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] GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55.
[2] MEPC.1/Circ.684.