RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2016/1928 DE LA COMMISSION

du 4 novembre 2016

sur la détermination de la cargaison transportée par des navires de catégories autres que les navires à passagers, les navires rouliers et les porte-conteneurs, conformément au règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE ([1]), et en particulier son annexe II, partie A, point 2,

considérant ce qui suit:

(1) Les règles relatives à la surveillance de la cargaison transportée et des autres informations utiles figurent à l'annexe II du règlement (UE) 2015/757. En particulier, la détermination de la cargaison transportée par des navires de catégories autres que les navires à passagers, les navires rouliers ou les porte-conteneurs doit se faire conformément aux paramètres définis à la partie A, point 1, g) de cette annexe.

(2) En ce qui concerne les pétroliers, les navires-citernes pour produits chimiques, les transporteurs de gaz, les vraquiers, les cargos frigorifiques et les transporteurs mixtes, il convient de veiller à ce que l'indicateur opérationnel moyen de rendement énergétique soit déterminé conformément aux lignes directrices de l'OMI pour l'utilisation volontaire de l'indicateur opérationnel du rendement énergétique (EEOI) du navire ([2]), car ces dernières rendent compte des pratiques en usage dans le secteur.

(3) Dans le cas des transporteurs de gaz naturel liquéfié (GNL) ainsi que des porte-conteneurs et des navires rouliers, le paramètre à prendre en considération dans le calcul de la cargaison transportée devrait rendre compte des pratiques en usage dans le secteur et garantir l'exactitude des informations fournies et leur comparaison dans le temps.

(4) En ce qui concerne les cargos de marchandises diverses, la détermination de la cargaison transportée devrait s'effectuer selon une approche mise au point à cet effet qui tienne compte des variations de densité de la cargaison pertinentes pour cette catégorie de navires. Il convient de faire en sorte que ces données soient complétées, sur une base volontaire, par des données supplémentaires conformément aux lignes directrices de l'OMI pour l'utilisation volontaire de l'indicateur opérationnel du rendement énergétique (EEOI) du navire.

(5) Dans le cas des transporteurs de véhicules, la détermination de la cargaison transportée devrait s'effectuer selon une approche souple reposant sur deux options. Afin de mieux rendre compte de l'importance particulière du volume, il convient de faire en sorte que des données relatives à un paramètre supplémentaire différent puissent être communiquées sur une base volontaire.

(6) Les navires rouliers à passagers («ro-pax») devraient être considérés comme un cas particulier auquel des conditions spécifiques devraient s'appliquer. Compte tenu du caractère mixte des services offerts par les navires rouliers à passagers et afin de mieux rendre compte des pratiques en usage dans le secteur, deux paramètres devraient s'appliquer à la cargaison transportée.

(7) Pour les autres types de navires ne relevant d'aucune des catégories ci-dessus ni de celles visées à l'annexe II, partie A, point 1 d), e) et f), du règlement (UE) 2015/757, une certaine souplesse devrait être autorisée afin de rendre parfaitement compte de la diversité des navires transportant des cargaisons très variées. Afin de garantir la cohérence et la comparaison des données dans le temps, conformément à l'article 4, paragraphe 3, du règlement (UE) 2015/757, le choix de la compagnie concernant le paramètre le plus approprié pour la cargaison transportée doit être justifié dans le plan de surveillance du navire et mis en œuvre en conséquence.

([1]) JO L 123 du 19.5.2015, p. 55.
([2]) MEPC.1/Circ.684.

(8) La Commission a consulté les parties intéressées sur les bonnes pratiques en usage dans le secteur en ce qui concerne les questions abordées dans le présent règlement. La consultation a été menée par l'intermédiaire du «sous-groupe de surveillance MRV maritime» mis en place dans le cadre du Forum européen du transport maritime durable.

(9) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité des changements climatiques institué par l'article 26 du règlement (UE) nº 525/2013 du Parlement européen et du Conseil [1],

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

Le présent règlement établit des règles précisant les paramètres applicables à la détermination de la cargaison transportée par des navires de catégories autres que les navires à passagers, les navires rouliers et les porte-conteneurs aux fins de la surveillance des autres informations utiles par voyage conformément à l'article 9, paragraphe 1, du règlement (UE) 2015/757.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1) «pétrolier»: un navire construit ou adapté principalement en vue de transporter du pétrole brut ou des produits pétroliers en vrac dans ses espaces à cargaison, à l'exclusion des transporteurs mixtes, des navires-citernes pour substances liquides nocives (NLS) et des transporteurs de gaz;

2) «navire-citerne pour produits chimiques»: un navire construit ou adapté pour transporter en vrac les produits liquides énumérés au chapitre 17 du Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac [2] ou un navire construit ou adapté pour transporter une cargaison de substances liquides nocives en vrac;

3) «transporteur de GNL»: un navire-citerne destiné au transport en vrac de gaz naturel liquéfié (GNL) (principalement du méthane) dans des citernes isolées et indépendantes;

4) «transporteur de gaz»: un navire-citerne destiné au transport en vrac de gaz naturel liquéfié autre que le GNL;

5) «vraquier»: un navire destiné essentiellement à transporter des cargaisons sèches en vrac, y compris les navires tels que les minéraliers définis à la règle 1 du chapitre XII de la convention internationale de 1998 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS), à l'exclusion toutefois des transporteurs mixtes;

6) «cargo de marchandises diverses»: un navire comprenant un ou plusieurs ponts, conçu principalement pour le transport de marchandises diverses, à l'exclusion des navires spécialisés dans le transport de cargaisons sèches, qui n'entrent pas dans le calcul des lignes de référence pour les cargos de marchandises diverses, à savoir les navires bétaillers, les porte-barges, les navires destinés au transport de charges lourdes, les navires destinés au transport de yachts et les transporteurs de combustible nucléaire;

7) «navire frigorifique»: un navire conçu exclusivement pour le transport de cargaisons réfrigérées dans des cales frigorifiques;

8) «navire de transport de véhicules»: un navire roulier à plusieurs ponts conçu pour le transport d'automobiles et de camions vides;

9) «transporteur mixte»: un navire conçu pour transporter un chargement de cargaisons liquides et sèches en vrac correspondant à 100 % de son port en lourd;

10) «navire roulier à passagers»: un navire transportant plus de 12 passagers et doté d'espaces rouliers à cargaisons;

---

[1] Règlement (UE) nº 525/2013 du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2013 relatif à un mécanisme pour la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre et pour la déclaration, au niveau national et au niveau de l'Union, d'autres informations ayant trait au changement climatique et abrogeant la décision nº 280/2004/CE (JO L 165 du 18.6.2013, p. 13).

[2] Modifié par MEPC.225(64) et MSC.340(91).

11) «porte-conteneurs/navires rouliers à cargaisons»: un navire hybride, à la fois porte-conteneurs et navire roulier à cargaisons, divisé en parties indépendantes;

12) «port en lourd»: le poids du volume déplacé, exprimé en tonnes métriques, par un navire en charge, multiplié par la densité relative de l'eau à son départ et diminué du poids lège du navire et du poids du carburant embarqué au départ du voyage en charge correspondant;

13) «volume déplacé»: le volume, exprimé en mètres cubes, déplacé par un navire, sans appendices, mesuré hors membres pour un navire à coque métallique et mesuré hors bordé pour un navire à coque non métallique;

14) «poids lège»: le poids réel, exprimé en tonnes métriques, du navire sans carburant, des passagers, de la cargaison, de l'eau et des autres provisions de bord.

Article 3

Paramètres déterminant la «cargaison transportée» par catégorie de navire

La «cargaison transportée» aux fins de la surveillance des autres informations utiles par voyage, conformément à l'article 9, paragraphe 1, du règlement (UE) 2015/757, est déterminée comme suit:

a) pour les pétroliers, comme la masse de la cargaison à bord;

b) pour les navires-citernes pour produits chimiques, comme la masse de la cargaison à bord;

c) pour les transporteurs de GNL, comme le volume de la cargaison au déchargement ou, si la cargaison est déchargée à plusieurs reprises au cours d'un voyage, comme la somme de la cargaison déchargée au cours d'un voyage et de la cargaison déchargée à tous les ports d'escale suivants jusqu'au nouveau chargement de cargaison;

d) pour les transporteurs de gaz, comme la masse de la cargaison à bord;

e) pour les vraquiers, comme la masse de la cargaison à bord;

f) pour les cargos de marchandises diverses, comme le port en lourd dans le cas des voyages en charge et comme nulle dans le cas des voyages sur lest;

g) pour les navires frigorifiques, comme la masse de la cargaison à bord;

h) pour les transporteurs de véhicules, comme la masse de la cargaison à bord, déterminée comme la masse réelle ou comme le nombre d'engins de transport ou de mètres linéaires occupés multiplié par la valeur par défaut de leur poids;

i) pour les transporteurs mixtes, comme la masse de la cargaison à bord;

j) pour les navires rouliers à passagers, comme la masse de la cargaison à bord, déterminée comme la masse réelle ou comme le nombre d'engins de transport (camions, automobiles, etc.) ou de mètres linéaires occupés multiplié par la valeur par défaut de leur poids;

k) pour les porte-conteneurs et les navires rouliers, comme le volume de la cargaison à bord, déterminé comme la somme du nombre d'engins de transport (automobiles, remorques, camions et autres unités standard) multiplié par la superficie par défaut et par la hauteur du pont (distance entre le sol et la poutre structurelle), du nombre de mètres linéaires occupés multiplié par la hauteur du pont (pour les autres navires rouliers) et du nombre d'EVP multiplié par 38,3 m^3;

l) pour les autres types de navires ne relevant d'aucune des catégories mentionnées aux points a) à k) ni de celles visées à l'annexe II, partie A, point 1, d), e) et f), du règlement (UE) 2015/757, comme le port en lourd dans le cas des voyages en charge et comme nulle dans le cas des voyages sur lest.

Aux fins du point f) du premier alinéa, la masse de la cargaison à bord peut être utilisée sur une base volontaire comme un paramètre supplémentaire.

Aux fins du point h) du premier alinéa, le port en lourd pour les voyages en charge et la valeur nulle pour les voyages sur lest peuvent être utilisés sur une base volontaire comme des paramètres supplémentaires.

Article 4

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième 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 4 novembre 2016.

Par la Commission

Le président

Jean-Claude JUNCKER