

**REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2016/1928 DA COMISSÃO****de 4 de novembro de 2016****relativo à determinação da carga transportada por categorias de navios que não os navios de passageiros, os navios ro-ro e os porta-contentores, em conformidade com o Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva 2009/16/CE <sup>(1)</sup>, nomeadamente o anexo II, parte A, ponto 2,

Considerando o seguinte:

- (1) O anexo II do Regulamento (UE) 2015/757 estabelece as regras relativas ao controlo da carga e outras informações relevantes. Em particular, a determinação da carga transportada por categorias de navios que não os navios de passageiros, navios ro-ro e porta-contentores deve ser feita em conformidade com os parâmetros previstos na parte A, ponto 1, alínea g), do mesmo anexo.
- (2) No caso dos navios petroleiros, dos navios-tanque de transporte de produtos químicos, dos navios de transporte de gás, dos navios graneleiros, dos navios de carga refrigerada e dos navios de carga combinada, justifica-se assegurar que a determinação da média do indicador de eficiência energética operacional está em conformidade com as diretrizes da IMO para a utilização voluntária do indicador operacional da eficiência energética dos navios (EEOI) <sup>(2)</sup>, dado que estas diretrizes refletem as práticas do setor.
- (3) No caso dos navios-tanque de transporte de GNL e dos navios porta-contentores/ro-ro, o parâmetro a utilizar para o cálculo da carga transportada deve refletir as práticas do setor e assegurar que as informações prestadas são precisas e comparáveis ao longo do tempo.
- (4) No caso dos navios de carga geral, a determinação da carga transportada deve seguir uma abordagem concebida de forma específica que tenha em conta as variações de densidade de carga significativas para a categoria de navio em causa. Justifica-se permitir que estes dados sejam complementados, a título facultativo, por dados adicionais, em conformidade com as diretrizes da IMO para a utilização voluntária do indicador operacional da eficiência energética dos navios (EEOI).
- (5) No caso dos navios de transporte de veículos, a determinação da carga transportada deve seguir uma abordagem flexível com base em duas opções. Para refletir melhor a importância especial do volume, importa permitir o fornecimento, a título facultativo, de dados relativos a um parâmetro adicional.
- (6) Os navios ro-pax devem ser considerados um caso particular ao qual se aplicam condições específicas. Atendendo ao serviço misto proporcionado pelos navios ro-pax, e para melhor refletir as práticas do setor, devem aplicar-se dois parâmetros à carga transportada.
- (7) No que respeita aos outros tipos de navios não incluídos em nenhuma das categorias supramencionadas nem abrangidos pelo anexo II, parte A, ponto 1, alíneas d), e) e f), do Regulamento (UE) 2015/757, deve permitir-se uma abordagem flexível que reflita plenamente a diversidade de tipos de navios de transporte de carga. A fim de assegurar a coerência e a comparabilidade dos dados ao longo do tempo, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento (UE) 2015/757, a decisão da empresa quanto ao parâmetro mais adequado à carga transportada deve ser documentada no plano de monitorização do navio e aplicada em conformidade.

<sup>(1)</sup> JO L 123 de 19.5.2015, p. 55.<sup>(2)</sup> MEPC.1/Circ.684.

- (8) A Comissão consultou as partes interessadas sobre as melhores práticas do setor no domínio abrangido pelo presente regulamento. A consulta foi efetuada no contexto do subgrupo «monitorização do sistema de MCV no transporte marítimo», criado sob a égide do Fórum Europeu do Transporte Marítimo Sustentável.
- (9) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité das Alterações Climáticas, instituído pelo artigo 26.º do Regulamento (UE) n.º 525/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup>,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

#### Artigo 1.º

#### Objeto

O presente regulamento estabelece regras que especificam os parâmetros aplicáveis à determinação da carga transportada por categorias de navios que não os navios de passageiros, os navios ro-ro e os porta-contentores, para efeitos da monitorização de outras informações pertinentes por viagem, em conformidade com o artigo 9.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2015/757.

#### Artigo 2.º

#### Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- 1) «Navio petroleiro», um navio construído ou adaptado fundamentalmente para transporte de petróleo bruto ou de produtos petrolíferos a granel nos seus espaços de carga, exceto os navios de carga combinada, os navios-cisterna para o transporte de produtos químicos líquidos nocivos (NLS) e os navios de transporte de gás;
- 2) «Navio-tanque para o transporte de produtos químicos», um navio construído ou adaptado para transporte a granel de produtos líquidos enumerados no capítulo 17 do Código Internacional para a Construção e o Equipamento dos Navios de Transporte de Produtos Químicos Perigosos a Granel <sup>(2)</sup> ou um navio construído ou adaptado para transportar carga NLS a granel;
- 3) «Navio-tanque de transporte de GNL», um navio-tanque para o transporte a granel de gás natural liquefeito (GNL) — principalmente metano — em cisternas de isolamento independente;
- 4) «Navio de transporte de gás», um navio-tanque para o transporte a granel de gases liquefeitos, com exceção do GNL;
- 5) «Graneleiro», um navio destinado principalmente ao transporte de carga sólida a granel, incluindo tipos como os mineiros, conforme definição constante da regra 1 do Capítulo XII da Convenção Internacional de 1998 para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Convenção SOLAS), mas excluindo os navios de carga combinada;
- 6) «Navio de carga geral», um navio com um só ou vários conveses, concebido principalmente para o transporte de carga geral, com exceção dos navios de carga seca especializados, que não são incluídos no cálculo das linhas de referência para os navios de carga geral, designadamente transportadores de gado, de batelões, de cargas excecionais, de embarcações de recreio ou de combustível nuclear;
- 7) «Navio de carga refrigerada», um navio destinado exclusivamente ao transporte de carga refrigerada nos porões;
- 8) «Navio de transporte de veículos», um navio ro-ro multiconvés concebido para o transporte de automóveis e camiões vazios;
- 9) «Navio de carga combinada», um navio projetado para 100 % de porte bruto de carga líquida e de carga sólida a granel;
- 10) «Navio ro-pax», um navio que transporte mais de 12 passageiros e com espaços de carga ro-ro a bordo;

<sup>(1)</sup> Regulamento (UE) n.º 525/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de maio de 2013, relativo à criação de um mecanismo de monitorização e de comunicação de informações sobre emissões de gases com efeito de estufa e de comunicação a nível nacional e da União de outras informações relevantes no que se refere às alterações climáticas, e que revoga a Decisão n.º 280/2004/CE (JO L 165 de 18.6.2013, p. 13).

<sup>(2)</sup> Com a redação que lhe foi dada por MEPC.225(64) e MSC.340(91).

- 11) «Navio porta contentores/ro-ro», um híbrido de navio porta-contentores e de navio de carga ro-ro, em secções independentes;
- 12) «Porte bruto», o peso, expresso em toneladas métricas, correspondente ao volume deslocado pelo navio em condições de carga, multiplicado pela densidade relativa da água, menos o peso ligeiro e o peso do combustível a bordo determinado à partida, na viagem em carga em causa;
- 13) «Volume de deslocação medido», o volume, expresso em metros cúbicos, definido pelo contorno exterior do navio em deslocamento, excluindo os apêndices, no caso de um navio com caixa metálica; corresponde ao volume de deslocamento à superfície exterior do casco de um navio com reservatório de qualquer outro material;
- 14) «Peso ligeiro», o peso real, expresso em toneladas métricas, do navio sem combustível, passageiros, carga, água ou outros bens consumíveis a bordo.

### Artigo 3.º

#### Parâmetros para determinar a «carga transportada» por categoria de navio

A «carga transportada», para efeitos da monitorização de outras informações pertinentes por viagem, nos termos do artigo 9.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2015/757, é determinada do seguinte modo:

- a) Para os navios petroleiros, como o peso da carga a bordo;
- b) Para os navios-tanque de transporte de produtos químicos, como o peso da carga a bordo;
- c) Para os navios-tanque de transporte de GNL, como o volume da carga à descarga ou, se a carga for descarregada em várias ocasiões durante a viagem, a soma da carga descarregada durante uma viagem e da carga descarregada em todos os portos de escala subsequentes até ao carregamento de uma nova carga;
- d) Para os navios de transporte de gás, como o peso da carga a bordo;
- e) Para os navios graneleiros, como o peso da carga a bordo;
- f) Para os navios de carga geral, como o porte bruto, para viagens em carga, e como zero, para viagens em lastro;
- g) Para os navios de carga refrigerada, como o peso da carga a bordo;
- h) Para os navios de transporte de veículos, como o peso da carga a bordo, determinado como o peso real ou o número de unidades de carga ou de metros de fila ocupados, multiplicada por valores por defeito para o respetivo peso;
- i) Para os navios de carga combinada, como o peso da carga a bordo;
- j) Para os navios ro-pax, como o número de passageiros e o peso da carga a bordo, determinado como o peso real ou o número de unidades de carga (camiões, automóveis, etc.) ou de metros de fila ocupados, multiplicados por valores por defeito para o respetivo peso;
- k) Para os navios porta-contentores/ro-ro, como o volume da carga a bordo, determinado como a soma do número de unidades de carga (camiões, reboques, veículos e outras unidades) multiplicado por uma área predefinida e pela altura do convés (distância entre o piso e a viga estrutural), com o número de metros de fila ocupados multiplicado pela altura do convés (para outros navios ro-ro), e com o número de TEU multiplicado por 38,3 m<sup>3</sup>;
- l) Para outros tipos de navios não abrangidos por qualquer das categorias referidas nas alíneas a) a k), nem ao abrigo dos referidos no anexo II, parte A, ponto 1, alíneas d), e) e f), do Regulamento (UE) 2015/757, como o peso da carga a bordo ou o porte bruto, para viagens em carga, e como zero, para viagens em lastro.

Para efeitos da alínea f) do primeiro parágrafo, o peso da carga a bordo pode ser utilizado, a título facultativo, como parâmetro adicional.

Para efeitos da alínea h) do primeiro parágrafo, o porte bruto em viagens em carga (zero no caso de viagens em lastro) pode ser utilizado, a título facultativo, como parâmetro adicional.

---

Artigo 4.º

**Entrada em vigor**

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 4 de novembro de 2016.

*Pela Comissão*  
*O Presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

---