

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2016/1928 DELLA COMMISSIONE**del 4 novembre 2016****sulla determinazione del carico trasportato per le categorie di navi diverse dalle navi passeggeri, dalle navi ro/ro e dalle navi portacontainer ai sensi del regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE ⁽¹⁾, in particolare l'allegato II, parte A, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Le norme sul monitoraggio del carico trasportato e delle altre informazioni pertinenti sono stabilite nell'allegato II del regolamento (UE) 2015/757. In particolare, la determinazione del carico trasportato per le categorie di navi diverse dalle navi passeggeri, dalle navi ro-ro e dalle navi portacontainer deve essere effettuata in base ai parametri di cui alla parte A, paragrafo 1, lettera g, di tale allegato.
- (2) Nel caso delle navi petroliere, chimichiere, gasiere, portarinfuse, frigorifere e dei vettori misti, è opportuno assicurare che la determinazione dell'indicatore operativo medio di efficienza energetica sia in linea con gli orientamenti dell'IMO per l'uso volontario dell'indicatore operativo di efficienza energetica (EEOI) delle navi ⁽²⁾, dal momento che tali orientamenti rispecchiano le pratiche del settore.
- (3) Nel caso delle navi metaniere e delle navi portacontainer/ro-ro, il parametro da utilizzare per calcolare il carico trasportato dovrebbe rispecchiare le pratiche del settore e assicurare che le informazioni fornite siano accurate e paragonabili nel tempo.
- (4) Nel caso delle navi da carico, il carico trasportato dovrebbe essere determinato in base a un metodo ad hoc che tenga conto delle variazioni della densità del carico significative per questa categoria. È opportuno lasciare la facoltà di integrare tali dati con dati aggiuntivi in linea con gli orientamenti dell'IMO per l'uso volontario dell'indicatore operativo di efficienza energetica (EEOI) delle navi.
- (5) Nel caso dei trasportatori di veicoli, si dovrebbe seguire un approccio flessibile, prevedendo due opzioni per la determinazione del carico trasportato. Per tenere maggiormente conto della particolare importanza del volume, è opportuno lasciare la facoltà di comunicare i dati su un diverso parametro aggiuntivo.
- (6) Le navi ro-pax dovrebbero essere considerate un caso a sé stante a cui applicare condizioni particolari. In considerazione dei servizi misti offerti da questo tipo di navi e per tenere maggiormente conto delle pratiche del settore, il carico trasportato dovrebbe essere espresso mediante due parametri.
- (7) Per gli altri tipi di navi che non rientrano in nessuna delle categorie di cui sopra né in quelle di cui all'allegato II, parte A, paragrafo 1, lettere d), e) e f), del regolamento (UE) n. 2015/757, dovrebbe essere consentito un approccio flessibile, in modo da tenere pienamente conto dell'ampia varietà delle navi da trasporto. Per garantire la coerenza e la comparabilità dei dati nel tempo, a norma dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2015/757, la scelta del parametro più adatto per determinare il carico trasportato deve essere documentata dalla società nel piano di monitoraggio della nave e applicata di conseguenza.

⁽¹⁾ GUL 123 del 19.5.2015, pag. 55.⁽²⁾ MEPC.1/Circ.684.

- (8) La Commissione ha consultato le parti interessate in merito alle migliori pratiche in uso nel settore riguardo alle questioni contemplate dal presente regolamento. La consultazione si è svolta in seno al sottogruppo preposto al monitoraggio del sistema MRV (*Monitoring, Reporting and Verification*) nel trasporto marittimo, istituito nell'ambito del Forum europeo per il trasporto marittimo sostenibile.
- (9) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato sui cambiamenti climatici istituito dall'articolo 26 del regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento stabilisce le norme che precisano i parametri applicabili alla determinazione del carico trasportato per le categorie di navi diverse dalle navi passeggeri, dalle navi ro-ro e dalle navi portacontainer ai fini del monitoraggio per tratta delle altre informazioni pertinenti ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 2015/757.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento s'intende per:

- 1) «nave petroliera», nave costruita o adattata principalmente per il trasporto di petrolio greggio o di prodotti petroliferi alla rinfusa nei suoi locali da carico, diversa da un vettore misto, da una nave cisterna per sostanze liquide nocive (NLS) o da una nave gasiera;
- 2) «nave chimichiera», nave costruita o adattata per il trasporto alla rinfusa dei prodotti liquidi di cui al capitolo 17 del codice internazionale per la costruzione e le dotazioni delle navi adibite al trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi ⁽²⁾, oppure nave costruita o adattata per trasportare un carico di sostanze liquide nocive alla rinfusa;
- 3) «nave metaniera», nave cisterna per il trasporto alla rinfusa di gas naturale liquefatto (GNL) (principalmente metano) in cisterne coibentate indipendenti;
- 4) «nave gasiera», nave cisterna per il trasporto alla rinfusa di gas liquefatti diversi dal GNL;
- 5) «nave portarinfuse», nave adibita principalmente al trasporto di carico solido alla rinfusa, anche del tipo portaminerali ai sensi del capitolo XII, regola 1, della convenzione internazionale del 1998 per la salvaguardia della vita umana in mare (convenzione SOLAS), ma esclusi i vettori misti;
- 6) «nave da carico», nave con scafo a uno o più ponti progettata principalmente per il trasporto di merci varie, escluse le navi specializzate in carichi solidi che non sono incluse nel calcolo delle linee di riferimento per le navi da carico, in particolare le navi da trasporto di bestiame, le portachiatte, le navi da trasporto di merci pesanti, le portayacht, le navi da trasporto di combustibile nucleare;
- 7) «nave frigorifera», nave progettata esclusivamente per il trasporto di merci nelle stive refrigerate;
- 8) «trasportatore di veicoli», nave da carico ro-ro a più ponti progettata per il trasporto di autovetture e camion vuoti;
- 9) «vettore misto», nave progettata per il trasporto, al 100 % della sua portata lorda, di carico liquido e solido alla rinfusa;
- 10) «nave ro-pax», nave che trasporta più di 12 passeggeri ed è dotata di locali da carico roll-on/roll-off;

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2013, relativo a un meccanismo di monitoraggio e comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra e di comunicazione di altre informazioni in materia di cambiamenti climatici a livello nazionale e dell'Unione europea e che abroga la decisione n. 280/2004/CE (GU L 165 del 18.6.2013, pag. 13).

⁽²⁾ Modificato da MEPC 225(64) e MSC.340(91).

- 11) «nave portacontainer/ro-ro», nave ibrida con funzione di portacontainer e ro-ro in compartimenti indipendenti;
- 12) «portata lorda», prodotto del volume misurato, espresso in tonnellate metriche, dislocato dalla nave a pieno carico e della densità relativa dell'acqua alla partenza, meno il peso a vuoto della nave e il peso del carburante a bordo determinato all'inizio della tratta con carico in questione;
- 13) «volume misurato dislocato», volume, espresso in metri cubi, dislocato dalla nave, senza appendici, misurato fuori ossatura in una nave con guscio metallico e misurato fuori fasciame in una nave con guscio di altro materiale;
- 14) «peso a vuoto», peso effettivo, espresso in tonnellate metriche, della nave senza carburante, passeggeri, carico, acqua e altre provviste di bordo.

Articolo 3

Parametri per la determinazione del «carico trasportato» per categoria di nave

Ai fini del monitoraggio per tratta delle altre informazioni pertinenti ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2015/757, il «carico trasportato» è determinato come segue:

- a) per le navi petroliere, come massa del carico a bordo;
- b) per le navi chimichiere, come massa del carico a bordo;
- c) per le navi metaniere, come volume del carico al momento dello sbarco oppure, se il carico è sbarcato a diverse riprese durante una tratta, come somma del carico sbarcato durante una tratta e del carico sbarcato in tutti i successivi porti di scalo fino all'imbarco di nuovo carico;
- d) per le navi chimichiere, come massa del carico a bordo;
- e) per le navi portarinfuse, come massa del carico a bordo;
- f) per le navi da carico, come portata lorda nel caso delle tratte con carico e come carico nullo per le tratte in zavorra;
- g) per le navi frigorifere, come massa del carico a bordo;
- h) per i trasportatori di veicoli, come massa del carico a bordo calcolata come massa effettiva oppure come numero di unità di carico o numero di metri di corsia occupati moltiplicato per i valori predefiniti per il loro peso;
- i) per i vettori misti, come massa del carico a bordo;
- j) per le navi ro-pax, come numero di passeggeri e massa del carico a bordo, calcolata come massa effettiva oppure come numero di unità di carico (autocarri, autovetture ecc.) o numero di metri di corsia occupati moltiplicato per i valori predefiniti per il loro peso;
- k) per le navi portacontainer/ro-ro, come volume del carico a bordo, calcolato come somma del numero di unità di carico (autovetture, rimorchi, camion e altre unità standard) moltiplicato per una superficie predefinita e per l'altezza del ponte (la distanza tra il pavimento e la trave strutturale), del numero di metri di corsia occupati moltiplicato per l'altezza del ponte (per altro carico ro-ro) e del numero di TEU moltiplicato per 38,3 m³;
- l) per gli altri tipi di nave che non rientrano in nessuna delle categorie di cui alle lettere da a) a k), né nelle categorie di cui all'allegato II, parte A, paragrafo 1, lettere d), e) e f), del regolamento (UE) 2015/757, come massa del carico a bordo oppure come portata lorda nel caso delle tratte con carico e come carico nullo per le tratte in zavorra.

Ai fini della lettera f) del primo comma, la massa del carico a bordo può essere utilizzata su base volontaria come parametro aggiuntivo.

Ai fini della lettera h) del primo comma, la portata lorda per le tratte con carico e il carico nullo per le tratte in zavorra possono essere utilizzati su base volontaria come parametri aggiuntivi.

*Articolo 4***Entrata in vigore**

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 4 novembre 2016

Per la Commissione

Il presidente

Jean-Claude JUNCKER
