



Date : 24 April 2020

Circular Ref.:0041C/TG/04/20

Subject: "Guidance on the "International Maritime Organization Data Collection System for Fuel Oil Consumption of Ships (IMO DCS)" and the European Union System for Monitoring, Reporting, and Verification of Carbon Dioxide Emissions from Maritime Transport (EU MRV)".

To: Deputy Registrars, Ship-owners, Ship-operators & Ship-managers, Masters and Officers of merchant ships, Flag State Surveyors, and Recognised Organisations.

Scope: This Merchant Marine Circular aims to provide guidance for complying with both: (1) MARPOL, Annex VI, regulation 22A- the global International Maritime Organization (IMO) data collection system for fuel oil consumption of ships (IMO Data Collection System DCS) and (2) the regional European Union (EU) system for Monitoring, Reporting, and Verification (MRV).

References:

- a. EU Regulation 2015/757 (EU MRV), on the monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from maritime transport, and amending Directive 2009/16/EC, 29 April 2015.
- b. EU Regulation 2016/1927, on templates for monitoring plans, emissions reports and documents of compliance pursuant to Regulation (EU) 2015/757, 04 November 2016.
- c. MARPOL Annex VI, Regulation 22A (IMO DCS).
- d. IMO Resolution MEPC.282(70) - Guidelines for the Development of a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP), adopted on 28.10.2016.
- e. IMO Resolution MEPC.278(70)-Amendments to MARPOL Annex VI (Data collection system for fuel oil consumption of ships), adopted 28.10.2016.
- f. IMO Resolution MEPC.292(71) - 2017 Guidelines for Administration Verification of Ship Fuel Oil Consumption Data.
- g. IMO Resolution MEPC.293(71) - 2017 Guidelines for the Development and Management of the IMO Ship Fuel Oil Consumption Database.
- h. IMO MEPC.1/Circ.871-4 September 2017) Submission of data to the IMO data collection system for fuel oil consumption of ships from a state not party to MARPOL Annex VI

General context

1. The purpose of this Marine Advisory is to provide guidance on compliance with EU MRV regulations and MARPOL, Annex VI, regulation 22A (IMO Data Collection System (DCS)). Until the conclusion of the ratification process of MARPOL ANNEX VI by TOGO, requirements of Annex VI, Regulation 22A (IMO DCS) will be applicable as per IMO MEPC.1/Circ.871-4 September 2017. The IMO regulation applies to all ships of 5.000 gross tonnage and above. The EU regulation applies to all cargo and passenger ships of more than 5.000 gross tonnage that call on ports in Europe.

The EU regulation included a provision that the Commission shall review the regulation and shall, if appropriate, propose amendments to this Regulation in order to ensure alignment with an international agreement (IMO DCS). In February 2019, the European Commission made a proposal to amend the EU MRV Regulation to take appropriate account of the global data collection system, which is still under consultation within the EU framework.

There are several common requirements between the two schemes, including monitoring, verification and annual data reporting. Considering the common of the EU MRV and IMO DCS schemes, there are efficiencies to be gained in the implementation of both schemes by combining key compliance aspects to the extent possible. This will avoid unnecessary duplication, reduce administrative burdens and thus provide a cost-efficient, streamlined and quality focused service for shipowners covering both regulations.

#



IMO DCS

2. The IMO DCS entered into force in 01 March 2018 through amendments to MARPOL Annex VI by IMO Resolution MEPC.278(70). The IMO DCS will require the development of operational procedures in a new Part II of the Ship Efficiency Management Plan (SEEMP) using a proscribed format. The IMO data collection system requires ships of 5 000 gross tonnage (GT) and above to report consumption data for each type of fuel oil, hours underway and distance travelled, for all international voyages. The IMO DCS covers any maritime activity carried out by ships, including dredging, pipeline laying, ice-breaking, fish-catching and off-shore installations. The IMO DCS does not apply to ships not propelled by mechanical means, platforms including Floating Production, Storage and Offloading Facilities (FPSOs) and Floating Storage Units (FSUs), and drilling rigs regardless of their propulsion.

Reporting started with the year 2019. The Ship Energy Efficiency Management Plans of all ships covered by the IMO DCS must include a description of the methodology for data collection and reporting. After each calendar year, the aggregated data are reported to the flag state or any organization duly authorized by it. If the data have been reported in accordance with the requirements, the flag state or any organization duly authorized by it, issues a statement of compliance to the ship. Flag states or any organization duly authorized subsequently transfer this data to an IMO ship fuel oil consumption database, which is part of the Global Integrated Shipping Information System (GISIS) platform. IMO will then produce annual reports, summarizing the data collected.

3. In accordance with IMO requirements, the TOGO Maritime Administration is authorizing its ROs to:

- Perform verification of SEEMPs Part II for every vessel of 5000 gross tonnage and above as required by Regulation 22A of Annex VI of MARPOL 73/78 and afterwards issue a "Confirmation of Compliance" for the ship upon successful completion of verification. This "Confirmation of Compliance" must be retained on board the ship;
- Verify if the data reported by ships of 5.000 gross tonnage and above has been collected and complies with Regulation 22A of Annex VI of MARPOL 73/78 and afterwards issue a "Statement of Compliance" in accordance with Regulation 6.6 and 6.7 of Annex VI of MARPOL 73/78.
- Upon issuance of C.o.C. (Confirmation of Compliance) and S.o.C. (Statement of Compliance) to submit same along with the reported data noted in appendix IX, Annex VI, of MARPOL 73/78 to Togo's international ship registry.
- Submit to the International Maritime Organization the reported data noted in appendix IX, Annex VI, of MARPOL 73/78, using the IMO Ship Fuel Oil Consumption Database. (GISIS Module- Appendix 2 for non-parties to MARPOL ANNEX VI). Upon completion of the above submission to inform Togo's international ship registry accordingly.

4. **Change of Owners / Managers:** In the event of a change of owners/managers, the ship, on the day of completion of the change or as close as possible, shall report to its Recognized Organization [or Independent Verifier], the aggregate data for the period of the calendar year corresponding to the existing managers/owners, as specified in MARPOL Appendix IX of Annex VI informing also the TOGO Maritime Administration

5. **Change of Flag:** In the event of transfer of Flag, the ship, on the day of the completion of the transfer, or as close as possible, shall report to her Recognized Organization [or Independent Verifier], the aggregated data for the period of the calendar year corresponding to the period under the losing Flag, as specified in MARPOL Appendix IX of Annex VI informing also the new Maritime Administration.



EU MRV

6. EU MRV Data Collection Scheme: The MRV scheme entered into force on 01 July 2015 through EU Regulation 2015/757, as part of an effort to reduce greenhouse gas (GHG) emissions. The regional regulation requires shipping companies to establish an MP for data collection, to provide reports measuring the quantity of Carbon dioxide (CO2) emissions from individual ships, per voyage for every voyage touching on an EU port, on an annual basis. The Monitoring Plan (M.P.) should be developed in line with EU regulation 2016/1927. The MP is subject to verification by an accredited independent verifier in accordance with EU Regulation 2015/757. This verifier is EU accredited by a national body (which may also be a class society or may be another verification body with the appropriate accreditation).

7. EU MRV Applicability: The EU MRV applies to all ships of more than 5.000 gross tonnage (GT), for all voyages conducted into, between, and out of EU and European Free Trade Association (EFTA) States' (Norway and Iceland) ports. It is important to note that the EU ports also include 'outermost regions' which are ports that are not geographically within Europe, but because they are under the Administrative control of an EU member State, they are considered an EU port of call. These include: the Azores, Canary Islands, Madeira, Martinique, Guadeloupe, French Guyana, Saint-Martin, Mayotte, and Reunion. For a list of European Economic Area (EEA) Member States' Overseas Countries and Territories which do not qualify as EU ports of call, refer to the Frequently Asked Questions on the implementation of the MRV shipping Regulation of the European Commission (https://ec.europa.eu/cima/policies/transport/shipping_en#tab-0-3). The MRV Regulation is not applicable to voyages and activities for purposes other than transporting cargo or passengers for commercial purposes, such as dredging, ice-breaking, pipe laying and offshore installation and construction. Moreover, the MRV regulation does not apply to warships, naval auxiliaries, fish-catching or fish-processing ships, wooden ships of a primitive build, ships not propelled by mechanical means, or government ships used for non-commercial purposes

8. EU MRV: MP Overview: The first step for ship owners and operators should be to prepare a ship-specific monitoring plan (M.P.) for fuel consumption data collection and CO2 emissions for each of their ships (EU 2015/757 Article 6). The MP is subject to verification by an independent, EC-accredited verifier. If a ship only falls within the scope of the MRV Regulation after 31 August 2017 the company is to submit a monitoring plan to the verifier without undue delay and within two months of the ships first call in a port under the jurisdiction of a EU Member State. Ship owners have three (3) options for verification pursuant to Regulation (EC) No. 765/2008 by either: (a) their own Recognized Organization (RO), if accredited by a National Accreditation Body (NAB)1 recognized by the EC; (b) another so accredited RO; or (c) an EC-authorized third-party, independent accredited verifier. Templates for the MP are in Annex I of EC Implementing Regulation (EU) 2016/1927.

9. EU MRV Required Annual Emissions Report: The emissions and transport work data for each calendar year should be consolidated in an annual report, which would then be verified by an independent, accredited verifier by 30 April of each following year. Initial data collection period began on 01 January 2018. The Template for the Emissions Report (E.R.) is detailed in Annex II of EU Regulation 2016/1927. The first annual reporting is due by 30 April 2019. Each subsequent year thereafter, reports are due on 30 April. Once the annual report is done and verified, the report is submitted by the shipowner to the EC and Togo's international ship registry. Following annual report verification, verifiers will issue a DoC to demonstrate compliance (EU 2015/757, Articles 17 and 18). Verifiers must inform the European Commission and Togo's international ship registry, without delay, of the issuance of any DoC. *4*



10. By 30 June of each year following the end of a reporting period, ships arriving at, within or departing from a port under the jurisdiction of a EU Member State, and which have carried out voyages during that reporting period, must carry on board a valid DoC. The document of compliance is valid for a period of 18 months after the end of the reporting period. By 30 June each year, the EC will make publicly available the information on CO2 emissions reported.

11. **EU MRV Change of Flag / Ownership:** The EU MRV is neither class nor flag related, so this will have no effect on the EU MRV reporting. Only if a ship changes company, the new company shall ensure that the ship under its responsibility complies with the requirements of the EU MRV in relation to the entire reporting period during which it takes responsibility for the ship concerned (ref. EU Reg. 2015/757, Art. 11.2)

12. Consistent with IMO initiatives on the facilitation of maritime trade during the COVID-19 pandemic, the International Registry of TOGO will follow-up closely potential further developments related to the catalytical dates and will report accordingly as appropriate in due time.

EU MRV AND IMO DCS TABLE

	EU MRV	IMO DCS
Entry into force	July 2015	March 2018
Monitoring Plan (MP) verification and approval by:	31 December 2017	31 December 2018 and issuance of Confirmation of Compliance (CoC)
First Monitoring period begins:	01 January 2018	01 January 2019
First data reporting period and subsequent reporting:	01 January 2019, and each year thereafter	01 January 2020, and each year thereafter
Shipowner reports to:	European Commission (EC) and Administration to receive data by 30 April 2019	Administration and IMO must receive data from shipowner by 31 March 2020
Ships to carry a statement of compliance (SoC) or / and document of compliance (DoC) on board:	DoC by 30 June 2019, annual renewable	SoC following verification; no later than 31 May every year

#



Comparative Table between EU MRV and IMO DCS

	EU MRV	IMO DCS
Entry into force	1 st July 2015	1 st March 2018
Scope	Ships above 5'000 GT Voyages to / from EEA ports of call	Ships 5'000 GT or above International voyages
First monitoring period	2018	2019
Procedures	Monitoring Plan (37 sections)	Data Collection Plan (SEEMP Part II) (9 sections)
Compliance (procedures)	Assessment Report (no need to be on-board)	Confirmation of Compliance (must be on-board)
Reporting	Fuel consumption (port / sea) Carbon emissions Transport work (actual cargo carried) Distance sailed Time at sea excluding anchorage	Total fuel consumption Distance travelled Hours underway Design deadweight used as proxy
Verification	Independent accredited verifiers	Flag administrations or Authorized Organizations
Compliance (reporting)	Document of Compliance (June 2019)	Statement of Compliance (May 2020)
Publication	Distinctive public database	Anonymous public database

Key differences between EU MRV and IMO DCS

While the two systems have the same general objective, there are important differences:

- The IMO DCS comprises any activity carried out by ships in the marine environment, while the EU MRV covers only transport of goods and persons.
- The IMO DCS applies to all international voyages, while the EU MRV applies only to voyages to and from EU- EEA ports, including domestic voyages.
- Emissions in EU- EEA ports are reported separately in the EU MRV system and the IMO DCS system.
- The IMO DCS requires annual aggregated data, while the EU MRV uses data per voyage.
- The IMO DCS requires data on the deadweight tonnage (the carrying capacity of the ship), while the EU MRV requires data related to transport work (weight of actual cargo carried or number of passengers).
- The IMO requires publication of aggregated data, while the EU publishes data on the performance of individual ships.



International Ship Registry of Togo

Yera N. Medawar
Ship Registrar



Togolese Maritime Authority

ACHONNAWE BAKAI
Director



Date : 24 April 2020

Circulaire Ref.:0041C/TG/04/20

Objet: «Directions sur le« Système de collecte de données de l'Organisation maritime internationale pour la consommation de fuel-oil des navires (IMO DCS)» et sur le système de surveillance, de notification et de vérification des émissions de dioxyde de carbone par les transports maritimes de l'Union européenne (MRV UE)».


Destinataires: registraires adjoints, propriétaires de navires, armateurs et gestionnaires de navires, capitaines et officiers de navires marchands, inspecteurs des États du pavillon et organismes reconnus.

Portée: Cette circulaire de la marine marchande vise à fournir des directions pour se conformer à la fois aux suivants: (1) MARPOL, annexe VI, règlement 22 A - le système mondial de collection de données de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour la consommation de fuel-oil des navires (système de collection de données de l'OMI DCS) et (2) le système régional de surveillance, de notification et de vérification (MRV) de l'Union Européenne (UE).

Références:

- a. Règlement UE 2015/757 (UE MRV), sur la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone provenant du transport maritime, et modifiant la directive 2009/16 / CE, 29 avril 2015.
- b. Règlement UE 2016/1927, sur les modèles de plans de surveillance, de rapports d'émissions et de documents de conformité conformément au règlement (UE) 2015/757, 04 novembre 2016.
- c. MARPOL Annexe VI, Règlement 22A (IMO DCS).
- d. Résolution MEPC.282 (70) de l'OMI - Directives pour l'élaboration d'un plan de gestion de l'efficacité énergétique des navires (SEEMP), adoptée le 28.10.2016.
- e. Résolution de l'OMI MEPC.278 (70) - Amendements à l'annexe VI de MARPOL (Système de collecte de données sur la consommation de fuel-oil des navires), adoptée le 28.10.2016.
- f. Résolution de l'OMI MEPC.292 (71) - Directives de 2017 pour la vérification par l'Administration des données sur la consommation de fuel-oil des navires.
- g. Résolution MEPC.293 (71) de l'OMI - Directives de 2017 pour la mise au point et la gestion de la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires .
- h. OMI MEPC.1 / Circ.871-4 septembre 2017) Soumission de données au système de collecte de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires d'un État non partie à MARPOL Annexe VI

Contexte général

1. La présente circulaire a pour objet de fournir des directions sur le respect des réglementations de l'UE en matière de MRV et de MARPOL, annexe VI, règlement 22A (Système de collecte de données de l'OMI (DCS). Jusqu'à la conclusion du processus de ratification de MARPOL ANNEXE VI par le TOGO, exigences de l'annexe VI, le règlement 22A (IMO DCS) sera applicable conformément à l'OMI MEPC.1 / Circ.871-4 septembre 2017. Le règlement de l'OMI s'applique à tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 5.000 . Le règlement de l'UE s'applique à tous les navires à cargaisons et les navires à passagers d'une jauge brute supérieure à 5.000 qui font escale dans les ports d'Europe. 



Le règlement de l'UE comprenait une disposition selon laquelle la Commission réexaminerait le règlement et proposerait, le cas échéant, des modifications de ce règlement afin d'assurer l'alignement sur un accord international (IMO DCS). En février 2019, la Commission européenne a fait une proposition visant à modifier le règlement MRV de l'UE afin de tenir dûment compte du système mondial de collection de données, qui est toujours en cours de consultation dans le cadre de l'UE.

Il existe plusieurs exigences communes entre les deux régimes, notamment la surveillance, la vérification et la communication annuelle des données. Compte tenu des caractéristiques communes des systèmes MRV et DCS de l'UE, il est possible de gagner en efficacité dans la mise en œuvre des deux systèmes en combinant dans la mesure du possible les principaux aspects de la conformité. Cela évitera les doubles emplois inutiles, réduira les charges administratives et offrira ainsi aux armateurs un service rentable, rationalisé et visant la qualité couvrant les deux réglementations.

IMO DCS

2. Le DCS de l'OMI est entré en vigueur le 1er mars 2018 par le biais d'amendements à l'annexe VI de MARPOL par la résolution MEPC.278 (70) de l'OMI. Le DCS de l'OMI nécessitera l'élaboration de procédures opérationnelles dans une nouvelle partie II du plan de gestion de l'efficacité des navires (SEEMP) en utilisant un format prescrit. En vertu du système de collection de données de l'OMI les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000 seront tenus de communiquer les données relatives à la consommation de chaque type de fuel-oil utilisé à bord, les heures de route et la distance parcourue, pour tous les voyages internationaux. L'IMO DCS couvre toute activité maritime exercée par des navires, y compris le dragage, la brise-glace, la pêche, la pose de pipe-lines ou liées à des installations offshore. L'IMO DCS ne s'applique pas aux navires non propulsés par des moyens mécaniques, aux plates-formes y compris la production flottante, Installations de stockage et de déchargement (FPSO) et unités de stockage flottantes (FSU) et plates-formes de forage, quelle que soit leur propulsion.

Les rapports ont commencé en 2019. Les plans de gestion de l'efficacité énergétique des navires de tous les navires couverts par le DCS de l'OMI doivent inclure une description de la méthodologie de collection et de communication des données.

Après la fin de chaque année civile, les données agrégées seront communiquées à l'État du pavillon ou à tout organisme dûment autorisée par lui. Si les données ont été communiquées conformément aux exigences, l'État du pavillon ou toute organisme dûment autorisé par lui délivre une déclaration de conformité au navire. Les États du pavillon ou tout organisme dûment autorisé transfèrent ultérieurement ces données vers une base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires, qui fait partie de la plate-forme GISIS (Global Integrated Shipping Information System). L'OMI produira ensuite des rapports annuels résumant les données recueillies.

3. Conformément aux prescriptions de l'OMI, l'administration maritime du TOGO autorise ses organismes reconnus (ROs) à :

- Effectuer la vérification des SEEMP Partie II pour chaque navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 5.000 comme requis par le Règlement 22A de l'Annexe VI de MARPOL 73/78 et délivrer ensuite une «Confirmation de conformité» pour le navire, une fois la vérification terminée avec succès. Cette «confirmation de conformité» doit être conservée à bord du navire;
- Vérifier que les données communiquées par les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 5.000 sont collectées et conformes au Règlement 22A de l'annexe VI de MARPOL 73/78 et délivrer ensuite une «déclaration de conformité» conformément aux règlements 6.6 et 6.7 de l'annexe VI de MARPOL 73/78.
- Lors de la délivrance du C.o.C. (Confirmation de conformité) et S.o.C. (Déclaration de conformité) à les soumettre avec les données communiquées figurant à l'appendice IX, annexe VI, de MARPOL 73/78 au registre international des navires du Togo.
- Soumettre à l'Organisation maritime internationale les données communiquées figurant à l'appendice IX, annexe VI, de MARPOL 73/78, en utilisant la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires. (Module GISIS - Appendice 2 pour les Etats non-Parties à MARPOL ANNEXE VI). Une fois la soumission ci-dessus complétée, informer le registre international des navires du Togo en conséquence. #



4. Changement de propriétaires / gestionnaires: en cas de changement de propriétaires / gestionnaires, le navire, le jour de l'achèvement du changement ou le plus près possible, communiquera à son organisme reconnu [ou vérificateur indépendant], les données agrégées pour la période de l'année civile correspondante aux gestionnaires / propriétaires existants, comme spécifié dans l'appendice IX de MARPOL de l'annexe VI, informant également l'administration maritime du TOGO.
5. Changement de pavillon: en cas de transfert du pavillon, le navire, le jour de la fin du transfert, ou le plus près possible, doit communiquer à son organisme reconnu [ou vérificateur indépendant], les données agrégées pour la période de l'année civile correspondante à la période sous pavillon perdant, comme spécifié dans l'appendice IX de MARPOL de l'annexe VI, informant également la nouvelle administration maritime ».

UE MRV

6. Système de collection de données MRV de l'UE: le système MRV est entré en vigueur le 1er juillet 2015 par le règlement de l'UE 2015/757, dans le cadre d'un effort visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES). La réglementation régionale oblige les compagnies maritimes à établir un PM pour la collection de données, à fournir des rapports mesurant la quantité d'émissions de dioxyde de carbone (CO2) des navires individuels, par voyage pour chaque voyage touchant un port de l'UE, sur une base annuelle. Le plan de surveillance (MP) devrait être élaboré conformément au règlement de l'UE 2016/1927. Le MP est soumis à une vérification par un vérificateur indépendant accrédité conformément au règlement UE 2015/757. Ce vérificateur est accrédité par l'UE par un organisme national (qui peut également être une société de classification ou un autre organisme de vérification disposant de l'accréditation appropriée).
7. Applicabilité du MRV de l'UE: le MRV de l'UE s'applique à tous les navires d'une jauge brute supérieure à 5.000 (GT), pour tous les voyages effectués dans, entre et hors de l'UE et des États de l'Association européenne de libre-échange (AELE)» (Norvège et Islande) ports. Il est important de noter que les ports de l'UE comprennent également des «régions ultrapériphériques» qui sont des ports qui ne sont pas géographiquement situés en Europe, mais parce qu'ils sont sous le contrôle administratif d'un État membre de l'UE, ils sont considérés comme un port d'escale de l'UE. Il s'agit notamment des Açores, des îles Canaries, de Madère, de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane française, de Saint-Martin, de Mayotte et de la Réunion. Pour une liste des pays et territoires d'outre-mer des États membres de l'Espace Economique Européen (EEE) qui ne sont pas considérés comme des ports d'escale de l'UE, reportez-vous à la foire aux questions sur la mise en œuvre du règlement MRV de la Commission européenne sur la navigation (https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping_en#tab-0-3). Le règlement MRV ne s'applique pas aux voyages et activités des navires, n'ayant pas pour objet le transport de fret ou de passagers à des fins commerciales, comme les activités de dragage, de brise-glace, de pose de pipe-lines ou liées à des installations offshore. De plus, le règlement MRV ne s'applique pas aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires, aux navires de pêche ou aux navires-usines pour le traitement du poisson, aux navires en bois de construction primitive, aux navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques ou aux navires d'État utilisés à des fins non commerciales.
8. MRV de l'UE: aperçu des PM: La première étape pour les propriétaires et exploitants de navires devrait être de préparer un plan de surveillance (MP) spécifique aux navires pour la collecte de données sur la consommation de carburant et les émissions de CO2 pour chacun de leurs navires (article 6 de l'UE 2015/757). Le MP est soumis à une vérification par un vérificateur indépendant accrédité par la CE. Si un navire ne relève du champ d'application du règlement MRV qu'après le 31 août 2017, la société doit soumettre un plan de surveillance au vérificateur sans retard injustifié et dans les deux mois suivant la première escale du navire dans un port relevant de la juridiction d'un État membre de l'UE. *A*



Les propriétaires de navires ont trois (3) options de vérification en vertu du règlement (CE) n° 765/2008 par: (a) leur propre organismes reconnus (RO), s'ils sont accrédités par un organisme national d'accréditation (NAB) I reconnu par la CE ; (b) un autre RO ainsi accrédité; ou (c) un vérificateur tiers accrédité indépendant agréé par la CE. Les modèles de MP figurent à l'annexe I du règlement d'application (UE) 2016/1927 de la CE.

9. Rapport annuel d'émissions exigé par le MRV de l'UE: les données sur les émissions et les travaux de transport pour chaque année civile devraient être consolidées dans un rapport annuel, qui serait ensuite vérifié par un vérificateur indépendant accrédité au plus tard le 30 avril de chaque année suivante. La période initiale de collecte des données a commencé le 1er janvier 2018. Le modèle de rapport d'émissions (E.R.) est détaillé à l'annexe II du règlement UE 2016/1927. Le premier rapport annuel doit être présenté au plus tard le 30 avril 2019. Chaque année suivante, les rapports doivent être présentés le 30 avril. Une fois le rapport annuel établi et vérifié, le rapport est soumis par l'armateur à la CE et le registre international des navires du Togo .

Après la vérification du rapport annuel, les vérificateurs délivreront une DoC pour démontrer la conformité (UE 2015/757, articles 17 et 18). Les vérificateurs doivent informer sans délai la Commission européenne et le registre international des navires du Togo de la délivrance de tout DoC.

10. Au plus tard le 30 juin de chaque année suivant la fin de la période de référence, les navires arrivant à, dans ou en partant d'un port relevant de la juridiction d'un État membre de l'UE et ayant effectué des voyages au cours de cette période de déclaration doivent avoir à bord un DoC valide. Le document de conformité est valable pour une période de 18 mois après la fin de la période de rapport. D'ici au 30 juin de chaque année, la CE rendra publiques les informations sur les émissions de CO2 déclarées.

11. Changement de pavillon / propriété du MRV de l'UE: le MRV de l'UE n'est ni lié à la classe ni au pavillon, donc cela n'aura aucun effet sur les rapports MRV de l'UE. Uniquement si un navire change de compagnie, la nouvelle compagnie doit s'assurer que le navire sous sa responsabilité est conforme aux exigences du MRV de l'UE en ce qui concerne l'ensemble de la période de rapport au cours de laquelle il assume la responsabilité du navire concerné (réf. EU Reg. 2015/757, art. 11.2).

12. Conformément aux initiatives de l'OMI visant à faciliter le commerce maritime pendant la pandémie de COVID-19, le Registre international du TOGO suivra de près les nouveaux développements potentiels liés aux dates catalytiques et fera rapport en conséquence, le cas échéant, en temps voulu.

TABLEAU EU MRV ET IMO DCS

	EU MRV	IMO DCS
Entrée en vigueur	juillet 2015	mars 2018
Plan de surveillance (PM) vérification et approbation le:	31 décembre 2017	31 décembre 2018 et délivrance d'une confirmation de conformité (CoC)
Début de la première période de surveillance :	01 janvier 2018	01 janvier 2019
Première période de déclaration des données et délivrance des rapports :	01 janvier 2019, et chaque année après	01 janvier 2020, et chaque année après
L'armateur déclare à:	Commission européenne (CE) et Administration pour recevoir les données par 30 avril 2019	L'administration et l'OMI doivent recevoir les données de l'armateur au plus tard le 31 mars 2020
Navires conservent à bord une déclaration de conformité (SoC) ou / et document de conformité (DoC)	DoC avant le 30 juin 2019, annuel renouvelable	SoC après vérification; au plus tard le 31 mai de chaque année



Tableau comparatif entre EU MRV et IMO DCS

	EU MRV	IMO DCS
Entry into force	1 st July 2015	1 st March 2018
Scope	Ships above 5'000 GT Voyages to / from EEA ports of call	Ships 5'000 GT or above International voyages
First monitoring period	2018	2019
Procedures	Monitoring Plan (37 sections)	Data Collection Plan (SEEMP Part II) (9 sections)
Compliance (procedures)	Assessment Report (no need to be on-board)	Confirmation of Compliance (must be on-board)
Reporting	Fuel consumption (port / sea) Carbon emissions Transport work (actual cargo carried) Distance sailed Time at sea excluding anchorage	Total fuel consumption Distance travelled Hours underway Design deadweight used as proxy
Verification	Independent accredited verifiers	Flag administrations or Authorized Organizations
Compliance (reporting)	Document of Compliance (June 2019)	Statement of Compliance (May 2020)
Publication	Distinctive public database	Anonymous public database

	UE MRV	OMI DCS
Entrée en vigueur	1 ^{er} juillet 2015	1 ^{er} mars 2018
Portée	Navires au-dessus de 5000 GT Voyages à destination / en provenance/ports d'escale/EEE	Navires de 5000 GT ou plus / Voyages internationaux
Première période de surveillance :	2018	2019
Procédures	Plan de surveillance (37 sections)	Plan de collecte des données (SEEMP partie II) (9 sections)
Conformité (procédures)	Rapport d'évaluation (pas besoin d'être à bord)	Confirmation de conformité (doit être à bord)
Rapport	Consommation de fuel-oil (port / mer) Émissions de carbone Travaux de transport (cargaison réelle transportée) distance parcourue Temps passé en mer hors mouillage	Consommation totale de fuel-oil distance parcourue heures de route poids lourd utilisé comme proxy
Verification	vérificateurs accrédités indépendants	Administrations du pavillon ou organismes reconnus
Conformité (rapport)	Document de conformité (juin 2019)	Déclaration de conformité (mai 2020)
Publication	Base de données publique distincte	Base de données publique anonyme



Différences clés entre EU MRV et IMO DCS

Bien que les deux systèmes aient le même objectif général, il existe des différences importantes:

L'IMO DCS comprend toute activité exercée par des navires dans le milieu marin, tandis que le MRV de l'UE ne couvre que le transport de marchandises et de personnes.

L'IMO DCS s'applique à tous les voyages internationaux, tandis que le MRV UE s'applique uniquement aux voyages à destination et en provenance des ports UE-EEE, y compris les voyages intérieurs.

Les émissions dans les ports UE-EEE sont déclarées séparément dans le système MRV de l'UE et le système DCS de l'OMI.

L'OMS DCS requiert des données agrégées annuelles, tandis que le MRV de l'UE utilise des données par voyage.

L'IMO DCS requiert des données sur le tonnage de port en lourd (la capacité de charge du navire), tandis que l'UE MRV exige des données relatives aux travaux de transport (poids de la cargaison réelle transportée ou nombre de passagers).

L'OMI exige la publication de données agrégées, tandis que l'UE publie des données sur les performances de chaque navire.



International Ship Registry of Togo

Medawar
Registrar



Togolese Maritime Authority

ATALE BONAWE BAKAI
Director