação da verificação foram ou não corrigidas pela companhia. Se as inexactidões ou não conformidades comunicadas não tiverem sido corrigidas e, individualmente ou em conjunto, originarem inexactidões materiais, o verificador apresenta um relatório de verificação que ateste que o relatório de emissões não preenche os requisitos do presente regulamento.

Artigo 14.º

Obrigações e princípios gerais para os verificadores

1. O verificador é independente da companhia ou do operador do navio e realiza as atividades exigidas ao abrigo do presente regulamento no interesse público. Para o efeito, nem o verificador nem qualquer parte da mesma pessoa coletiva, deve ser uma companhia ou um operador de navios, o proprietário de uma companhia ou propriedade desta, nem deve ter relações com a companhia suscetíveis de afetar as suas independência e imparcialidade.

2. Ao considerar a verificação do relatório de emissões e dos procedimentos de monitorização aplicados pela companhia, o verificador avalia a fiabilidade, a credibilidade e o rigor dos sistemas de monitorização e dos dados e informações relativos às emissões de CO₂ que foram comunicados, designadamente:

- a) A imputação do consumo de combustível às viagens;
- b) Os dados comunicados em relação ao consumo de combustível e as medições e cálculos conexos;
- c) A escolha e a utilização de fatores de emissão;
- d) Os cálculos conducentes à determinação das emissões globais de CO₂;
- e) Os cálculos conducentes à determinação da eficiência energética.

3. O verificador só toma em consideração os relatórios de emissões apresentados nos termos do artigo 12.º se existirem dados e informações fiáveis e credíveis que permitam determinar as emissões de CO₂ com um razoável grau de certeza, e desde que estejam assegurados os seguintes aspetos:

- a) Os dados comunicados são coerentes com as estimativas baseadas nos dados de localização dos navios e em características como a potência das máquinas;
- b) Os dados comunicados não contêm incoerências, designadamente ao comparar a quantidade total de combustível adquirida anualmente por cada navio e o consumo agregado de combustível nas viagens;
- c) A recolha dos dados foi efetuada de acordo com as normas aplicáveis; e
- d) Os registos pertinentes do navio são completos e coerentes.

Artigo 15.º

Procedimentos de verificação

1. O verificador identifica os potenciais riscos relacionados com o processo de monitorização e comunicação de informações, comparando as emissões de CO₂ comunicadas com as estimativas baseadas nos dados de localização dos navios e em características como a potência das máquinas. Se forem detetados desvios significativos, o verificador realiza novas análises.

2. O verificador identifica potenciais riscos relacionados com as diversas etapas de cálculo, reexaminando todas as fontes de dados e metodologias utilizadas.

3. O verificador toma em consideração os métodos de controlo efetivo dos riscos aplicados pela companhia para reduzir os níveis de incerteza associados à exatidão específica dos métodos de monitorização utilizados.

4. A companhia fornece ao verificador todas as informações suplementares que lhe permitam realizar os procedimentos de verificação. O verificador pode efetuar verificações no local durante o processo de verificação para determinar a fiabilidade dos dados e informações comunicados.

5. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 23.º, a fim de especificar melhor as regras aplicáveis às atividades de verificação referidas no presente Regulamento e os métodos de acreditação dos verificadores. Quando adotar esses atos, a Comissão deve ter em conta os elementos referidos na parte A do anexo III. As regras especificadas nesses atos delegados baseiam-se nos princípios de verificação previstos no artigo 14.º e nas normas aplicáveis internacionalmente aceites.

Artigo 16.º

Acreditação dos verificadores

1. Os verificadores que avaliem os planos de monitorização e os relatórios de emissões e que emitam os relatórios de verificação e os documentos de conformidade referidos no presente regulamento devem estar acreditados, em relação às atividades abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento, por um organismo nacional de acreditação ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 765/2008.

2. Caso o presente regulamento não preveja disposições específicas relativas à acreditação dos verificadores, são aplicáveis as disposições pertinentes do Regulamento (CE) n.º 765/2008.

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 23.º, a fim de aprofundar a especificação dos métodos de acreditação dos verificadores. Quando adotar esses atos, a Comissão tem em conta os elementos referidos na parte B do anexo III. Os métodos especificados nesses atos delegados baseiam-se nos princípios de verificação previstos no artigo 14.º e nas normas aplicáveis internacionalmente aceites.

CAPÍTULO IV

CONFORMIDADE E PUBLICAÇÃO DAS INFORMAÇÕES

Artigo 17.º

Documento de conformidade

1. Se o relatório de emissões satisfizer os requisitos estabelecidos nos artigos 11.º a 15.º e nos anexos I e II, o verificador emite, com base num relatório de verificação, um documento de conformidade para o navio em causa.
2. O documento de conformidade inclui as seguintes informações:
 - a) Identificação do navio (nome, número de identificação IMO e porto de registo ou de armamento);
 - b) Nome, endereço e estabelecimento principal do proprietário do navio;
 - c) Identidade do verificador;
 - d) Data de emissão do documento de conformidade, o seu período de validade e o período de informação a que se refere.
3. Os documentos de conformidade são válidos durante 18 meses após o termo do período de informação.
4. O verificador comunica sem demora à Comissão e à autoridade do Estado de bandeira a emissão de todos os documentos de conformidade, e transmite as informações referidas no n.º 2 com recurso a sistemas automatizados e a formatos de intercâmbio de dados devidamente preenchidos, incluindo modelos eletrónicos.
5. A Comissão determina, através de atos de execução, as regras técnicas para os formatos de intercâmbio de dados, incluindo os modelos eletrónicos. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 24.º, n.º 2.

Artigo 18.º

Obrigação de conservar um documento de conformidade válido a bordo

Até 30 de junho do ano seguinte ao termo de um período de informação, os navios que cheguem a um porto sob jurisdição de um Estado-Membro, que nele naveguem ou que dele partam, e que tenham efetuado viagens durante esse período de informação, devem conservar a bordo um documento de conformidade.

Artigo 19.º

Cumprimento dos requisitos de monitorização e comunicação de informações e das inspeções

1. Com base nas informações publicadas nos termos do artigo 21.º, n.º 1, cada Estado-Membro toma todas as medidas necessárias para assegurar o cumprimento dos requisitos de monitorização e comunicação de informações estabelecidos nos artigos 8.º a 12.º pelos navios que arvoram a sua bandeira. Os Estados-Membros consideram como prova de conformidade o facto de ter sido emitido um documento de conformidade para o navio em causa, como refere o artigo 17.º, n.º 4.
2. Os Estados-Membros asseguram que as inspeções de navios em portos sob a sua jurisdição realizadas nos termos da Diretiva 2009/16/CE incluem a verificação da presença, a bordo, de um documento de conformidade válido.
3. Para cada navio a respeito do qual não se disponha das informações referidas no artigo 21.º, n.º 2, alíneas i) e j), no momento em que o navio entre num porto sob a sua jurisdição, os Estados-Membros podem verificar a presença a bordo de um documento de conformidade válido.

Artigo 20.º

Sanções, intercâmbio de informações e ordem de expulsão

1. Os Estados-Membros instituem um regime de sanções aplicável em caso de incumprimento das obrigações de monitorização e comunicação de informações estabelecidos nos artigos 8.º a 12.º e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua imposição. As sanções instituídas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros notificam essas disposições à Comissão até 1 de julho de 2017 e notificam-na sem demora de quaisquer alterações ulteriores às mesmas.

2. Os Estados-Membros estabelecem um intercâmbio eficaz de informações e uma cooperação efetiva entre as autoridades nacionais responsáveis pelo cumprimento das obrigações de monitorização e comunicação de informações ou, se for caso disso, entre as suas autoridades responsáveis pelos procedimentos de aplicação de sanções. Os procedimentos nacionais de aplicação de sanções instaurados pelos Estados-Membros contra um determinado navio são notificados à Comissão, à Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA), aos outros Estados-Membros e ao Estado de bandeira em causa.

3. Em relação aos navios que não cumpram os requisitos de monitorização e comunicação de informações durante dois ou mais períodos de informação, consecutivos e caso a aplicação de outras medidas de execução não tenha conseguido assegurar o seu cumprimento, a autoridade competente do Estado do porto de entrada pode emitir uma ordem de expulsão, que é notificada à Comissão, à EMSA, aos outros Estados-Membros e ao Estado de bandeira em causa. Em resultado da emissão dessa ordem de expulsão, o Estado-Membro recusa a entrada desse navio em qualquer dos seus portos até a respetiva companhia cumprir as obrigações de monitorização e comunicação de informações que lhe incumbem por força dos artigos 11.º e 18.º, sendo esse cumprimento confirmado pela notificação de um documento de conformidade válido à autoridade nacional competente do Estado do porto que emitiu a ordem de expulsão. O disposto no presente número não prejudica as normas marítimas internacionais aplicáveis aos navios em perigo.

4. O proprietário ou o operador de um navio ou o seu representante nos Estados-Membros têm o direito de recorrer de uma ordem de expulsão para um órgão jurisdicional e de dele serem devidamente informados pela autoridade competente do Estado-Membro do porto de entrada. Os Estados-Membros estabelecem e mantêm vias de recurso adequadas para o efeito.

5. Os Estados-Membros que não disponham de portos marítimos no seu território e que tenham encerrado o seu registo nacional de navios, ou que não tenham navios que arvoem a sua bandeira abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento, podem beneficiar de uma derrogação do disposto no presente artigo enquanto esses navios não arvorarem a sua bandeira. Os Estados-Membros que tencionem fazer uso dessa derrogação notificam a Comissão até 1 de julho de 2015. São também comunicadas à Comissão todas as alterações subsequentes.

Artigo 21.º

Publicação de informações e relatório da Comissão

1. A Comissão publica, até 30 de junho de cada ano, as informações relativas às emissões de CO₂ comunicadas nos termos do artigo 11.º e as informações referidas no n.º 2 do presente artigo.

2. Nas informações que publicar, a Comissão inclui os seguintes elementos:

- a) Identificação do navio (nome, número de identificação IMO e porto de registo ou de armamento);
- b) Eficiência técnica do navio (EEDI ou EIV, se aplicável);
- c) Emissões de CO₂ anuais;
- d) Consumo total anual de combustível nas viagens;
- e) Consumo médio anual de combustível e emissões de CO₂ por distância percorrida nas viagens;
- f) Consumo médio anual de combustível e emissões de CO₂ por distância percorrida e carga transportada nas viagens;
- g) Tempo total passado anualmente no mar em viagens;
- h) Metodologia aplicada para a monitorização;
- i) Data de emissão e data de termo da validade do documento de conformidade;
- j) Identidade do verificador que avaliou o relatório de emissões;
- k) Quaisquer outras informações monitorizadas e comunicadas numa base voluntária nos termos do artigo 10.º.

3. Caso, devido a circunstâncias específicas, a divulgação de uma categoria de dados agregados nos termos do n.º 2, que não diga respeito a emissões de CO₂, possa excecionalmente afetar a proteção de interesses comerciais que mereçam ser protegidos como interesse económico legítimo superior ao interesse público na divulgação feita nos termos do Regulamento (CE) n.º 1367/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾, deve ser aplicado um nível diferente de agregação desses dados específicos, a pedido da companhia, a fim de proteger esses interesses. Caso não seja possível a aplicação de um nível diferente de agregação, a Comissão não publica essas informações.

⁽¹⁾ Regulamento (CE) n.º 1367/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de setembro de 2006, relativo à aplicação das disposições da Convenção de Aarhus sobre o acesso à informação, participação do público no processo de tomada de decisão e acesso à justiça em matéria de ambiente às instituições e órgãos comunitários (JO L 264 de 25.9.2006, p. 13).

4. A Comissão publica um relatório anual sobre as emissões de CO₂ e outras informações relevantes provenientes do transporte marítimo, incluindo resultados agregados e explicados, com vista a informar o público e permitir uma avaliação das emissões de CO₂ e da eficiência energética do transporte marítimo em função da dimensão, tipo de navios, atividade, ou qualquer outra categoria considerada relevante.
5. A Comissão procede a uma avaliação, a cada dois anos, do impacto geral do setor dos transportes marítimos no clima mundial, incluindo as que não estão relacionadas com as emissões de CO₂, ou com os seus efeitos.
6. No âmbito do seu mandato, a EMSA presta assistência à Comissão no cumprimento do disposto no presente artigo e nos artigos 12.º e 17.º do presente regulamento, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾.

CAPÍTULO V

COOPERAÇÃO INTERNACIONAL

Artigo 22.º

Cooperação internacional

1. A Comissão informa regularmente a OMI e outros organismos internacionais relevantes a respeito da aplicação do presente regulamento, sem prejuízo da repartição de competências ou dos processos de tomada de decisões previstos nos Tratados.
2. A Comissão e, quando relevante, os Estados-Membros mantêm um intercâmbio técnico com países terceiros, em especial sobre o futuro desenvolvimento de métodos de monitorização, a organização da comunicação de informações e a verificação dos relatórios de emissões.
3. Caso se chegue a um acordo internacional sobre um sistema mundial de monitorização, comunicação e verificação das emissões de gases com efeito de estufa ou sobre as medidas a tomar a nível mundial para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo, a Comissão reexamina o presente regulamento e, se se justificar, propõe alterações ao mesmo a fim de assegurar a sua coerência com esse acordo internacional.

CAPÍTULO VI

PODERES DELEGADOS, COMPETÊNCIAS DE EXECUÇÃO E DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 23.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo. É particularmente importante que a Comissão siga a sua prática habitual e consulte peritos, nomeadamente dos Estados-Membros, antes de adotar esses atos delegados.
2. O poder de adotar atos delegados referido nos artigos 5.º, n.º 2, 15.º, n.º 5, e 16.º, n.º 3, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 1 de julho de 2015. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por prazos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.
3. A delegação de poderes referida nos artigos 5.º, n.º 2, 15.º, n.º 5, e 16.º, n.º 3, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

⁽¹⁾ Regulamento (CE) n.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002, que institui a Agência Europeia da Segurança Marítima (JO L 208 de 5.8.2002, p. 1).

5. Os atos delegados adotados nos termos dos artigos 5.º, n.º 2, 15.º, n.º 5, e 16.º, n.º 3, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 24.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo comité criado pelo artigo 26.º do Regulamento (UE) n.º 525/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾. Este comité deve ser entendido como comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011. Na falta de parecer do Comité, a Comissão não pode adotar o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Artigo 25.º

Alteração da Diretiva 2009/16/CE

À lista constante do anexo IV da Diretiva 2009/16/CE é aditado o seguinte ponto:

- «50. Documento de conformidade emitido ao abrigo do Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva 2009/16/CE ^(*).

^(*) JO L 123 de 19.5.2015, p. 55».

Artigo 26.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor em 1 de julho de 2015.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Estrasburgo, em 29 de abril de 2015.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

M. SCHULZ

Pelo Conselho

A Presidente

Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA

⁽¹⁾ Regulamento (UE) n.º 525/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de maio de 2013, relativo à criação de um mecanismo de monitorização e de comunicação de informações sobre emissões de gases com efeito de estufa e de comunicação a nível nacional e da União de outras informações relevantes no que se refere às alterações climáticas, e que revoga a Decisão n.º 280/2004/CE (JO L 165 de 18.6.2013, p. 13).

ANEXO I

Métodos de monitorização das emissões de CO₂A. CÁLCULO DAS EMISSÕES DE CO₂ (ARTIGO 9.º)

Para efeitos de cálculo das emissões de CO₂, as companhias aplicam a seguinte fórmula:

Consumo de combustível × fator de emissão

No consumo de combustível inclui-se o combustível consumido pelas máquinas principais, pelas máquinas auxiliares, turbinas a gás, caldeiras e pelos geradores de gás inerte.

O consumo de combustível nos portos com os navios atracados é calculado separadamente.

Em princípio, são utilizados valores por defeito para os fatores de emissão dos combustíveis, a não ser que a companhia decida usar os dados sobre a qualidade do combustível constantes das guias de entrega de combustível (BDN) e utilizados para demonstrar o cumprimento dos regulamentos aplicáveis em matéria de emissões de enxofre.

Esses valores por defeito para os fatores de emissão baseiam-se nos valores do Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas (IPCC) mais recentes disponíveis. Esses valores podem ser obtidos a partir do anexo VI do Regulamento (UE) n.º 601/2012 da Comissão ⁽¹⁾.

Devem aplicar-se fatores de emissão adequados aos biocombustíveis e combustíveis alternativos não fósseis.

B. MÉTODOS PARA DETERMINAÇÃO DAS EMISSÕES DE CO₂

A companhia deve definir no plano de monitorização o método de monitorização utilizado para calcular o consumo de combustível para cada tipo de navio sob a sua responsabilidade e assegurar que, uma vez escolhido, esse método é aplicado de forma coerente.

Deve utilizar-se o consumo real de combustível em cada viagem, calculado segundo um dos métodos seguintes:

- a) Guia de entrega de combustível (BDN) e inventários periódicos dos tanques de combustível;
- b) Monitorização dos tanques de combustível a bordo;
- c) Medidores de fluxo para os processos de combustão aplicáveis;
- d) Medição direta das emissões de CO₂.

Pode ser utilizada uma combinação destes métodos, logo que seja avaliada pelo verificador, se tal melhorar a precisão da medição em termos globais.

1. Método A: BDN e inventários periódicos dos tanques de combustível

Este método baseia-se na quantidade e no tipo de combustível definidos na BDN, conjugados com inventários periódicos dos tanques de combustível baseados nas leituras efetuadas nos tanques. O combustível existente no início do período, mais as entregas, menos o combustível disponível no fim do período e o combustível extraído dos tanques entre o início e o fim do período, constituem, em conjunto, o combustível consumido ao longo do período.

O período considerado corresponde ao tempo decorrido entre duas escalas em portos ou o tempo passado dentro de um porto. É necessário especificar o tipo e o teor de enxofre do combustível utilizado num dado período.

Este método não deve ser utilizado se não estiverem disponíveis a bordo dos navios BDN, especialmente quando a carga é utilizada como combustível, nomeadamente no caso do gás natural liquefeito (GNL) vaporizado.

Ao abrigo dos atuais regulamentos do anexo VI da MARPOL, a BDN é obrigatória e conservada a bordo durante três anos após o abastecimento do combustível, devendo estar facilmente disponíveis. O inventário periódico dos tanques de combustível a bordo baseia-se nas leituras efetuadas nos tanques. Utiliza quadros relativos a cada tanque para determinar o volume no momento da leitura. A incerteza associada às guias de entrega de combustível deve ser especificada no plano de monitorização. As leituras efetuadas nos tanques de combustível devem obedecer a métodos adequados, designadamente sistemas automatizados, sondagens e sondas de medição. O método de sondagem dos tanques e o grau de incerteza a ele associado devem ser especificados no plano de monitorização.

⁽¹⁾ Regulamento (UE) n.º 601/2012 da Comissão, de 21 de junho de 2012, relativo à monitorização e comunicação de informações relativas às emissões de gases com efeito de estufa nos termos da Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 181 de 12.7.2012, p. 30).

Se a quantidade correspondente ao abastecimento de combustível ou a quantidade de combustível que subsiste nos tanques forem determinadas em unidades de volume, expresso em litros, a companhia deve converter em massa o volume correspondente a essa quantidade, utilizando os valores da densidade real. Para determinar a densidade real, a companhia deve utilizar um dos seguintes meios:

- a) Os sistemas de medição de bordo;
- b) A densidade medida pelo fornecedor de combustível no momento do abastecimento e registada na fatura ou BDN.

A densidade real é expressa em kg/l e referente à temperatura aplicável a uma medição específica. Se não estiverem disponíveis valores da densidade real, aplica-se, com logo que seja avaliado pelo verificador, um fator de densidade normalizado para o tipo de combustível em causa.

2. Método B: monitorização dos tanques de combustível a bordo

Este método baseia-se nas leituras efetuadas em todos os tanques de combustível a bordo. As leituras devem realizar-se diariamente, quando o navio estiver no mar, e de cada vez que o navio carregue ou descarregue combustível.

As variações cumulativas do nível dos tanques de combustível entre duas leituras correspondem ao combustível consumido durante o período.

O período considerado corresponde ao tempo decorrido entre duas escalas em portos ou ao tempo passado dentro de um porto. É necessário especificar o tipo e o teor de enxofre do combustível utilizado num dado período.

As leituras efetuadas nos tanques de combustível devem obedecer a métodos adequados, como os sistemas automatizados, as sondagens e as sondas de medição. O método de sondagem dos tanques e a incerteza a ele associada devem ser especificados no plano de monitorização.

Se a quantidade correspondente ao abastecimento de combustível ou a quantidade de combustível que subsiste nos tanques for determinada em unidades de volume, expresso em litros, a companhia deve converter em massa o volume correspondente a essa quantidade, utilizando os valores da densidade real. Para determinar a densidade real, a companhia deve utilizar um dos seguintes meios:

- a) Os sistemas de medição de bordo;
- b) A densidade medida pelo fornecedor de combustível no momento do abastecimento e registada na fatura ou BDN;
- c) A densidade medida numa análise de ensaios realizada num laboratório acreditado de ensaios de combustíveis, se existente.

A densidade real é expressa em kg/l e referente à temperatura aplicável a uma medição específica. Se não estiverem disponíveis valores da densidade real, aplica-se, logo que seja avaliado pelo verificador, um fator de densidade normalizado para o tipo de combustível em causa.

3. Método C: medidores de fluxo para os processos de combustão aplicáveis

Este método baseia-se na medição dos fluxos de combustível a bordo. Os dados resultantes de todos os medidores de fluxo para as fontes de emissão de CO₂ relevantes devem ser combinados para determinar o consumo de combustível total num período específico.

O período considerado corresponde ao tempo decorrido entre duas escalas em portos ou ao tempo passado dentro de um porto. É necessário especificar o tipo e o teor de enxofre do combustível utilizado num dado período.

Os métodos de calibragem aplicados e a incerteza associada aos medidores de fluxo utilizados devem ser especificados no plano de monitorização.

Se a quantidade correspondente ao abastecimento de combustível ou a quantidade de combustível que subsiste nos tanques for determinada em unidades de volume, expresso em litros, a companhia deve converter em massa o volume correspondente a essa quantidade, utilizando os valores da densidade real. Para determinar a densidade real, a companhia deve utilizar um dos seguintes meios:

- a) Os sistemas de medição de bordo;
- b) A densidade medida pelo fornecedor de combustível no momento do abastecimento e registada na fatura ou BDN.

A densidade real é expressa em kg/l e determinada para a temperatura aplicável a uma medição específica. Se não estiverem disponíveis valores da densidade real, aplica-se, logo que seja avaliado pelo verificador, um fator de densidade normalizado para o tipo de combustível em causa.

4. Método D: medição direta das emissões de CO₂

A medição direta das emissões de CO₂ pode ser utilizada para viagens e para as emissões de CO₂ verificadas em portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro. No CO₂ emitido inclui-se o CO₂ emitido pelas máquinas principais, pelas máquinas auxiliares, turbinas a gás, pelas caldeiras e pelos geradores de gás inerte. No caso dos navios que comuniquem informações baseadas neste método, o consumo de combustível deve ser calculado utilizando as emissões de CO₂ medidas e o fator de emissão aplicável aos combustíveis em causa.

Este método baseia-se na determinação dos fluxos das emissões de CO₂ nas chaminés de gases de escape dos navios multiplicando a concentração de CO₂ do gás de escape pelo fluxo deste gás.

Os métodos de calibragem aplicados e a incerteza associada aos dispositivos utilizados devem ser especificados no plano de monitorização.

ANEXO II

Monitorização de outras informações pertinentes em termos de clima

A. MONITORIZAÇÃO POR VIAGEM (ARTIGO 9.º)

1. Para efeitos da monitorização de outras informações pertinentes em termos de clima por viagem (artigo 9.º, n.º 1), as companhias devem respeitar as seguintes regras:

- a) Para a data e a hora de partida e de chegada utiliza-se o Tempo Médio de Greenwich (*Greenwich Mean Time* — GMT). O tempo passado no mar é calculado com base nas informações relativas à partida e à chegada aos portos e excluir o período em que o navio esteja fundeado.
- b) A distância percorrida pode corresponder à rota mais direta entre o porto de partida e o porto de chegada ou à distância efetivamente percorrida. Caso se utilize a distância da rota mais direta entre o porto de partida e o porto de chegada, deve ter-se em conta um fator de correção prudente para garantir que a distância percorrida não é significativamente subestimada. O plano de monitorização deve especificar o cálculo da distância utilizado e, se necessário, o fator de correção utilizado. A distância percorrida deve ser expressa em milhas náuticas.
- c) A atividade de transporte é determinada multiplicando a distância percorrida pela carga transportada.
- d) No caso dos navios de passageiros, a carga transportada é expressa pelo número de passageiros. Relativamente a todas as outras categorias de navios, a quantidade de carga transportada é expressa quer em toneladas métricas quer em metros cúbicos padrão, conforme adequado.
- e) Relativamente aos navios ro-ro, a carga transportada é definida como o número de unidades de carga (camiões, automóveis, etc.) ou de metros de fila ocupados, multiplicado por valores predefinidos para o respetivo peso. Nos casos em que a carga transportada por navios ro-ro tenha sido definida com base no anexo B da norma CEN EN 16258 (2012), abrangendo «Metodologia para o cálculo e declaração de consumo de energia e emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte (carga e passageiros)», essa definição é considerada como estando conforme com o presente regulamento.

Para efeitos do presente regulamento, navio ro-ro significa um navio concebido para o transporte de unidades de transporte de carga ro-ro ou contendo espaços de carga ro-ro.

- f) Relativamente aos navios porta-contentores, a carga transportada é definida como o peso total em toneladas de carga ou, na sua falta, o número de TEU multiplicado por valores predefinidos para o respetivo peso. Nos casos em que a carga transportada por um navio porta-contentores seja definida de acordo com as orientações ou instrumentos da OMI ao abrigo da Convenção para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Convenção SOLAS), essa definição é considerada conforme com o presente regulamento.

Para efeitos do presente regulamento, «navio porta-contentores» significa um navio destinado exclusivamente ao transporte de contentores nos porões ou no convés.

- g) A determinação da carga transportada por categorias de navios que não os navios de passageiros, navios ro-ro e navios porta-contentores deve permitir ter em conta, sempre que aplicável, o peso, o volume da carga e o número de passageiros transportados. Essas categorias devem incluir, nomeadamente, os navios petroleiros, os navios graneleiros, os navios de carga geral, os navios de carga frigoríficos, os navios de transporte de veículos e os navios de carga combinada.
2. A fim de garantir condições uniformes de aplicação do n.º 1, alínea g), a Comissão adota, através de atos de execução, regras técnicas que especificam os parâmetros aplicáveis a cada uma das outras categorias de navios referidos nessa alínea.

Esses atos de execução são adotados até 31 de dezembro de 2016, pelo procedimento de exame referido no artigo 24.º, n.º 2.

A Comissão, através de atos de execução, pode rever, sempre que adequado, os parâmetros aplicáveis referidos no n.º 1, alínea g). Quando relevante, a Comissão deve rever igualmente esses parâmetros para ter em conta as alterações ao presente anexo nos termos do artigo 5.º, n.º 2. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame referido no artigo 24.º, n.º 2

3. No cumprimento das regras previstas nos números 1 e 2, as companhias podem igualmente optar por incluir informações específicas relativas à classe de gelo do navio e à navegação no gelo.

B. MONITORIZAÇÃO ANUAL (ARTIGO 10.º)

Para efeitos de monitorização anual de outras informações pertinentes em termos de clima, as companhias devem respeitar as seguintes regras:

Os valores a monitorizar ao abrigo do artigo 10.º são determinados por agregação dos respetivos dados por viagem.

A eficiência energética média é monitorizada por meio de pelo menos quatro indicadores — o consumo de combustível por distância, o consumo de combustível por atividade de transporte, as emissões de CO₂ por distância e as emissões de CO₂ por atividade de transporte — que são calculadas da seguinte forma:

Consumo de combustível por distância = consumo total anual de combustível/distância total percorrida

Consumo de combustível por atividade de transporte = consumo total anual de combustível/atividade de transporte total

Emissões de CO₂ por distância = emissões de CO₂ totais anuais/distância total percorrida

Emissões de CO₂ por atividade de transporte = emissões de CO₂ totais anuais/atividade de transporte total

No cumprimento destas regras, as companhias podem igualmente optar por incluir informações específicas relativas à classe de gelo do navio e à navegação no gelo, bem como outras informações relacionadas com o combustível consumido e com o nível das emissões de CO₂, discriminadas com base noutros critérios definidos no plano de monitorização.

ANEXO III

Elementos a considerar para os atos delegados previstos nos artigos 15.º e 16.º

A. PROCEDIMENTOS DE VERIFICAÇÃO

- Competências dos verificadores;
- Documentos a apresentar pelas companhias aos verificadores;
- Avaliação de risco a efetuar pelos verificadores;
- Avaliação da conformidade do plano de monitorização;
- Verificação do relatório de emissões;
- Nível de materialidade;
- Razoável certeza dos verificadores;
- Inexatidões materiais e não conformidades;
- Conteúdo do relatório de verificação;
- Recomendações de melhoria;
- Comunicação entre as companhias, os verificadores e a Comissão.

B. ACREDITAÇÃO DOS VERIFICADORES

- Como pode ser solicitada a acreditação para as atividades de transporte marítimo;
 - Como serão os verificadores avaliados pelos organismos nacionais de acreditação para a emissão de um certificado de acreditação;
 - Como é efetuada a fiscalização pelos organismos nacionais de acreditação exigida para confirmar a continuação da acreditação;
 - Requisitos que os organismos nacionais de acreditação devem preencher para serem considerados competentes para conceder a acreditação aos verificadores das atividades de transporte marítimo, incluindo a referência às normas harmonizadas.
-