

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 11 de noviembre de 2016

Ref: SMA 44/2016/AB

Asunto: Normas de desarrollo del Reglamento MRV de la UE sobre seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de CO₂ generadas por el transporte marítimo.

Muy Srs. nuestros:

El 5 de noviembre se han publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE) dos actos jurídicos (Reglamentos 2016/1927 y 2016/1928) que desarrollan el Reglamento 2015/757 (Reglamento MRV). Este Reglamento aprobó un sistema de seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de CO₂ generadas por el transporte marítimo, análogo al sistema obligatorio de recopilación de datos sobre el consumo de combustible que ha aprobado hace dos semanas. Les adjuntamos en un Anexo los textos de ambos Reglamentos.

El sistema de la UE comenzará a funcionar el 1 de enero de 2018, teniendo las empresas navieras que cumplir ciertas obligaciones desde el 31 de agosto de 2017 (presentar a un verificador independiente un plan de seguimiento para cada buque, indicando cuál es el método elegido para el seguimiento y notificación de las emisiones de CO₂).

En esencia, los dos Reglamentos que se han publicado tratan sobre los siguientes asuntos:

1. Reglamento 2016/1927: modelos de planes de seguimiento, informes de emisiones y documentos incluidos en el Reglamento MRV.

Este Reglamento establece los modelos y normas técnicas para presentar los planes de seguimiento, informes de emisiones y documentos establecidos en el Reglamento 2015/757. En sus 3 anexos se incluyen los modelos/formularios para cumplimentar el plan de seguimiento.

Las empresas pueden dividir el plan de seguimiento en una parte dedicada a la empresa y otra dedicada a los buques, siempre que se incluyan todos los elementos que se detallan en dicho anexo. Para presentar sus informes de emisiones, las empresas deberán utilizar la versión electrónica del modelo, disponible en el Sistema de Información Automatizado THETIS SNV, que gestiona la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA).

2. Reglamento 2016/1928: determinación de la carga transportada por categorías de buques.

El Reglamento está estructurado en 3 artículos que tratan sobre el objeto del reglamento, un apartado dedicado a definiciones, y otro que detalla cómo se establece para cada tipo de buque la "carga transportada". A efectos del seguimiento realizado por cada viaje, los parámetros para establecer la "carga transportada" son:

- a) Petroleros, Quimiqueros, Gaseros, Graneleros, Buques de carga refrigerada y Buques de carga combinada: la masa de la carga a bordo.
- b) Buques para el transporte de GNL: el volumen de la carga en el momento de la descarga o, si se desembarca la carga en varias veces 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 embarque nueva carga.
- c) Buques de carga general: el peso muerto transportado cuando sean viajes con carga y cero cuando se trate de viajes en lastre.
- d) Car carriers: 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.

- e) 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.
- f) Portacontenedores y 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 20 pies, multiplicado por 38,3 m³.
- g) Resto de buques que no entren en ninguna de las categorías anteriores ni tampoco en las letras d), e) y f) del apartado 1 de la parte A del Anexo II del Reglamento 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.

Las principales organizaciones del transporte marítimo opinan que el Reglamento MRV de la UE se debería alinear totalmente con el sistema adoptado por la OMI. No obstante, dicha alineación sólo sería posible modificando el Reglamento a través del Parlamento y Consejo de acuerdo con el art. 22.3 sobre cooperación internacional. Esta armonización sólo la puede proponer la Comisión una vez que se haya establecido totalmente el marco jurídico del sistema mundial, incluidas las Directrices de la OMI (pendientes de elaborar).

Las principales diferencias entre los dos sistemas se refieren especialmente a la accesibilidad o confidencialidad de los datos, a la verificación independiente y a la fecha en la que deberán comenzar las empresas la recopilación de datos (un año antes en el caso del Reglamento europeo).

Saludos cordiales,

Manuel Carlier
Director General

II

(Actos no legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2016/1927 DE LA COMISIÓN

de 4 de noviembre de 2016

sobre los modelos de los planes de seguimiento, los informes de emisiones y los documentos de conformidad contemplados en 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 ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 6, apartado 5, su artículo 12, apartado 2, y su artículo 17, apartado 5,

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 6, apartados 1 y 3, del Reglamento (UE) 2015/757 obliga a las empresas a presentar al verificador un plan de seguimiento consistente en una descripción exhaustiva y transparente del método de seguimiento aplicado a cada buque incluido en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento.
- (2) Para garantizar que dichos planes de seguimiento contengan información normalizada que permita una aplicación armonizada de las obligaciones de seguimiento y notificación, es preciso establecer modelos, incluidas normas técnicas para su aplicación uniforme.
- (3) El plan de seguimiento debe contener, como mínimo, los elementos enumerados en el artículo 6, apartado 3, del Reglamento (UE) 2015/757. Además, para determinar la «carga transportada», debe emplear las unidades especificadas en el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/1928 ⁽²⁾ de la Comisión. Dados los dos tipos diferentes de servicios de transporte que prestan los buques de tipo ro-pax, en sus datos de consumo de combustible y emisiones de CO₂ dichos buques deberán distinguir entre transporte de mercancías y transporte de pasajeros. Esto permitirá determinar mejor sus indicadores de eficiencia energética operativa media.
- (4) Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 6, apartado 3, del Reglamento (UE) 2015/757, y con arreglo al último párrafo del artículo 10 de dicho Reglamento, el plan de seguimiento debe permitir el seguimiento y notificación del consumo de combustible y las emisiones de CO₂ en función de otros criterios voluntarios. Esto permitirá entender mejor la eficiencia energética media notificada. Lo anterior se aplica, en particular, al seguimiento diferenciado del consumo de combustible para calefacción de la carga y para posicionamiento dinámico y al seguimiento diferenciado de los viajes con carga y la navegación por hielo.
- (5) Para facilitar la elaboración de los planes de seguimiento de empresas con varios buques, conviene autorizar a las empresas a indicar qué procedimientos descritos en el plan de seguimiento es pertinente aplicar a todos los buques bajo su responsabilidad.

⁽¹⁾ DO L 123 de 19.5.2015, p. 55.

⁽²⁾ 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 (véase la página 22 del presente Diario Oficial).

- (6) Cuando el plan de seguimiento incluya información sobre elementos y procedimientos de conformidad con el artículo 6, apartado 3, del Reglamento (UE) 2015/757, las empresas también deben poder remitirse a procedimientos o sistemas que ya apliquen eficazmente dentro de sus sistemas de gestión, como el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) ⁽¹⁾ y el Plan de Gestión de Eficiencia Energética del Buque (PGEEB) ⁽²⁾, o a sistemas y controles armonizados de gestión de calidad, medioambiental o energética, tales como las normas EN ISO 9001:2015, EN ISO 14001:2015 o EN ISO 50001:2011.
- (7) Para facilitar el seguimiento, conviene permitir el uso de valores por defecto para el nivel de incertidumbre asociado al seguimiento del consumo de combustible.
- (8) Para facilitar el ciclo de cumplimiento completo (incluido el seguimiento, la notificación y la verificación), la información sobre gestión, en particular sobre las actividades adecuadas de control y gestión de datos, debe considerarse información útil. Una sección especial del modelo para el seguimiento ayudará a las empresas a estructurar los elementos de gestión necesarios.
- (9) Es preciso establecer las especificaciones de un modelo electrónico para los informes de emisiones. Esto es necesario para que los informes de emisiones verificadas se presenten por vía electrónica y contengan información agregada anual completa y normalizada, que pueda hacerse pública y permita a la Comisión elaborar los informes exigidos en virtud del artículo 21 del Reglamento (UE) 2015/757.
- (10) El informe de emisiones debe recoger como mínimo los contenidos contemplados en el artículo 11, apartado 3, del Reglamento (UE) 2015/757, incluidos los resultados del seguimiento anual. También debe permitir la notificación de información adicional que ayude a comprender los indicadores de eficiencia energética operativa media comunicados voluntariamente. Se trata, en particular, de los elementos para el seguimiento voluntario del combustible consumido y el CO₂ emitido, diferenciados en función de criterios especificados en el plan de seguimiento.
- (11) Es preciso establecer normas técnicas que definan un modelo electrónico para los documentos de conformidad. Eso garantizará que pueda incluirse información normalizada y fácilmente procesable en los documentos de conformidad enviados por los verificadores con arreglo al artículo 17, apartado 4, del Reglamento (UE) 2015/757, para informar sin demora a la Comisión y a las autoridades del Estado de abanderamiento de la expedición de un documento de conformidad.
- (12) THETIS SNV, sistema de información específico de la Unión creado y gestionado por la Agencia Europea de Seguridad Marítima, debe estar disponible para las empresas y los verificadores acreditados de modo que puedan utilizarlo para presentar por vía electrónica a la Comisión y a los Estados de abanderamiento informes de emisiones verificadas satisfactoriamente, con sus documentos de conformidad correspondientes. El sistema debe concebirse de manera flexible, de modo que permita la posibilidad de un sistema mundial de seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero.
- (13) La Comisión ha consultado a las partes interesadas sobre las mejores prácticas en relación con los asuntos regulados por el presente Reglamento. La consulta se llevó a cabo a través de los «subgrupos de expertos en SNV del transporte marítimo», creado dentro del Foro Europeo de Navegación Sostenible.
- (14) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité del Cambio Climático creado por el artículo 26 del Reglamento (UE) n.º 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objeto

El presente Reglamento establece los modelos y normas técnicas para la presentación de los planes de seguimiento, informes de emisiones y documentos de conformidad contemplados en el Reglamento (UE) 2015/757.

⁽¹⁾ Adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI) mediante la Resolución A.741(18) de su Asamblea.

⁽²⁾ Reglamento MARPOL 22, anexo VI.

⁽³⁾ 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 no 280/2004/CE (DO L 165 de 18.6.2013, p. 13).

*Artículo 2***Modelo de plan de seguimiento**

1. Las empresas deberán elaborar el plan de seguimiento al que se refiere el artículo 6 del Reglamento (UE) 2015/757 empleando un modelo que corresponda al recogido en el anexo I.
2. Las empresas podrán dividir el plan de seguimiento en una parte dedicada a la empresa y otra dedicada a los buques, a condición de que se incluyan todos los elementos contemplados en el anexo I.

La información recogida en la parte dedicada a la empresa, que podrá incluir los cuadros B.2, B.5, D, E y F.1 del anexo I, será aplicable a cada uno de los buques sobre los cuales la empresa deba presentar un plan de seguimiento con arreglo al artículo 6 del Reglamento (UE) 2015/757.

*Artículo 3***Modelo electrónico de informe de emisiones**

1. A la hora de presentar el informe de emisiones con arreglo al artículo 11, apartado 1, del Reglamento (UE) 2015/757, las empresas utilizarán la versión electrónica del modelo disponible en el sistema de información automatizado de la Unión THETIS SNV, gestionado por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (en lo sucesivo, «THETIS SNV»).
2. La versión electrónica del modelo de informe de emisiones al que se refiere el apartado 1 deberá recoger la información contemplada en el anexo II.

*Artículo 4***Modelo electrónico de documento de conformidad**

1. A la hora de expedir un documento de conformidad con arreglo al artículo 17, apartado 4, del Reglamento (UE) 2015/757, el verificador facilitará los datos pertinentes empleando la versión electrónica del modelo disponible en THETIS SNV.
2. La versión electrónica del modelo de documento de conformidad al que se refiere el apartado 1 deberá recoger la información contemplada en el anexo III.

*Artículo 5***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

ANEXO I

Modelo de plan de seguimiento**Part A Hoja de registro de revisiones**

N.º de versión	Fecha de referencia	Estado en la fecha de referencia ⁽¹⁾	Referencia a los capítulos en los que se han introducido revisiones o modificaciones, acompañada de una breve explicación de los cambios

⁽¹⁾ Elegir una de las siguientes categorías: «Borrador de trabajo», «Versión final presentada al verificador», «Evaluada», «Modificada sin necesidad de nueva evaluación».

Part B Datos básicos**Table B.1. Identificación del buque**

Nombre del buque	
Número de identificación OMI	
Puerto de matrícula	
Puerto base (si no es idéntico al puerto de matrícula)	
Nombre del propietario del buque	
Número de identificación único de la OMI para las compañías y los propietarios registrados	
Tipo de buque ⁽¹⁾	
Peso muerto (en toneladas métricas)	
Arqueo bruto	
Sociedad de clasificación (voluntario)	
Clase de navegación en hielo (voluntario) ⁽²⁾	
Estado de abanderamiento (voluntario)	
Campo voluntario de descripción en texto libre: información adicional sobre las características del buque	

⁽¹⁾ Elegir una de las siguientes categorías: «buque de pasaje», «buque de transbordo rodado», «petrolero», «quimiquero», «buque GNL», «gasero», «granelero», «buque de carga general», «buque de carga refrigerado», «portavehículos», «buque de carga combinado», «buque ro-pax», «buque de transbordo rodado/portacontenedores», «otros tipos de buque».

⁽²⁾ Elegir entre las categorías polares PC1-PC7 o entre las categorías polares fino-suecas (IC, IB, IA o IA Super).

Table B.2. Información sobre la compañía

Nombre de la compañía	
Dirección-Línea 1:	
Dirección-Línea 2:	
Localidad	
Estado/Provincia/Región	
Código postal/CP	
País	
Persona de contacto	
Número de teléfono	
Dirección de correo electrónico	

Table B.3. Fuentes de emisión y tipos de combustible utilizados

N.º de referencia de la fuente de emisión	Fuente de emisión (nombre y tipo)	Descripción técnica de la fuente de emisión (rendimiento/potencia, consumo específico de combustible, año de instalación, número de identificación en caso de varias fuentes con emisiones idénticas, etc.)	Tipos (potenciales) de combustibles utilizados ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Elegir una de las siguientes categorías: «fuelóleo pesado (HFO)», «fuelóleo ligero (LFO)», «diésel/gasóleo marino (DM)/(MGO)», «gas licuado de petróleo (propano, GLP)», «gas licuado de petróleo (butano, GLP)», «gas natural licuado (GNL)», «metanol», «etanol», «otros combustibles con factores de emisión no estándar»

Table B.4. Factores de emisión

Tipo de combustible	Factores de emisión OMI (en toneladas de CO ₂ /toneladas de combustible)
Fuelóleo pesado (referencia: ISO 8217 grados EMC a RMK)	3,114
Fuelóleo ligero (referencia: ISO 8217 grados RMA a RMD)	3,151
Diésel/gasóleo (referencia: ISO 8217 grados DMX a DMB)	3,206
Gas licuado de petróleo (propano)	3,000
Gas licuado de petróleo (butano)	3,030
Gas natural licuado	2,750

Tipo de combustible	Factores de emisión OMI (en toneladas de CO ₂ /toneladas de combustible)
Metanol	1,375
Etanol	1,913
Otros combustibles con factores de emisión no estándar	

En caso de utilización de factores de emisión no estándar:

Combustibles no estándar	Factor de emisión	Metodologías para determinar el factor de emisión (metodología de muestreo, métodos de análisis y descripción de los laboratorios utilizados, en su caso)

Table B.5. Procedimientos, sistemas y responsabilidades para actualizar la exhaustividad de las fuentes de emisión

Título del procedimiento	Gestión de la exhaustividad de la lista de fuentes de emisión
Referencia al procedimiento existente	
Versión del procedimiento existente	
Descripción de los procedimientos SNV de la UE si no existen ya fuera del plan de seguimiento	
Nombre de la persona o cargo responsable del procedimiento	
Localización de los registros	
Nombre del sistema informático utilizado (en su caso)	

Part C Datos de actividad

Table C.1. Requisitos de la exención contemplada en el artículo 9, apartado 2

Punto	Campo de confirmación
Número mínimo de viajes previstos para cada período de notificación a los que sea aplicable el Reglamento SNV de la UE según la planificación del buque	
¿Hay viajes previstos para cada período de notificación a los que no sea aplicable el Reglamento SNV de la UE según la planificación del buque? ⁽¹⁾	
¿Se cumplen los requisitos del artículo 9, apartado 2 ⁽²⁾ ?	
En caso afirmativo, ¿tiene intención de acogerse a la exención a efectos del seguimiento de la cantidad de combustible consumido por viaje ⁽³⁾ ?	

⁽¹⁾ Elegir «Sí» o «No».

⁽²⁾ Elegir «Sí» o «No».

⁽³⁾ Elija «Sí», «no» o «no aplicable».

Table C.2. Seguimiento del consumo de combustible

C.2.1. Métodos utilizados para determinar el consumo de combustible de cada fuente de emisión:

Fuente de emisión ⁽¹⁾	Métodos elegidos para el consumo de combustible ⁽²⁾

(¹) Elegir una de las siguientes categorías: «todas las fuentes», «motores principales», «motores auxiliares», «turbinas de gas», «calderas o generadores de gas inerte».

(²) Elegir una o varias de las siguientes categorías: «Método A: notas de entrega de combustible y comprobaciones periódicas de los tanques de combustible», «Método B: seguimiento del tanque de combustible a bordo», «Método C: indicadores de caudal para los procesos de combustión aplicables» o «Método D: mediciones directas de las emisiones de CO₂».

C.2.2. Procedimientos para determinar el combustible embarcado y el combustible en tanques:

Título del procedimiento	Determinación del combustible embarcado y el combustible en tanques
Referencia al procedimiento existente	
Versión del procedimiento existente	
Descripción de los procedimientos SNV de la UE si no existen ya fuera del plan de seguimiento	
Nombre de la persona o cargo responsable del procedimiento	
Localización de los registros	
Nombre del sistema informático utilizado (en su caso)	

C.2.3. Cotejo periódico de la cantidad embarcada comunicada mediante nota de entrega de combustible con la cantidad embarcada indicada mediante medición a bordo:

Título del procedimiento	Cotejo periódico entre la cantidad embarcada comunicada mediante notas de entrega de combustible y cantidad embarcada indicada mediante medición a bordo
Referencia al procedimiento existente	
Versión del procedimiento existente	
Descripción de los procedimientos SNV de la UE si no existen ya fuera del plan de seguimiento	
Nombre de la persona o cargo responsable del procedimiento	

C.2.4. Descripción de los instrumentos de medición utilizados:

Sistema de medición (nombre)	Elementos a los que se aplica (por ejemplo, fuentes de emisión, tanques)	Descripción técnica (especificación, edad, intervalos de mantenimiento)

C.2.5. Procedimientos de registro, extracción, transmisión y almacenamiento de información sobre las mediciones:

Título del procedimiento	Registro, extracción, transmisión y almacenamiento de información sobre las mediciones
Referencia al procedimiento existente	
Versión del procedimiento existente	
Descripción de los procedimientos SNV de la UE si no existen ya fuera del plan de seguimiento	
Nombre de la persona o cargo responsable del procedimiento	
Localización de los registros	
Nombre del sistema informático utilizado (en su caso)	

C.2.6. Método de determinación de la densidad:

Tipo de combustible/tanque	Método para determinar los valores reales de densidad del combustible embarcado ⁽¹⁾	Método para determinar los valores reales de densidad del combustible en tanque ⁽²⁾

⁽¹⁾ Elegir una de las siguientes categorías: «sistemas de medición a bordo», «proveedor de combustible», «ensayo en laboratorio».

⁽²⁾ Elegir una de las siguientes categorías: «sistemas de medición», «proveedor de combustible», «ensayo en laboratorio».

C.2.7. Grado de incertidumbre asociado al seguimiento del combustible

Método de seguimiento ⁽¹⁾	Planteamiento adoptado ⁽²⁾	Valor

⁽¹⁾ Elegir una o varias de las siguientes categorías: «Método A: notas de entrega de combustible y comprobaciones periódicas de los tanques de combustible», «Método B: seguimiento del tanque de combustible a bordo», «Método C: indicadores de caudal para los procesos de combustión aplicables» o «Método D: mediciones directas de las emisiones de CO₂».

⁽²⁾ Elegir una de las siguientes categorías: «valor por defecto» o «estimación específica del buque».

C.2.8. Procedimientos de garantía de calidad de los sistemas de medición:

Título del procedimiento	Garantía de calidad de los sistemas de medición
Referencia al procedimiento existente	
Versión del procedimiento existente	
Descripción de los procedimientos SNV de la UE si no existen ya fuera del plan de seguimiento	
Nombre de la persona o cargo responsable del procedimiento	
Localización de los registros	
Nombre del sistema informático utilizado (en su caso)	

C.2.9. Método para desglosar el consumo de combustible entre carga y pasaje (solo buques ro-pax):

Título del método	Desglose del consumo de combustible entre carga y pasaje
Método de asignación aplicable según la norma EN 16258 ⁽¹⁾	
Descripción del método para determinar la masa de la carga y del pasaje, incluido el posible uso de valores por defecto para el peso de las unidades de carga/metros de carril (si se utiliza el método de la masa)	
Descripción del método para determinar el área de cubierta asignada a carga y a pasaje, contabilizando cubiertas suspendidas y turismos en cubiertas de carga (si se utiliza el método del área)	
Desglose del consumo de combustible (en %) entre carga y pasaje (si se utiliza únicamente el método del área)	
Nombre de la persona o cargo responsable del método	
Fórmulas y fuentes de datos	
Localización de los registros	
Nombre del sistema informático utilizado (en su caso)	
⁽¹⁾ Elegir entre «método de la masa» o «método del área».	

C.2.10. Procedimientos para determinar y registrar el consumo de combustible en viajes con carga (seguimiento voluntario):

Título del procedimiento	Determinación y registro del consumo de combustible en viajes con carga
Referencia al procedimiento existente	
Versión del procedimiento existente	
Descripción de los procedimientos SNV de la UE si no existen ya fuera del plan de seguimiento	
Nombre de la persona o cargo responsable del procedimiento	
Fórmulas y fuentes de datos	
Localización de los registros	
Nombre del sistema informático utilizado (en su caso)	

C.2.11. Procedimientos para determinar y registrar el consumo de combustible para calefacción de la carga (seguimiento voluntario para quimiqueros):

Título del procedimiento	Determinación y registro del consumo de combustible para calefacción de la carga
Referencia al procedimiento existente	
Versión del procedimiento existente	
Descripción de los procedimientos SNV de la UE si no existen ya fuera del plan de seguimiento	

Título del procedimiento	Determinación y registro del consumo de combustible para calefacción de la carga
Nombre de la persona o cargo responsable del procedimiento	
Fórmulas y fuentes de datos	
Localización de los registros	
Nombre del sistema informático utilizado (en su caso)	

C.2.12. Procedimientos para determinar y registrar el consumo de combustible para posicionamiento dinámico (seguimiento voluntario para petroleros y «otros tipos de buque»):

Título del procedimiento	Determinación y registro del consumo de combustible para posicionamiento dinámico
Referencia al procedimiento existente	
Versión del procedimiento existente	
Descripción de los procedimientos SNV de la UE si no existen ya fuera del plan de seguimiento	
Nombre de la persona o cargo responsable del procedimiento	
Fórmulas y fuentes de datos	
Localización de los registros	
Nombre del sistema informático utilizado (en su caso)	

Table C.3. Lista de viajes

Título del procedimiento	Registrar y salvaguardar la exhaustividad de los viajes
Referencia al procedimiento existente	
Versión del procedimiento existente	
Descripción de los procedimientos SNV de la UE si no existen ya fuera del plan de seguimiento	
Nombre de la persona o cargo responsable del procedimiento	
Fuentes de datos	
Localización de los registros	
Nombre del sistema informático utilizado (en su caso)	

Table C.4. Distancia recorrida

Título del procedimiento	Determinación y registro de la distancia por viaje efectuado
Referencia al procedimiento existente	
Versión del procedimiento existente	
Descripción de los procedimientos SNV de la UE (incluido el registro y la gestión de los datos de distancia) si no existen ya fuera del plan de seguimiento	
Nombre de la persona o cargo responsable del procedimiento	
Fuentes de datos	
Localización de los registros	
Nombre del sistema informático utilizado (en su caso)	

Procedimientos para determinar y registrar la distancia recorrida en navegación por hielo (seguimiento voluntario):

Título del procedimiento	Determinación y registro de la distancia recorrida en navegación por hielo
Referencia al procedimiento existente	
Versión del procedimiento existente	
Descripción de los procedimientos SNV de la UE (incluido el registro y la gestión de los datos de distancia y condiciones invernales) si no existen ya fuera del plan de seguimiento	
Nombre de la persona o cargo responsable del procedimiento	
Fórmulas y fuentes de datos	
Localización de los registros	
Nombre del sistema informático utilizado (en su caso)	

Table C.5. Carga transportada y número de pasajeros

Título del procedimiento	Registro y determinación de la carga transportada y el número de pasajeros
Referencia al procedimiento existente	
Versión del procedimiento existente	
Descripción de los procedimientos SNV de la UE (incluido el registro y determinación de la carga transportada y/o el número de pasajeros y, en su caso, el uso de valores por defecto para la masa de unidades de carga) si no existen ya fuera del plan de seguimiento	

Título del procedimiento	Registro y determinación de la carga transportada y el número de pasajeros
Unidades de carga/pasajeros ⁽¹⁾	
Nombre de la persona o cargo responsable del procedimiento	
Fórmulas y fuentes de datos	
Localización de los registros	
Nombre del sistema informático utilizado (en su caso)	

- ⁽¹⁾ En el caso de los buques de pasaje, la «unidad de carga/pasajeros» se especificará en «pasajeros».
- En el caso de los buques de transbordo rodado, buques portacontenedores, petroleros, quimiqueros, gaseros, graneleros, buques de carga refrigerados y buques de carga combinados, la «unidad de carga/pasajeros» se especificará en «toneladas».
- En el caso de los buques GNL y buques de trasbordo rodado/portacontenedores, la «unidad de carga/pasajeros» se especificará en «metros cúbicos».
- En el caso de los buques de carga general, la «unidad de carga/pasajeros» se especificará eligiendo una de las categorías siguientes: «toneladas de peso muerto transportado», «toneladas de peso muerto transportado y toneladas».
- En el caso de los portavehículos, la «unidad de carga/pasajeros» se especificará eligiendo una de las categorías siguientes: «toneladas», «toneladas y toneladas de peso muerto transportado».
- En el caso de los buques ro-pax, la «unidad de carga/pasajeros» se especificará en «toneladas» y en «pasajeros».
- En el caso de los demás tipos de buques, la «unidad de carga/pasajeros» se especificará eligiendo una de las categorías siguientes: «toneladas», «toneladas de peso muerto transportado».

Procedimientos para determinar y registrar la densidad media de la carga transportada (seguimiento voluntario para quimiqueros, graneleros y buques de carga combinados):

Título del procedimiento	Determinación y registro de la densidad media de la carga transportada
Referencia al procedimiento existente	
Versión del procedimiento existente	
Descripción de los procedimientos SNV de la UE (incluido el registro y la gestión de los datos de densidad de la carga) si no existen ya fuera del plan de seguimiento	
Nombre de la persona o cargo responsable del procedimiento	
Fórmulas y fuentes de datos	
Localización de los registros	
Nombre del sistema informático utilizado (en su caso)	

Table C.6. Tiempo transcurrido en el mar

Título del procedimiento	Determinación y registro del tiempo que pasa en el mar el buque entre el puerto de salida y el puerto de llegada
Referencia al procedimiento existente	
Versión del procedimiento existente	
Descripción de los procedimientos SNV de la UE (incluido el registro y la gestión de la información sobre salida y llegada al puerto) si no existen ya fuera del plan de seguimiento	
Nombre de la persona o cargo responsable del procedimiento	

Título del procedimiento	Determinación y registro del tiempo que pasa en el mar el buque entre el puerto de salida y el puerto de llegada
Fórmulas y fuentes de datos	
Localización de los registros	
Nombre del sistema informático utilizado (en su caso)	

Procedimientos para determinar y registrar el tiempo transcurrido en el mar al navegar por hielo (seguimiento voluntario):

Título del procedimiento	Determinación y registro del tiempo transcurrido en el mar al navegar por hielo
Referencia al procedimiento existente	
Versión del procedimiento existente	
Descripción de los procedimientos SNV de la UE (incluido el registro y la gestión de la información sobre salida y llegada al puerto y la información sobre condiciones invernales) si no existen ya fuera del plan de seguimiento	
Nombre de la persona o cargo responsable del procedimiento	
Fórmulas y fuentes de datos	
Localización de los registros	
Nombre del sistema informático utilizado (en su caso)	

Part D Lagunas de información

Table D.1. Métodos que han de utilizarse para estimar el consumo de combustible

Título del método	Método que ha de utilizarse para estimar el consumo de combustible
Método sustitutorio de seguimiento ⁽¹⁾	
Fórmulas utilizadas	
Descripción del método utilizado para calcular el consumo de combustible	
Nombre de la persona o cargo responsable del método	
Fuentes de datos	
Localización de los registros	
Nombre del sistema informático utilizado (en su caso)	

⁽¹⁾ Elegir una de las siguientes categorías: «Método A: notas de entrega de combustible y comprobaciones periódicas de los tanques de combustible», «Método B: seguimiento del tanque de combustible a bordo», «Método C: indicadores de caudal para los procesos de combustión aplicables» o «Método D: medición directa de las emisiones de CO₂» o «No aplicable». La categoría elegida ha de ser distinta de la elegida en «Métodos elegidos para el consumo de combustible» en el cuadro C.2. (Seguimiento del consumo de combustible — Métodos utilizados para determinar el consumo de combustible de cada fuente de emisión)

Table D.2. Métodos que deben aplicarse a las lagunas de datos en relación con la distancia recorrida

Título del método	Método que debe aplicarse a las lagunas de datos en relación con la distancia recorrida
Fórmulas utilizadas	
Descripción del método que debe aplicarse a las lagunas de datos	
Nombre de la persona o cargo responsable del método	
Fuentes de datos	
Localización de los registros	
Nombre del sistema informático utilizado (en su caso)	

Table D.3. Métodos que deben aplicarse a las lagunas de datos en relación con la carga transportada

Título del método	Método que debe aplicarse a las lagunas de datos en relación con la carga transportada
Fórmulas utilizadas	
Descripción del método que debe aplicarse a las lagunas de datos	
Nombre de la persona o cargo responsable del método	
Fuentes de datos	
Localización de los registros	
Nombre del sistema informático utilizado (en su caso)	

Table D.4. Métodos que deben aplicarse a las lagunas de datos en relación con el tiempo transcurrido en el mar

Título del método	Método que debe aplicarse a las lagunas de datos en relación con el tiempo transcurrido en el mar
Fórmulas utilizadas	
Descripción del método que debe aplicarse a las lagunas de datos	
Nombre de la persona o cargo responsable del método	
Fuentes de datos	
Localización de los registros	
Nombre del sistema informático utilizado (en su caso)	

Part E Gestión**Table E.1. Comprobación periódica de la adecuación del plan de seguimiento**

Título del procedimiento	Comprobación periódica de la adecuación del plan de seguimiento
Referencia al procedimiento existente	
Versión del procedimiento existente	
Descripción de los procedimientos SNV de la UE si no existen ya fuera del plan de seguimiento	
Nombre de la persona o cargo responsable del procedimiento	
Localización de los registros	
Nombre del sistema informático utilizado (en su caso)	

Table E.2. Actividades de control: garantía de calidad y fiabilidad de la tecnología de la información

Título del procedimiento	Gestión de la tecnología de la información (por ejemplo, controles de acceso, copias de seguridad, recuperación y seguridad)
Referencia del procedimiento	
Breve descripción del procedimiento	
Nombre de la persona o cargo responsable del mantenimiento de datos	
Localización de los registros	
Nombre del sistema utilizado (según proceda)	
Lista de sistemas de gestión existentes	

Table E.3. Actividades de control: revisiones internas y validación de datos pertinentes del SNV de la UE

Título del procedimiento	Revisiones internas y validación de datos pertinentes del SNV de la UE
Referencia al procedimiento existente	
Versión del procedimiento existente	
Descripción de los procedimientos SNV de la UE si no existen ya fuera del plan de seguimiento	
Nombre de la persona o cargo responsable del procedimiento	
Localización de los registros	
Nombre del sistema informático utilizado (en su caso)	

Table E.4. Actividades de control: correcciones y medidas correctivas

Título del procedimiento	Correcciones y medidas correctivas
Referencia al procedimiento existente	
Versión del procedimiento existente	
Descripción de los procedimientos SNV de la UE si no existen ya fuera del plan de seguimiento	
Nombre de la persona o cargo responsable del procedimiento	
Localización de los registros	
Nombre del sistema informático utilizado (en su caso)	

Table E.5. Actividades de control: actividades externalizadas (en su caso)

Título del procedimiento	Actividades externalizadas
Referencia al procedimiento existente	
Versión del procedimiento existente	
Descripción de los procedimientos SNV de la UE si no existen ya fuera del plan de seguimiento	
Nombre de la persona o cargo responsable del procedimiento	
Localización de los registros	
Nombre del sistema informático utilizado (en su caso)	

Table E.6. Actividades de control: documentación

Título del procedimiento	Documentación
Referencia al procedimiento existente	
Versión del procedimiento existente	
Descripción de los procedimientos SNV de la UE si no existen ya fuera del plan de seguimiento	
Nombre de la persona o cargo responsable del procedimiento	
Localización de los registros	
Nombre del sistema informático utilizado (en su caso)	

Part F Información adicional**Table F.1. Lista de definiciones y abreviaturas**

Abreviatura, acrónimo, definición	Explicación

Table F.2. Información adicional

ANEXO II

Modelo para los informes de emisiones**Parte A Datos de identificación del buque y de la compañía**

- 1) Nombre del buque
- 2) Número de identificación OMI
- 3)
 - a) Puerto de matrícula O
 - b) Puerto de amarre
- 4) Categoría de buque [menú desplegable: «buque de pasaje», «buque de transbordo rodado», «buque portacontenedores», «petrolero», «quimiquero», «buque GNL», «gasero», «granelero», «buque de carga general», «buque de carga refrigerado», «portavehículos», «buque de carga combinado», «buque ro-pax», «buque de transbordo rodado/portacontenedores», «otros tipos de buque»]
- 5) Clase de navegación en hielo del buque (no obligatorio; solo si se incluye en el plan de seguimiento) [menú desplegable: clases polares PC1-PC7 clases de navegación en hielo fino-suecas IC, IB, IA o IA Super]
- 6) Eficiencia técnica del buque
 - a) Índice de Eficiencia Energética de Proyecto (EEDI), cuando así lo exija el Convenio MARPOL, anexo VI, capítulo 4, reglas 19 y 20, expresado en gramos de CO₂/millas náuticas O
 - b) Valor estimado del índice (EIV), conforme a la resolución MEPC.215 (63) de la OMI, expresado en gramos de CO₂/tonelada náutica
- 7) Nombre del propietario del buque
- 8) Dirección del propietario del buque y su centro principal de actividades: Dirección-Línea 1, Dirección-Línea 2, localidad, estado/provincia/región, código postal, país
- 9) Nombre de la compañía (solo si no es la propietaria del buque)
- 10) Dirección de la compañía (solo si no es la propietaria del buque) y su centro principal de actividades: Dirección-Línea 1, Dirección-Línea 2, localidad, estado/provincia/región, código postal, país
- 11) Persona de contacto
 - a) Nombre: tratamiento, nombre, apellidos, cargo
 - b) Dirección: Dirección-Línea 1, Dirección-Línea 2, localidad, estado/provincia/región, código postal, país
 - c) Teléfono
 - d) Correo electrónico

Parte B Verificación

- 1) Nombre del verificador
- 2) Dirección del verificador y su centro principal de actividades: Dirección-Línea 1, Dirección-Línea 2, localidad, estado/provincia/región, código postal, país
- 3) Número de acreditación
- 4) Declaración del verificador

Parte C Información sobre el método de seguimiento utilizado y su grado de incertidumbre

- 1) Fuente de emisión [menú desplegable: «todas las fuentes», «motores principales», «motores auxiliares», «turbinas de gas», «calderas», «generadores de gas inerte»]
- 2) Método(s) de seguimiento utilizado(s) (por fuente de emisión) [menú desplegable: «Método A: notas de entrega de combustible y comprobaciones periódicas de los tanques de combustible», «Método B: seguimiento del tanque de combustible a bordo», «Método C: indicadores de caudal para los procesos de combustión aplicables» o «Método D: mediciones directas de las emisiones de CO₂»]
- 3) Grado de incertidumbre, expresado en % (por método de seguimiento utilizado)

Parte D Resultados del seguimiento anual de los parámetros conforme al artículo 10*CONSUMO DE COMBUSTIBLE Y EMISIONES DE CO₂*

- 1) Cantidad y factor de emisión de cada tipo de combustible consumido en total:
 - a) Tipo de combustible [menú desplegable: «fuelóleo pesado (HFO)», «fuelóleo ligero (LFO)», «diésel/gasóleo marino (DM)/(MGO)», «gas licuado de petróleo (propano, GLP), gas licuado de petróleo (butano, GLP)», «gas natural licuado (GNL)», «metanol», «etanol», «otros combustibles con factores de emisión no estándar»]
 - b) Factor de emisión, expresado en toneladas de CO₂/tonelada de combustible
 - c) Consumo total de combustible, expresado en toneladas de combustible
- 2) CO₂ total agregado emitido dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento, expresado en toneladas de CO₂
- 3) Emisiones de CO₂ agregadas de todos los viajes entre puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro, expresadas en toneladas de CO₂
- 4) Emisiones de CO₂ agregadas de todos los viajes con salida desde puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro, expresadas en toneladas de CO₂
- 5) Emisiones de CO₂ agregadas de todos los viajes hacia puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro, expresadas en toneladas de CO₂
- 6) Emisiones de CO₂ generadas en el interior de puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro cuando el buque está atracado, expresadas en toneladas de CO₂
- 7) Consumo total de combustible y CO₂ total agregado emitido correspondiente al transporte de pasajeros (para buques ro-pax), expresado en toneladas de combustible y toneladas de CO₂
- 8) Consumo total de combustible y CO₂ total agregado emitido correspondiente al transporte de carga (para buques ro-pax), expresado en toneladas de combustible y toneladas de CO₂
- 9) Consumo total de combustible y CO₂ total agregado emitido correspondiente a viajes con carga (voluntario), expresado en toneladas de combustible y toneladas de CO₂
- 10) Consumo total de combustible para calefacción de la carga (para quimiqueros, voluntario), expresado en toneladas de combustible
- 11) Consumo total de combustible para posicionamiento dinámico (para petroleros y «otros tipos de buque», voluntario), expresado en toneladas de combustible

DISTANCIA RECORRIDA, TIEMPO TRANSCURRIDO EN EL MAR Y TRANSPORTE EFECTUADO

- 1) Distancia total recorrida, expresada en millas náuticas
- 2) Distancia total recorrida al navegar por hielo (voluntario), expresada en millas náuticas
- 3) Tiempo total transcurrido en el mar, expresado en horas
- 4) Tiempo total transcurrido en el mar al navegar por hielo (voluntario), expresado en horas

- 5) Transporte total efectuado, expresado en
 - pasajeros-millas náuticas (para buques de pasajeros)
 - toneladas-millas náuticas (para buques de transbordo rodado, buques portacontenedores, petroleros, quimiqueros, gaseros, graneleros, buques de carga refrigerados, portavehículos y buques de carga combinados)
 - metros cúbicos-millas náuticas (para buques GNL y buques de transbordo rodado/portacontenedores)
 - peso muerto-toneladas transportadas-millas náuticas (para buques de carga general)
 - pasajeros-millas náuticas Y toneladas-millas náuticas (para buques ro-pax)
 - toneladas-millas náuticas O peso muerto-toneladas transportadas-millas náuticas (para otros tipos de buque)
- 6) Segundo parámetro para transporte total efectuado (voluntario), expresado en
 - toneladas-millas náuticas (para buques de carga general)
 - peso muerto-toneladas transportadas-millas náuticas (para buques portavehículos)
- 7) Densidad media de las cargas transportadas en el período de notificación (para quimiqueros, graneleros y buques de carga combinados, voluntario), expresada en toneladas por metro cúbico

EFICIENCIA ENERGÉTICA

- 1) Eficiencia energética media
 - a) Consumo de combustible por distancia recorrida, expresada en kilogramos por milla náutica
 - b) Consumo de combustible por transporte efectuado, expresado en gramos por pasajero-milla náutica, gramos por tonelada-milla náutica, gramos por metro cúbico-milla náutica, gramos por peso muerto-tonelada transportada-milla náutica o gramos por pasajero-milla náutica Y gramos por tonelada-milla náutica, en función de la categoría de buque
 - c) Emisiones de CO₂ por distancia recorrida, expresadas en CO₂ por milla náutica
 - d) Emisiones de CO₂ por transporte efectuado, expresadas en gramos de CO₂ por pasajero-milla náutica, gramos de CO₂ por tonelada-milla náutica, gramos de CO₂ por metro cúbico-milla náutica, gramos de CO₂ por peso muerto-tonelada transportada-milla náutica o gramos de CO₂ por pasajero-milla náutica Y gramos de CO₂ por tonelada-milla náutica, en función de la categoría de buque
- 2) Segundo parámetro para eficiencia energética media por transporte efectuado (voluntario), expresado en
 - gramos por tonelada-milla náutica y gramos de CO₂ por tonelada-milla náutica (para buques de carga general)
 - gramos por peso muerto-tonelada transportada-milla náutica y gramos de CO₂ por peso muerto-tonelada transportada-milla náutica (para buques portavehículos)
- 3) Eficiencia energética media diferenciada (consumo de combustible y CO₂ emitido) de los viajes con carga (voluntario), expresada en
 - kilogramos por milla náutica
 - gramos por tonelada-milla náutica, gramos por metro cúbico-milla náutica, gramos por peso muerto-tonelada transportada-milla náutica o gramos por pasajero-milla náutica, en función de la categoría de buque correspondiente
 - kilogramos de CO₂ por milla náutica
 - gramos de CO₂ por tonelada-milla náutica, gramos de CO₂ por metro cúbico-milla náutica, gramos de CO₂ por peso muerto-tonelada transportada-milla náutica o gramos de CO₂ por pasajero-milla náutica, en función de la categoría de buque correspondiente
- 4) Información adicional para facilitar la comprensión de los indicadores de eficiencia energética operativa media del buque (voluntario)

ANEXO III

Modelo de documento de conformidad

Por la presente se certifica que el informe de emisiones del buque «NOMBRE» relativo al período de notificación «AÑO N-1» se ha considerado satisfactorio por lo que respecta a los requisitos del Reglamento (UE) 2015/757.

El presente documento de conformidad se expidió el «DÍA/MES/AÑO N»

El presente documento de conformidad acompaña al informe de emisiones n.º «NÚMERO» y es válido hasta el 30 de JUNIO del «AÑO n + 1»

I) Datos del buque

- 1) Nombre del buque
- 2) Número de identificación OMI
- 3) a) Puerto de matrícula O
b) Puerto de amarre
- 4) Categoría de buque [menú desplegable: «buque de pasaje», «buque de transbordo rodado», «buque portacontenedores», «petrolero», «quimiquero», «buque GNL», «gasero», «granelero», «buque de carga general», «buque de carga refrigerado», «portavehículos», «buque de carga combinado», «buque ro-pax», «buque de transbordo rodado/portacontenedores», «otros tipos de buque»]
- 5) Estado de abanderamiento/registro de pabellón
- 6) Arqueo bruto

II) Datos del propietario del buque

- 1) Nombre del propietario del buque
- 2) Dirección del propietario del buque su centro principal de actividades: Dirección-Línea 1, Dirección-Línea 2, localidad, estado/provincia/región, código postal, país

III) Datos de la compañía que cumple las obligaciones con arreglo al Reglamento (UE) 2015/757 (campo voluntario)

- 1) Nombre de la compañía
- 2) Dirección de la compañía y su centro principal de actividades: Dirección-Línea 1, Dirección-Línea 2, localidad, estado/provincia/región, código postal, país

IV) Verificador

- 1) Número de acreditación
 - 2) Nombre del verificador
 - 3) Dirección de la compañía y su centro principal de actividades: Dirección-Línea 1, Dirección-Línea 2, localidad, estado/provincia/región, código postal, país
-

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 ⁽¹⁾, 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) ⁽²⁾, 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.

⁽¹⁾ DO L 123 de 19.5.2015, p. 55.

⁽²⁾ 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 ⁽¹⁾.

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 ⁽²⁾ 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;

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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 m³.
- 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 JUNKER
