

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2016/1928**z dnia 4 listopada 2016 r.****w sprawie określania przewożonego ładunku w odniesieniu do kategorii statków innych niż statki pasażerskie, statki ro-ro i kontenerowce, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE ⁽¹⁾, w szczególności jego ust. 2 części A załącznika II do tego rozporządzenia,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Przepisy dotyczące monitorowania przewożonego ładunku oraz inne istotne informacje określono w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2015/757. Określenia przewożonego ładunku w odniesieniu do kategorii statków innych niż statki pasażerskie, statki ro-ro i kontenerowce należy w szczególności dokonać zgodnie z parametrami określonymi w części A ust. 1 lit. g) tego załącznika.
- (2) W przypadku tankowców do przewozu ropy, chemikaliowców, gazowców, masowców, drobnicowców, chłodniowców i statków wielozadaniowych należy zapewnić, by określenie średniego wskaźnika operacyjnej efektywności energetycznej było zgodne z wytycznymi IMO dotyczącymi dobrowolnego stosowania wskaźnika operacyjnej efektywności energetycznej (EEOI) ⁽²⁾, ponieważ wytyczne te odzwierciedlają praktyki branżowe.
- (3) W przypadku gazowców LNG i kontenerowców/statków ro-ro parametr, który ma być stosowany przy obliczaniu przewożonego ładunku, powinien odzwierciedlać praktyki branżowe oraz gwarantować, że przekazane informacje są dokładne i porównywalne w czasie.
- (4) W przypadku drobnicowców przy określaniu przewożonego ładunku należy stosować specjalnie opracowane podejście, które uwzględnia zmiany w gęstości ładunku statku istotne dla tej kategorii statków. Należy umożliwić uzupełnienie tych danych na zasadzie dobrowolności o dodatkowe dane zgodnie z wytycznymi IMO dotyczącymi dobrowolnego stosowania wskaźnika operacyjnej efektywności energetycznej (EEOI).
- (5) W przypadku statków do przewozu pojazdów przy określaniu przewożonego ładunku należy przyjąć elastyczne podejście oparte na dwóch różnych opcjach. W celu lepszego uwzględnienia specjalnego znaczenia objętości należy móc wprowadzić dane dotyczące różnych dodatkowych parametrów, które mają być dostarczane na zasadzie dobrowolności.
- (6) Statki ro-pax należy uznać za szczególny przypadek, w którym powinny mieć zastosowanie określone warunki. Mając na uwadze mieszane usługi świadczone przez statki ro-pax oraz lepsze odzwierciedlenie praktyk branżowych, w celu określenia przewożonego ładunku należy stosować dwa parametry.
- (7) W odniesieniu do innych rodzajów statków niezaliczających się do żadnej z powyższych kategorii, ani nieokreślonych w części A ust. 1 lit. d), e) i f) załącznika II do rozporządzenia (UE) 2015/757, należy zezwolić na elastyczne podejście, aby w pełni odzwierciedlić różnorodność statków przewożących bardzo różne rodzaje ładunku. W celu zapewnienia spójności i porównywalności danych w czasie, zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2015/757, wybór przedsiębiorstwa dotyczący najbardziej odpowiedniego parametru dla przewożonego ładunku należy udokumentować w planie monitorowania danego statku i odpowiednio stosować.

⁽¹⁾ Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55.⁽²⁾ MEPC.1/Circ.684.

- (8) Komisja przeprowadziła konsultacje z zainteresowanymi stronami na temat najlepszych praktyk w dziedzinach objętych niniejszym rozporządzeniem. Konsultacje przeprowadzono w ramach „Podgrupy ds. monitorowania MRW dla transportu morskiego” utworzonej w ramach Europejskiego Forum Zrównoważonej Żeglugi.
- (9) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Zmian Klimatu ustanowionego na podstawie art. 26 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 ⁽¹⁾,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy dotyczące parametrów mających zastosowanie przy określaniu przewożonego ładunku w odniesieniu do kategorii statków innych niż statki pasażerskie, statki ro-ro i kontenerowce, do celów monitorowania innych istotnych informacji w odniesieniu do poszczególnych rejsów zgodnie z art. 9 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2015/757.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- (1) „tankowiec do przewozu ropy” oznacza statek zbudowany bądź przystosowany głównie do przewozu ropy naftowej lub produktów naftowych luzem w pomieszczeniach ładunkowych, inny niż statek wielozadaniowy, zbiornikowiec przewożący szkodliwe substancje ciekłe (zbiornikowiec NLS), tankowiec czy gazowiec;
- (2) „chemikaliowiec” oznacza statek zbudowany lub przystosowany do przewozu luzem jakichkolwiek płynnych produktów, które zostały wyszczególnione w rozdziale 17 międzynarodowego kodeksu budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem ⁽²⁾, lub statek zbudowany bądź przystosowany do przewozu szkodliwych substancji ciekłych luzem;
- (3) „gazowiec LNG” oznacza tankowiec do przewozu luzem skroplonego gazu ziemnego (LNG) (głównie metanu) w osobnych izolowanych zbiornikach;
- (4) „gazowiec” oznacza tankowiec do przewozu luzem skroplonych gazów innych niż LNG;
- (5) „masowiec” oznacza statek, który jest przeznaczony głównie do przewozu suchych ładunków luzem, w tym rodzaj statków takich jak rudowce zdefiniowane w prawidło 1 rozdziału XII międzynarodowej konwencji z 1998 r. o bezpieczeństwie życia na morzu (konwencja SOLAS), ale z wyłączeniem statków wielozadaniowych;
- (6) „drobnicowiec” oznacza statek o kadłubie wielopoziomowym lub jednopoziomowym przeznaczony głównie do przewozu ładunków drobnicowych, z wyłączeniem wyspecjalizowanych statków do przewozu ładunków suchych, które nie są uwzględniane przy obliczaniu linii odniesienia dla drobnicowców, tzn. statków do przewozu zwierząt gospodarskich, barkowców, ciężarowców, statków do przewozu jachtów, statków do przewozu paliwa jądrowego;
- (7) „chłodniowiec” oznacza statek zaprojektowany wyłącznie do przewozu ładunków w warunkach chłodniczych w ładowniach;
- (8) „statek do przewozu pojazdów” oznacza statek wielopakładowy w systemie ro-ro przeznaczony do przewozu pustych samochodów osobowych i ciężarowych;
- (9) „statek wielozadaniowy” oznacza statek zaprojektowany do przewozu masowych ładunków płynnych i suchych odpowiadających 100 % nośności ładunkowej;
- (10) „statek ro-pax” oznacza statek, który przewozi więcej niż 12 pasażerów i posiada pomieszczenia ładunkowe typu ro-ro na pokładzie;

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 z dnia 21 maja 2013 r. w sprawie mechanizmu monitorowania i sprawozdawczości w zakresie emisji gazów cieplarnianych oraz zgłaszania innych informacji na poziomie krajowym i unijnym, mających znaczenie dla zmiany klimatu, oraz uchylające decyzję nr 280/2004/WE (Dz.U. L 165 z 18.6.2013, s. 13).

⁽²⁾ Zmieniony przez MEPC.225(64) oraz MSC.340(91).

- (11) „kontenerowiec/statok ro-ro” oznacza statek hybrydowy, będący jednocześnie kontenerowcem i statkiem typu ro-ro, podzielony na osobne sekcje;
- (12) „nośność ładunkowa” oznacza mierzoną w tonach metrycznych objętość wypornościową statku przy zanurzeniu, pomnożoną przez względną gęstość wody przy wyjściu statku z portu, pomniejszoną o masę statku pustego oraz masę paliwa załadowanego na pokład przy rozpoczęciu rejsu z danym ładunkiem;
- (13) „mierzona objętość wypornościowa” oznacza objętość mierzoną w metrach sześciennych wypartą przez statek (z wyjątkiem części wystających) w przypadku statku o metalowej powłoce, i objętość wypartą do zewnętrznej powierzchni kadłuba statku w przypadku statku zbudowanego z innych materiałów;
- (14) „masa statku pustego” oznacza mierzony w tonach metrycznych rzeczywisty ciężar statku bez paliwa, pasażerów, ładunku, wody i innych środków zaopatrzenia na pokładzie.

Artykuł 3

Parametry służące do określenia „przewożonego ładunku” w podziale na kategorię statku

„Przewożony ładunek”, do celów monitorowania innych istotnych informacji w odniesieniu do poszczególnych rejsów, zgodnie z art. 9 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2015/757, ustala się w następujący sposób:

- a) dla tankowców do przewozu ropy naftowej – jako masę ładunku znajdującego się na pokładzie;
- b) dla chemikaliowców – jako masę ładunku znajdującego się na pokładzie;
- c) dla gazowców LNG – jako wielkość ładunku przy wyładunku lub jeśli ładunek jest wyładowywany kilkakrotnie w trakcie rejsu, jako sumę ładunków wyładowywanych podczas rejsu i ładunku wyładowanego we wszystkich kolejnych portach, do momentu załadowania nowego ładunku;
- d) dla gazowców – jako masę ładunku znajdującego się na pokładzie;
- e) dla masowców – jako masę ładunku znajdującego się na pokładzie;
- f) dla drobnicowców – jako nośność ładunkową dla rejsów z ładunkiem i jako zero dla rejsów w stanie balastowym;
- g) dla chłodniowców – jako masę ładunku znajdującego się na pokładzie;
- h) dla statków do przewozu pojazdów – jako masę ładunku znajdującego się na pokładzie, określoną jako rzeczywista masa lub liczba jednostek ładunku lub zajmowanych metrów, pomnożona przez domyślne wartości wagowe;
- i) dla statków wielozadaniowych – jako masę ładunku znajdującego się na pokładzie;
- j) dla statków ro-pax – jako liczbę pasażerów i masę ładunku na pokładzie, określoną jako rzeczywista masa lub liczba jednostek ładunku (pojazdów ciężarowych, samochodów itd.) lub zajmowanych metrów, pomnożona przez domyślne wartości wagowe;
- k) dla kontenerowców/statków ro-ro – jako wielkość ładunku na pokładzie, określaną jako suma liczby jednostek ładunku (pojazdów, przyczep, samochodów ciężarowych i innych jednostek znormalizowanych) pomnożona przez domyślną powierzchnię i wysokość pokładu (odległość między podłogą a belką konstrukcyjną), liczby zajętych metrów linearych pomnożonej przez wysokość pokładu (dla pozostałych statków ro-ro) i liczby jednostek TEU pomnożonej przez 38,3 m³;
- l) dla innych rodzajów statków nienależących do żadnej z kategorii wymienionych w lit. a) – k), ani nieokreślonych w części A ust. 1 lit. d), e) i f) załącznika II do rozporządzenia (UE) 2015/757 – jako masę ładunku na pokładzie lub jako nośność ładunkową dla rejsów z ładunkiem i jako zero dla rejsów w stanie balastowym.

Do celów wymienionych w ust. 1 lit. f) masę ładunku na pokładzie można stosować na zasadzie dobrowolności jako dodatkowy parametr.

Do celów wymienionych w ust. 1 lit. h) nośność ładunkową dla rejsów z ładunkiem i zero dla rejsów w stanie balastowym można stosować na zasadzie dobrowolności jako dodatkowy parametr.

Artykuł 4

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 4 listopada 2016 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący
