

**REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2016/1928 DE LA COMISIÓN****de 4 de noviembre de 2016****sobre la determinación de la carga transportada por categorías de buques que no sean buques de pasaje, buques de transbordo rodado o buques portacontenedores, de conformidad con el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE <sup>(1)</sup>, y en particular el apartado 2 de la parte A de su anexo II,

Considerando lo siguiente:

- (1) El anexo II del Reglamento (UE) 2015/757 establece las normas relativas al seguimiento de la carga transportada y otra información pertinente. En particular, la determinación de la carga transportada por categorías de buques que no sean buques de pasaje, buques de transbordo rodado o buques portacontenedores ha de realizarse de conformidad con los parámetros establecidos en la letra g) del apartado 1 de la parte A de dicho anexo.
- (2) En el caso de los petroleros, quimiqueros, gaseros, graneleros, buques de carga refrigerada y buques de carga combinada, es adecuado garantizar que la determinación del indicador medio de la eficiencia energética operativa sea conforme a las Directrices de la OMI relativas a la utilización voluntaria del indicador operacional de la eficiencia energética del buque (EEOI) <sup>(2)</sup>, puesto que dichas directrices reflejan las prácticas del sector.
- (3) En el caso de los buques para el transporte de GNL y de los portacontenedores/buques de transbordo rodado, el parámetro que ha de usarse para calcular la carga debe reflejar las prácticas del sector y garantizar que la información facilitada sea exacta y comparable a lo largo del tiempo.
- (4) En el caso de los buques de carga general, la determinación de la carga debe seguir un enfoque específicamente desarrollado que tenga en cuenta variaciones en la densidad de la carga significativas para dicha categoría de buques. Es conveniente permitir que estos datos se complementen con carácter voluntario con datos adicionales de acuerdo con las Directrices de la OMI relativas a la utilización voluntaria del indicador operacional de la eficiencia energética del buque (EEOI).
- (5) En el caso de los portavehículos, la determinación de la carga transportada debe seguir un enfoque flexible basado en dos opciones diferentes. Con el fin de reflejar mejor la especial relevancia del volumen, es conveniente permitir facilitar con carácter voluntario los datos relativos a un parámetro adicional diferente.
- (6) Los buques de pasaje de transbordo rodado deben ser considerados como un caso específico a los que se deben aplicar condiciones especiales. A la vista del servicio mixto que ofrecen los buques de pasaje de transbordo rodado y para reflejar mejor las prácticas del sector, deben aplicarse dos parámetros a la carga urgente transportada.
- (7) En el caso de otros buques que no entran en ninguna de las categorías citadas ni tampoco en las que figuran en las letras d), e) y f) del apartado 1 de la parte A del anexo II del Reglamento (UE) 2015/757, debe permitirse un enfoque flexible, de forma que quede plenamente reflejada la diversidad de unos buques que transportan tipos de carga muy diferentes. Con el fin de garantizar la coherencia y la comparabilidad de los datos a lo largo del tiempo de conformidad con el artículo 4, apartado 3, del Reglamento (UE) 2015/757, la elección que realice la empresa respecto al parámetro más adecuado para la carga transportada ha de ser documentado en el plan de seguimiento del buque y aplicado en consecuencia.

<sup>(1)</sup> DO L 123 de 19.5.2015, p. 55.

<sup>(2)</sup> MEPC.1/Circ.684.

- (8) La Comisión ha consultado a las partes interesadas acerca de las mejores prácticas del sector en relación con los asuntos abordados en el presente Reglamento. La consulta se realizó a través del «subgrupo de SNV para la navegación marítima», constituido bajo los auspicios del Foro Europeo de Navegación Sostenible.
- (9) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité del Cambio Climático establecido por el artículo 26 del Reglamento (UE) n.º 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### Artículo 1

##### Objeto

El presente Reglamento establece normas por las que se especifican los parámetros aplicables a la determinación de la carga transportada por categorías de buques que no sean buques de pasaje, buques de transbordo rodado o buques portacontenedores a los efectos del seguimiento, realizado por cada viaje, de otra información pertinente conforme a lo dispuesto en el artículo 9, apartado 1, del Reglamento (UE) 2015/757.

#### Artículo 2

##### Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «petroleros»: los buques construidos o adaptados principalmente para el transporte de petróleo crudo o de productos del petróleo a granel, que no sean un buque de carga combinada, un buque tanque para el transporte de sustancias nocivas líquidas o un gasero;
- 2) «quimiqueros»: los buques construidos o adaptados para el transporte a granel de cualquier producto líquido enumerado en el capítulo 17 del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel <sup>(2)</sup> o los buques construidos o adaptados para transportar una carga a granel de sustancias nocivas líquidas;
- 3) «buques de transporte de gas natural licuado»: los buques tanque destinados al transporte a granel de gas natural licuado (GNL) (fundamentalmente metano) en tanques aislados independientes;
- 4) «gaseros»: los buques tanque destinados al transporte a granel de gases licuados que no sean gas natural licuado (GNL);
- 5) «graneleros»: los buques destinados principalmente al transporte a granel de carga seca, incluidos tipos de buques como los mineraleros, conforme a la definición que figura en el Reglamento 1 del capítulo XII del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1998 (Convenio SOLAS), pero excluidos los buques de carga combinada;
- 6) «buques de carga general», los buques provistos de un casco de varias o de una sola cubierta diseñados principalmente para el transporte de carga general, excluidos los buques de carga seca especializados, que no se incluyen en el cálculo de los niveles de referencia para los buques de carga general, y en particular los buques para el transporte de ganado, los portabarcasas, los buques de cargas pesadas, los buques para el transporte de yates, los buques para el transporte de combustible nuclear;
- 7) «buques de carga refrigerada»: los buques diseñados exclusivamente para el transporte de cargas en bodegas refrigeradas;
- 8) «portavehículos»: los buques de transporte de carga rodada de varias cubiertas concebido para el transporte de automóviles y camiones vacíos;
- 9) «buques de carga combinada»: los buques concebidos para cargar el 100 % del peso muerto con carga tanto líquida como seca a granel;
- 10) «buques de pasaje de transbordo rodado»: los buques que transporten más de 12 pasajeros y que dispongan de espacio de carga rodada a bordo;

<sup>(1)</sup> Reglamento (UE) n.º 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2013, relativo a un mecanismo para el seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero y para la notificación, a nivel nacional o de la Unión, de otra información relevante para el cambio climático, y por el que se deroga la Decisión n.º 280/2004/CE (DO L 165 de 18.6.2013, p. 13).

<sup>(2)</sup> Modificado por MEPC.225(64) y MSC.340(91).

- 11) «portacontenedores/buques de transbordo rodado»: todo híbrido de un portacontenedores y un buque de carga rodada en secciones independientes;
- 12) «peso muerto transportado»: expresado en toneladas métricas, el volumen medido por desplazamiento de un buque con una condición del calado del buque en carga multiplicada por la densidad relativa del agua a la partida reducida en el desplazamiento en rosca del buque y en el peso del combustible a bordo determinado a la partida del viaje con carga de que se trate;
- 13) «volumen medido por desplazamiento»: expresado en metros cúbicos, el volumen del desplazamiento de trazado, excluidos los apéndices, en un buque de casco metálico, y el volumen del desplazamiento de la superficie exterior del casco en un buque con un casco de cualquier otro material;
- 14) «desplazamiento en rosca»: expresado en toneladas métricas, el peso real del buque sin combustible, pasajeros, carga, agua ni otros bienes fungibles a bordo.

### Artículo 3

#### Parámetros para determinar la «carga transportada» por categoría de buque

A los efectos del seguimiento, realizado por cada viaje, de otra información pertinente conforme a lo dispuesto en el artículo 9, apartado 1, del Reglamento (UE) 2015/757, la «carga transportada» debe determinarse del siguiente modo:

- a) en el caso de los petroleros, la masa de la carga a bordo;
- b) en el caso de los quimiqueros, la masa de la carga a bordo;
- c) en el caso de los buques para el transporte de GNL, el volumen de la carga en el momento de la descarga, o si se descarga la carga en varias ocasiones a lo largo del viaje, la suma de la carga descargada durante un viaje y la carga descargada en todos los puertos de escala posteriores hasta que se cargue nueva carga;
- d) en el caso de los gaseros, la masa de la carga a bordo;
- e) en el caso de los graneleros, la masa de la carga a bordo;
- f) en el caso de los buques de carga general, el peso muerto transportado cuando sean viajes con carga y cero cuando se trate de viajes en lastre;
- g) en el caso de los buques de carga refrigerada, la masa de la carga a bordo;
- h) en el caso de los portavehículos, la masa de la carga a bordo, establecida como la masa real o el número de unidades de carga o de metros de carril ocupados multiplicados por los valores por defecto para su peso;
- i) en el caso de los buques de carga combinados, la masa de la carga a bordo;
- j) en el caso de los buques de pasaje de transbordo rodado, el número de pasajeros y la masa de la carga a bordo, establecida como la masa real o como el número de unidades de carga (camiones, automóviles, etc.) o de metros de carril ocupados multiplicados por los valores por defecto para su peso;
- k) en el caso de los portacontenedores/buques de transbordo rodado, el volumen de la carga a bordo, establecido como la suma del número de unidades de carga (automóviles, remolques, camiones y otras unidades estándar) multiplicado por una superficie por defecto y por la altura de la cubierta (la distancia entre el suelo y la viga estructural), del número de metros de carril ocupados multiplicado por la altura de la cubierta (para el resto del transbordo rodado) y del número de unidades equivalentes a veinte pies, multiplicado por 38,3 m<sup>3</sup>.
- l) en el caso de los demás buques que no entren en ninguna de las categorías mencionadas en las letras a) a k) ni tampoco en las letras d), e) y f) del apartado 1 de la parte A del anexo II del Reglamento (UE) 2015/757, la masa de la carga a bordo o el peso muerto transportado cuando sean viajes con carga y cero cuando se trate de viajes en lastre.

A los efectos de la letra f) del párrafo primero, la masa de la carga a bordo puede ser utilizada con carácter voluntario como un parámetro adicional.

A los efectos de la letra h) del párrafo primero, el peso muerto transportado en los viajes con carga y cero cuando se trate de viajes en lastre puede ser utilizado con carácter voluntario como un parámetro adicional.

---

*Artículo 4***Entrada en vigor**

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 4 de noviembre de 2016.

*Por la Comisión*  
*El Presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

---