Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2023/2599

23.11.2023

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2023/2599 DE LA COMMISSION

du 22 novembre 2023

établissant les règles aux fins de l'application de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'administration des compagnies maritimes par les autorités responsables d'une compagnie maritime

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil ([1]), et notamment son article 3 *octies septies*, paragraphe 4,

considérant ce qui suit:

(1) La directive 2003/87/CE, telle que modifiée par la directive (UE) 2023/959 du Parlement européen et du Conseil ([2]), prévoit l'inclusion des émissions du transport maritime dans le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union (ci-après le «SEQE de l'UE»).

(2) Afin de réduire la charge administrative pesant sur les compagnies maritimes, la directive 2003/87/CE prévoit qu'un État membre est responsable de chaque compagnie maritime. Conformément à la directive 2003/87/CE, l'État membre responsable de l'administration d'une compagnie maritime est dénommé «autorité responsable d'une compagnie maritime».

(3) Dans le cadre du droit maritime général, la notion de «compagnie maritime» fait référence à l'entité chargée de la gestion du navire et ne peut pas être modifiée par un accord bilatéral entre les parties. Toutefois, cette approche générale n'est pas la plus appropriée dans le contexte du SEQE de l'UE, qui fait l'objet du présent acte. Il est en effet nécessaire, dans ce contexte particulier du SEQE de l'UE, que les obligations soient assignées à l'entité la plus apte à prendre les mesures nécessaires. Contrairement à ce qui se passe en droit maritime général, cette entité peut être différente de l'entité chargée de la gestion effective du navire. Compte tenu de ce qui précède, aux fins du SEQE de l'UE, il est nécessaire de s'écarter du sens que le terme «compagnie maritime» revêt en droit maritime général afin de permettre aux parties de convenir contractuellement de l'entité qui endossera les obligations découlant du SEQE de l'UE.

(4) Afin de garantir l'égalité de traitement entre les compagnies maritimes, il convient que les États membres suivent des règles harmonisées pour l'administration des compagnies maritimes qui relèvent de leur responsabilité. Afin de garantir un contrôle adéquat de l'application du SEQE de l'UE et en vue de tenir compte des différences existant entre le SEQE de l'UE et le droit maritime général, dans le cas où un organisme ou une personne auxquels le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire ont, en assumant cette responsabilité, accepté de s'acquitter des tâches et des obligations imposées par le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, lequel figure à l'annexe I du

([1]) JO L 275 du 25.10.2003, p. 32.
([2]) Directive (UE) 2023/959 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union (JO L 130 du 16.5.2023, p. 134).

règlement (CE) nº 336/2006 du Parlement européen et du Conseil ([3]), et également d'assumer la responsabilité des obligations relevant du SEQE de l'UE, les États membres devraient veiller à ce que cet organisme ou cette personne aient été dûment mandatés par le propriétaire du navire pour se conformer aux mesures nationales transposant la directive 2003/87/CE, y compris l'obligation de restituer les quotas en vertu des articles 3 *octies ter* et 12 de ladite directive. Dans la mesure où elle s'écarte de la pratique en ce qui concerne la définition de «compagnie maritime» en droit maritime général, cette exigence se limite à l'endossement des responsabilités relevant du SEQE de l'UE.

(5) Afin de faciliter le contrôle de l'application du SEQE de l'UE, les organismes ou les personnes qui ont assumé la responsabilité des obligations relevant du SEQE de l'UE devraient fournir les informations sur les navires relevant de leur responsabilité à l'autorité responsable d'une compagnie maritime concernée.

(6) L'identité des entités responsables du respect des obligations prévues par le règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil ([4]) et des obligations prévues par la directive 2003/87/CE doit, à tout moment, être clairement établie. À cette fin, et en vue d'assurer la cohérence en matière d'administration et de respect de la législation, le règlement (UE) 2015/757 prévoit que la même entité doit être responsable des obligations relevant de ces deux actes.

(7) L'article 3 *octies septies*, paragraphes 1 et 3, de la directive 2003/87/CE contient les dispositions régissant l'attribution de chaque compagnie maritime à son autorité responsable. Afin de garantir l'égalité de traitement entre les compagnies maritimes, il est nécessaire de prévoir des règles détaillées harmonisées en ce qui concerne l'attribution des compagnies maritimes aux États membres. Les règles d'attribution d'une compagnie maritime à un État membre tiennent compte du pays d'immatriculation de la compagnie maritime, lequel est fonction des informations enregistrées dans Thetis MRV, le système d'information spécifique de l'Union développé et exploité par l'Agence européenne pour la sécurité maritime qui sous-tend la mise en œuvre du règlement (UE) 2015/757. L'attribution des compagnies maritimes non immatriculées dans un État membre devrait être régie par les données relatives aux escales enregistrées dans le système d'échange d'informations maritimes de l'Union mis en place par la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil ([5]) (SafeSeaNet). Les données relatives aux escales peuvent être complétées par des informations provenant d'autres systèmes d'information, le cas échéant.

(8) En outre, il est nécessaire d'établir des règles d'attribution détaillées, d'une part, pour les compagnies maritimes non immatriculées dans un État membre qui n'ont effectué aucun voyage relevant du champ d'application de l'article 3 *octies bis* de la directive 2003/87/CE au cours des quatre années de surveillance précédentes et dont le premier voyage relevant du champ d'application de ladite directive est un voyage entre des ports relevant de la juridiction de deux États membres, et d'autre part, pour les compagnies maritimes non immatriculées dans un État membre qui ont réalisé un nombre maximal d'escales identique dans deux États membres ou plus. Afin de garantir une mise en œuvre harmonieuse du SEQE de l'UE, les États membres devraient échanger des informations en cas de modification de l'autorité responsable d'une compagnie maritime donnée.

(9) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité des changements climatiques,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

1. Dans le cas où un organisme ou une personne, tels que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, auxquels le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire, ont, en assumant cette responsabilité, accepté de s'acquitter des tâches et des obligations imposées par le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation

([3]) Règlement (CE) nº 336/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 février 2006 relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté et abrogeant le règlement (CE) nº 3051/95 du Conseil (JO L 64 du 4.3.2006, p. 1).

([4]) Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 123 du 19.5.2015, p. 55).

([5]) Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (JO L 208 du 5.8.2002, p. 10).

des navires et la prévention de la pollution, lequel figure à l'annexe I du règlement (CE) nº 336/2006, et également d'assumer la responsabilité des obligations de se conformer aux mesures nationales transposant la directive 2003/87/CE et de l'obligation de restituer des quotas en vertu des articles 3 *octies ter* et 12 de ladite directive (ci-après les «obligations SEQE»), les États membres veillent à ce que cet organisme ou cette personne aient été dûment mandatés par le propriétaire du navire pour se conformer aux obligations SEQE.

2. Aux fins du paragraphe 1, l'organisme ou la personne fournissent à l'autorité responsable d'une compagnie maritime dont ils relèvent un document indiquant clairement qu'ils ont été dûment mandatés par le propriétaire du navire pour se conformer aux obligations SEQE.

Le document est signé à la fois par propriétaire du navire et par l'organisme ou la personne en question.

Si ce document est rédigé dans une langue autre qu'une langue officielle de l'État membre ou que l'anglais, une traduction en anglais est fournie.

Si ce document est une copie, celle-ci est certifiée conforme par un notaire ou une personne exerçant des fonctions équivalentes spécifiée par l'autorité responsable d'une compagnie maritime. Si la copie certifiée conforme n'est pas délivrée dans l'État membre de l'autorité responsable d'une compagnie maritime, la copie est légalisée, sauf dispositions contraires de la législation nationale.

3. Le document visé au paragraphe 2 contient les éléments suivants:

a) le nom et le numéro d'identification unique de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour les compagnies et les propriétaires enregistrés de l'organisme ou de la personne mandatés par le propriétaire du navire;

b) le pays d'enregistrement de l'organisme ou de la personne mandatée par le propriétaire du navire, tel qu'il est enregistré dans le système de numéro d'identification unique de l'OMI pour les compagnies et les propriétaires enregistrés;

c) le nom du propriétaire du navire, et son numéro d'identification unique de l'OMI pour les compagnies et les propriétaires enregistrés;

d) les informations suivantes pour le propriétaire du navire (personne de contact):

   i) prénom;

   ii) nom de famille;

   iii) intitulé du poste;

   iv) adresse professionnelle;

   v) numéro de téléphone professionnel;

   vi) adresse électronique professionnelle;

e) date d'application du mandat octroyé par le propriétaire du navire à l'organisme ou à la personne;

f) numéro OMI d'identification de chaque navire relevant du mandat.

4. Lorsque l'organisme ou la personne visés au premier paragraphe ne peuvent fournir à leur autorité responsable le document visé au paragraphe 2, le propriétaire du navire est réputé être l'entité responsable des obligations SEQE.

Article 2

1. Lorsque l'entité qui a assumé la responsabilité des obligations SEQE est le propriétaire du navire, l'autorité responsable d'une compagnie maritime veille à ce que ledit propriétaire lui fournisse un document comprenant la liste des navires pour lesquels il assume la responsabilité des obligations SEQE et dont les émissions relèvent du champ d'application de la directive 2003/87/CE, ainsi que les numéros OMI d'identification des navires en cause.

2. En cas de modification de la liste visée au paragraphe 1, le propriétaire du navire informe sans délai l'autorité responsable d'une compagnie maritime et, pour chacun des navires ne relevant plus de sa responsabilité, fournit à cette dernière un document mis à jour, ainsi que le nom et le numéro d'identification unique de l'OMI pour les compagnies et les propriétaires enregistrés de la nouvelle compagnie maritime.

Article 3

1. Aux fins de l'attribution d'une compagnie maritime à une autorité responsable d'une compagnie maritime conformément à l'article 3 *octies septies* de la directive 2003/87/CE, le pays d'immatriculation d'une compagnie maritime visé à l'article 3 *octies septies* de ladite directive est le pays enregistré dans Thetis MRV, le système d'information spécifique de l'Union qui soutient la mise en œuvre du règlement (UE) 2015/757.

2. Aux fins de l'attribution à une autorité responsable d'une compagnie maritime conformément à l'article 3 *octies septies*, paragraphe 1, de la directive 2003/87/CE d'une compagnie maritime non immatriculée dans un État membre, les données relatives aux escales sont fondées sur les données enregistrées dans le système d'échange d'informations maritimes de l'Union (SafeSeaNet) mis en place par la directive 2002/59/CE.

Lorsque les données enregistrées dans SafeSeaNet sont insuffisantes pour permettre l'attribution d'une compagnie maritime non immatriculée dans un État membre à une autorité responsable d'une compagnie maritime, la Commission peut utiliser des données complémentaires, telles que les données du système d'identification automatique, stockées par d'autres systèmes d'information.

Article 4

Lorsque le premier voyage d'un navire d'une compagnie maritime non immatriculée dans un État membre, au sens de l'article 3 *octies septies*, paragraphe 1, point c), de la directive 2003/87/CE, est un voyage ayant débuté dans un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et ayant pris fin dans un port d'escale relevant de la juridiction d'un autre État membre, l'autorité responsable de ladite compagnie maritime est l'État membre dans lequel ce voyage a commencé.

Article 5

Dans le cas où une compagnie maritime non immatriculée dans un État membre totalise un nombre maximal d'escales identique dans deux États membres ou plus, l'autorité responsable d'une compagnie maritime est l'État membre dans lequel la compagnie maritime a effectué sa première escale au cours des voyages qui ont débuté ou pris fin dans lesdits États membres qui comptabilisent le même nombre d'escales au cours des périodes de déclaration concernées.

La date et l'heure de départ ou d'arrivée sont calculées en fonction du temps universel coordonné (GMT/UTC).

Article 6

1. En cas de changement d'autorité responsable d'une compagnie maritime, la nouvelle autorité responsable a accès à toutes les informations pertinentes concernant la compagnie maritime en question. Cela inclut l'accès au programme de surveillance de chaque navire relevant de la responsabilité de la compagnie maritime, aux déclarations d'émissions précédentes au niveau du navire et aux déclarations au niveau du navire à présenter en cas de changement de compagnie pour chaque navire sous la responsabilité de la compagnie maritime, ainsi qu'aux données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie pour les périodes de surveillance précédentes.

2. L'autorité qui était responsable d'une compagnie maritime avant le changement visé au paragraphe 1 fait preuve de la diligence nécessaire en vue de fournir à la nouvelle autorité responsable, lorsque celle-ci en fait la demande, tout document ou information utiles supplémentaires concernant la compagnie maritime concernée.

3. L'autorité qui était responsable d'une compagnie maritime avant le changement visé au paragraphe 1 a accès aux informations relatives à la période pendant laquelle la compagnie maritime était sous sa responsabilité autant que de besoin, notamment aux fins du traitement des procédures de sanctions applicables aux violations des dispositions nationales prises en application de la directive 2003/87/CE et des sanctions visées à l'article 16, paragraphe 3, de ladite directive.

Article 7

Le présent règlement entre en vigueur le troisième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 22 novembre 2023.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN