

VERORDNUNG (EU) 2015/757 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
vom 29. April 2015
über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung
darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG
(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 192 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 2009/29/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ und die Entscheidung Nr. 406/2009/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾, die alle Sektoren der Wirtschaft einschließlich des internationalen Schiffsverkehrssektors dazu aufrufen, zur Verwirklichung der Emissionssenkungen beizutragen, sehen für den Fall, dass zum 31. Dezember 2011 keine internationale Übereinkunft, die im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) die Emissionen des internationalen Seeverkehrs in die Reduktionsziele einbezieht, von den Mitgliedstaaten gebilligt wird oder keine derartige Übereinkunft innerhalb des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen von der Gemeinschaft gebilligt wird, vor, dass die Kommission einen Vorschlag vorlegt, um die Emissionen des internationalen Seeverkehrs in die Reduktionsverpflichtung der Gemeinschaft einzubeziehen, mit dem Ziel des Inkrafttretens des vorgeschlagenen Rechtsaktes bis 2013. Dieser Vorschlag sollte negative Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des potenziellen Nutzens für die Umwelt so gering wie möglich halten.
- (2) Der Seeverkehr hat aufgrund der durch ihn erzeugten Kohlendioxidemissionen (CO₂-Emissionen) und weiteren Emissionen wie Stickoxide (NO_x), Schwefeloxide (SO_x), Methan (CH₄), Partikel und Ruß, Auswirkungen auf das weltweite Klima und die Luftqualität.
- (3) Der internationale Schiffsverkehr ist die einzige Verkehrsart, die von der Verpflichtung der Union zur Senkung der Treibhausgasemissionen ausgenommen ist. Nach der Folgenabschätzung zu dem Vorschlag für diese Verordnung sind die durch den internationalen Schiffsverkehr der Union bedingten CO₂-Emissionen im Zeitraum 1990 bis 2007 um 48 % gestiegen.
- (4) In Anbetracht des sich rasch entwickelnden wissenschaftlichen Verständnisses der Auswirkungen von Emissionen, die nicht mit CO₂ zusammenhängen, aus dem Seeverkehr auf das Weltklima sollte im Rahmen dieser Verordnung regelmäßig eine aktualisierte Bewertung dieser Auswirkungen vorgenommen werden. Auf der Grundlage ihrer Bewertungen sollte die Kommission die Folgen für die politischen Konzepte und Maßnahmen zur Senkung dieser Emissionen analysieren.
- (5) In der Entschließung des Europäischen Parlaments vom 5. Februar 2014 zu dem Thema „Ein Rahmen für die Klima- und Energiepolitik bis 2030“ wurden die Kommission und die Mitgliedstaaten aufgefordert, eine Reduzierung der EU-internen Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 40 % gegenüber 1990 als verbindliches Ziel der EU festzulegen. Das Europäische Parlament wies zudem darauf hin, dass alle Wirtschaftszweige zur Senkung der Treibhausgasemissionen beitragen müssen, damit die Union einen angemessenen Beitrag zu den globalen Bemühungen leisten kann.

⁽¹⁾ ABl. C 67 vom 6.3.2014, S. 170.

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 16. April 2014 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Standpunkt des Rates in erster Lesung vom 5. März 2015 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 28. April 2015 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽³⁾ Richtlinie 2009/29/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Verbesserung und Ausweitung des Gemeinschaftssystems für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 63).

⁽⁴⁾ Entscheidung Nr. 406/2009/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Anstrengungen der Mitgliedstaaten zur Reduktion ihrer Treibhausgasemissionen mit Blick auf die Erfüllung der Verpflichtungen der Gemeinschaft zur Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2020 (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 136).

- (6) In seinen Schlussfolgerungen vom 23. und 24. Oktober 2014 hat der Europäische Rat das verbindliche Ziel der EU gebilligt, die EU-internen Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 40 % im Vergleich zu 1990 zu reduzieren. Der Europäische Rat erklärte zudem, dass es wichtig ist, im Verkehrssektor die Treibhausgasemissionen und die Risiken in Verbindung mit der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu verringern, und ersuchte die Kommission, weiter Instrumente und Maßnahmen für ein umfassendes und technologieneutrales Konzept zu prüfen, mit dem u. a. die Emissionsreduktion und die Energieeffizienz im Verkehrssektor gefördert werden.
- (7) Im 7. Umweltaktionsprogramm (UAP) ⁽¹⁾ wird betont, dass sich alle Wirtschaftssektoren an der Reduktion der Treibhausgasemissionen beteiligen müssen, wenn die Union ihren angemessenen Beitrag zu den globalen Bemühungen leisten soll. In diesem Zusammenhang wird im 7. UAP hervorgehoben, dass das Weißbuch für den Verkehr von 2011 durch eine solide politische Rahmenregelung untermauert werden muss.
- (8) Im Juli 2011 hat die IMO technische und betriebliche Maßnahmen getroffen, zu denen insbesondere der Energieeffizienz-Kennwert (Energy Efficiency Design Index, EEDI) für Schiffsneubauten und der Energieeffizienz-Managementplan für Schiffe (SEEMP) gehören, die insofern eine Verbesserung darstellen, als sie den erwarteten Anstieg der Treibhausgasemissionen mindern, die allein aber nicht die absolute Verringerung der Treibhausgasemissionen aus dem internationalen Schiffsverkehr bewirken können, die erforderlich ist, um das globale Ziel der Begrenzung des weltweiten Temperaturanstiegs auf höchstens 2 °C zu verwirklichen.
- (9) Daten der IMO zufolge ließen sich der spezifische Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen von Schiffen durch betriebliche Maßnahmen und den Einsatz verfügbarer Technologien um bis zu 75 % senken; ein beträchtlicher Teil dieser Maßnahmen kann als kostenwirksam erachtet werden und deswegen dem Sektor Nettovorteile bieten, da die niedrigeren Kraftstoffkosten die Amortisierung etwaiger betrieblicher oder Investitionsausgaben gewährleisten.
- (10) Die bestmögliche Option für die Verringerung der CO₂-Emissionen aus dem Seeverkehr auf Ebene der Union besteht darin, als ersten Schritt eines schrittweisen Vorgehens für die Einbeziehung der Emissionen aus dem Seeverkehr in die Treibhausgasreduktionsverpflichtung der Union — neben den Emissionen aus anderen Sektoren, die bereits zur Erfüllung dieser Verpflichtung beitragen — ein System für die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung (MRV-System) einzurichten, bei dem die CO₂-Emissionen auf der Grundlage des Kraftstoffverbrauchs der Schiffe ermittelt werden. Der Zugang der Öffentlichkeit zu den Emissionsdaten wird zur Beseitigung von Marktbarrieren beitragen, die die Umsetzung vieler Maßnahmen mit Negativkosten, die eine Senkung der Treibhausgasemissionen des Seeverkehrs bewirken würden, unmöglich machen.
- (11) Marktbarrieren, wie der Mangel an zuverlässigen Informationen über die Kraftstoffeffizienz von Schiffen oder über Technologien für die Nachrüstung von Schiffen, der mangelnde Zugang zu Finanzmitteln für Investitionen in die Energieeffizienz von Schiffen und das Nutzer-Investor-Dilemma — die Schiffseigner profitieren nicht von ihren Investitionen in die Schiffseffizienz, wenn die Kraftstoffkosten von den Betreibern getragen werden — behindern die Annahme von Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen und des Kraftstoffverbrauchs.
- (12) Die Konsultation der Interessenträger und die Gespräche mit internationalen Partnern zeigen, dass ein schrittweises Vorgehen für die Einbeziehung der Emissionen des Seeverkehrs in die Verpflichtungen zur Senkung der Treibhausgasemissionen der Union angewendet werden sollte, bei dem als erster Schritt ein robustes MRV-System für die CO₂-Emissionen aus dem Seeverkehr zur Anwendung kommt und in einem späteren Stadium ein Preis für diese Emissionen festgelegt wird. Durch dieses Konzept wird es leichter, auf internationaler Ebene bedeutende Fortschritte im Hinblick auf eine Einigung über Zielvorgaben für die Minderung der Treibhausgasemissionen und über weitere Maßnahmen, mit denen sich diese Minderung mit möglichst geringem Kostenaufwand erreichen lässt, zu erzielen.
- (13) Die Einführung eines MRV-Systems der Union dürfte zu Emissionsreduktionen um bis zu 2 % gegenüber dem Business-as-usual-Szenario und zu aggregierten Nettokosteneinsparungen von bis zu 1,2 Mrd. EUR bis 2030 führen, da es dazu beitragen könnte, Marktbarrieren zu beseitigen — insbesondere solche, die auf den Mangel an Informationen über die Schiffseffizienz zurückgehen —, indem den einschlägigen Märkten vergleichbare und verlässliche Informationen über den Kraftstoffverbrauch und die Energieeffizienz zur Verfügung gestellt werden. Die Senkung der Transportkosten dürfte den internationalen Handel erleichtern. Außerdem ist ein robustes MRV-System eine Grundvoraussetzung für jede marktbasierende Maßnahme, Effizienznorm oder andere Maßnahme, unabhängig davon, ob sie auf Ebene der Union oder weltweit angewandt wird. Es liefert ferner zuverlässige Daten für die Festlegung präziser Zielvorgaben für die Emissionsminderung und für die Bewertung der Fortschritte, die in Bezug auf den Beitrag des Seeverkehrs zur Verwirklichung einer Wirtschaft mit geringem CO₂-Ausstoß erzielt werden. In Anbetracht des internationalen Charakters des Schiffsverkehrs wäre ein weltweites Übereinkommen die bevorzugte und wirksamste Methode zur Verringerung der Treibhausgasemissionen aus dem internationalen Seeverkehr.

⁽¹⁾ Beschluss Nr. 1386/2013/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über ein allgemeines Umweltaktionsprogramm der Union für die Zeit bis 2020 „Gut leben innerhalb der Belastbarkeitsgrenzen unseres Planeten“ (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 171).

- (14) Alle Fahrten innerhalb der Union, alle eingehenden Fahrten aus dem letzten Hafen außerhalb der Union zum ersten Anlaufhafen in der Union und alle ausgehenden Fahrten von einem Hafen der Union zum nächsten Anlaufhafen außerhalb der Union, einschließlich der Ballastfahrten, sollten für die Zwecke der Überwachung als relevant erachtet werden. Auch die CO₂-Emissionen in Unionshäfen, einschließlich derjenigen, die anfallen, wenn Schiffe sich am Liegeplatz befinden oder im Hafen fahren, sollten erfasst werden, insbesondere da es spezifische Maßnahmen gibt, mit denen sie sich verringern oder vermeiden lassen. Diese Vorschriften sollten in nichtdiskriminierender Weise auf alle Schiffe unabhängig von ihrer Flagge angewandt werden. Da jedoch der Seeverkehr im Mittelpunkt dieser Verordnung steht, sollten darin keine Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfungsanforderungen für Schiffsbewegungen und Tätigkeiten festgelegt werden, die nicht der gewerblichen Beförderung von Gütern oder Personen dienen, wie beispielsweise das Ausbaggern, das Eisbrechen, die Rohrverlegung oder Tätigkeiten auf Offshore-Anlagen.
- (15) Um gleiche Wettbewerbsbedingungen für Schiffe, die unter weniger günstigen klimatischen Bedingungen betrieben werden, sicherzustellen, sollte die Möglichkeit bestehen, bei den auf der Grundlage dieser Verordnung überwachten Daten spezifische Informationen zur Eisklasse der Schiffe und zu Fahrten durch vereiste Gewässer aufzunehmen.
- (16) Angesichts der Komplexität und des hochtechnischen Charakters der einzuführenden Bestimmungen, der Notwendigkeit einer unionsweit anwendbaren einheitlichen Regelung, die den internationalen Charakter des Seeverkehrs und die Tatsache widerspiegelt, dass zahlreiche Schiffe erwartungsgemäß Häfen in verschiedenen Mitgliedstaaten anlaufen werden, und um die Umsetzung in der gesamten Union zu erleichtern, sollte das vorgeschlagene MRV-System in Form einer Verordnung eingeführt werden.
- (17) Einem robusten schiffsspezifischen MRV-System der Union sollte die Berechnung von Emissionen anhand des auf Fahrten von und zu den Häfen der Union verbrauchten Kraftstoffs zugrunde liegen, da wegen der großen Bunkerkapazität von Schiffen die Daten zu Kraftstoffverkäufen innerhalb dieses spezifischen Anwendungsbereichs keine hinreichend genauen Schätzungen des Kraftstoffverbrauchs liefern.
- (18) Das MRV-System der Union sollte auch andere relevante Informationen einbeziehen, anhand derer die Energieeffizienz von Schiffen bestimmt oder die treibenden Kräfte für die Emissionsentwicklung weiter untersucht werden können, wobei die Geschäfts- oder Betriebsgeheimnisse zu wahren sind. Durch diesen Anwendungsbereich steht das MRV-System der Union außerdem mit internationalen Initiativen zur Einführung von Effizienznormen für vorhandene Schiffe, die ebenfalls betriebliche Maßnahmen vorsehen, in Einklang und trägt dazu bei, Marktbarrieren zu beseitigen, die auf den Mangel an Informationen zurückgehen.
- (19) Um den Verwaltungsaufwand für die Eigner und Betreiber der Schiffe, insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen, zu minimieren und das Kosten-Nutzen-Verhältnis des MRV-Systems zu optimieren, ohne das Ziel der Erfassung des weitaus größten Teils der Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr zu gefährden, sollten die Vorschriften für MRV nur für Großemittenten anwendbar sein. Nach einer ausführlichen objektiven Analyse der Größenklassen und Emissionen von Schiffen, die von und zu Unionshäfen fahren, wurde für die Bruttoreaumzahl (BRZ) ein Schwellenwert von 5 000 gewählt. Schiffe von mehr als 5 000 BRZ machen etwa 55 % der Anzahl der Schiffe aus, die Unionshäfen anlaufen, und sind für etwa 90 % der damit verbundenen Emissionen verantwortlich. Dieser nichtdiskriminierende Schwellenwert würde sicherstellen, dass die wichtigsten Emittenten erfasst werden. Ein niedrigerer Schwellenwert wäre mit höherem Verwaltungsaufwand verbunden, während bei einem höheren Wert weniger Emissionen erfasst würden, was der Umweltwirksamkeit des MRV-Systems abträglich wäre.
- (20) Um den Verwaltungsaufwand für Eigner und Betreiber der Schiffe weiter zu verringern, sollten die Überwachungsvorschriften auf CO₂, das wichtigste Treibhausgas aus dem Seeverkehr, fokussiert sein.
- (21) Die Vorschriften sollten geltende Bestimmungen und an Bord der Schiffe bereits vorliegende Daten berücksichtigen, weswegen Schifffahrtsunternehmen die Möglichkeit geboten werden sollte, eine der folgenden vier Überwachungsmethoden zu wählen: die Verwendung von Bunkerlieferbescheinigungen, Überwachung des Bunkerkraftstoffs an Bord, Durchflussmesser für einzubeziehende Verbrennungsprozesse oder direkte Emissionsmessungen. Ein schiffsspezifisches Monitoringkonzept sollte eine Dokumentation der getroffenen Wahl und weitere Einzelheiten zur Anwendung der gewählten Methode enthalten.
- (22) Jedes Schifffahrtsunternehmen, das während eines vollständigen Berichtszeitraums für ein Schiff verantwortlich ist, das Seeverkehrsleistungen erbringt, sollte für alle Überwachungs- und Berichterstattungspflichten zuständig sein, die sich im Zusammenhang mit diesem Zeitraum ergeben, einschließlich der Vorlage eines hinreichend überprüften Emissionsberichts. Bei einem Wechsel des Schifffahrtsunternehmens sollte das neue Schifffahrtsunternehmen nur für die Überwachungs- und Berichterstattungspflichten zuständig sein, die den Berichtszeitraum betreffen, in dem der Wechsel des Schifffahrtsunternehmens stattgefunden hat. Um die Erfüllung dieser Pflichten zu erleichtern, sollte das neue Schifffahrtsunternehmen gegebenenfalls eine Kopie des letzten Monitoringkonzepts und eine Bescheinigung über die Erfüllung der Vorschriften (Konformitätsbescheinigung) erhalten.

- (23) In diesem Stadium sollten andere Treibhausgase, klimawirksame Stoffe oder Luftschadstoffe nicht von dem MRV-System der Union erfasst werden, um zu vermeiden, dass der Einbau von Messgeräten notwendig wird, die nicht hinreichend zuverlässig oder nicht im Handel verfügbar sind, was der Anwendung des MRV-Systems der Union abträglich sein könnte.
- (24) Das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) der IMO schreibt verbindlich die Anwendung des EEDI auf neue Schiffe und die Verwendung von SEEMP für die gesamte Weltflotte vor.
- (25) Um den Verwaltungsaufwand für die Eigner und Betreiber der Schiffe zu minimieren, sollten die Berichterstattung und Veröffentlichung der übermittelten Informationen auf jährlicher Basis organisiert werden. Datenschutzbelangen dürfte dadurch Genüge getan werden, dass sich die Veröffentlichung von Emissionen, Kraftstoffverbrauch und effizienzbezogenen Informationen auf Jahresdurchschnittswerte und aggregierte Zahlen beschränkt. Um sicherzustellen, dass der Schutz berechtigter wirtschaftlicher Interessen, die dem öffentlichen Interesse an der Verbreitung übergeordnet sind, nicht beeinträchtigt wird, sollte auf Antrag eines Schifffahrtsunternehmens in Ausnahmefällen eine andere Aggregationsebene für Daten angewandt werden. Die der Kommission übermittelten Daten sollten in Statistiken aufgenommen werden, soweit diese Daten für die Entwicklung, Erstellung und Verbreitung europäischer Statistiken gemäß dem Beschluss 2012/504/EU der Kommission ⁽¹⁾ relevant sind.
- (26) Eine Prüfung durch akkreditierte Prüfstellen sollte sicherstellen, dass die Monitoringkonzepte und Emissionsberichte korrekt sind und mit dieser Verordnung in Einklang stehen. Als wichtiger Faktor für die Vereinfachung der Prüfung sollten die Prüfstellen die Glaubwürdigkeit der Daten überprüfen, indem sie die übermittelten Daten mit geschätzten Daten vergleichen, die sich auf Schiffsverfolgungsdaten und Schiffsmerkmale stützen. Solche Schätzungen könnten von der Kommission zur Verfügung gestellt werden. Um die Unparteilichkeit sicherzustellen, sollte es sich bei den Prüfstellen um unabhängige und qualifizierte juristische Einheiten handeln, die von den nationalen Akkreditierungsstellen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ akkreditiert sein sollten.
- (27) Eine von einer Prüfstelle ausgestellte Konformitätsbescheinigung sollte ständig an Bord der Schiffe mitgeführt werden, um nachweisen zu können, dass den Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfpflichten genügt wurde. Die Prüfstellen sollten die Kommission über die Ausstellung solcher Bescheinigungen unterrichten.
- (28) Auf der Grundlage ihrer Erfahrung mit ähnlichen Aufgaben auf dem Gebiet der Sicherheit des Seeverkehrs sollte die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) im Rahmen ihres Mandats die Kommission bei der Durchführung bestimmter Aufgaben unterstützen.
- (29) Die Durchsetzung der Verpflichtungen, die sich aus dem MRV-System ergeben, sollte sich auf vorhandene Instrumente stützen, namentlich jene, die gemäß der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ und der Richtlinie 2009/21/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾ eingerichtet wurden, sowie auf Informationen über die Ausstellung von Konformitätsbescheinigungen. Die Bescheinigung, aus der hervorgeht, dass das Schiff die Überwachungs- und Berichterstattungspflichten erfüllt, sollte in das Verzeichnis der Zeugnisse und Unterlagen gemäß Anhang IV der Richtlinie 2009/16/EG aufgenommen werden.
- (30) Die Mitgliedstaaten sollten bestrebt sein, die Schiffe zu überprüfen, die Häfen in ihrem Hoheitsgebiet anlaufen und zu denen bestimmte erforderliche Informationen über die Konformitätsbescheinigung nicht verfügbar sind.
- (31) Die Nichteinhaltung der Bestimmungen dieser Verordnung sollte Sanktionen nach sich ziehen. Mitgliedstaaten sollten Vorschriften über diese Sanktionen festlegen. Diese Sanktionen sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.
- (32) Im Fall von Schiffen, die in zwei oder mehr aufeinanderfolgenden Berichtszeiträumen ihre Überwachungs- und Berichterstattungsanforderungen nicht erfüllt haben und bei denen die Erfüllung der Vorschriften nicht durch sonstige Durchsetzungsmaßnahmen gewährleistet werden konnte, sollte die Möglichkeit der Ausweisung vorgesehen werden. Eine derartige Maßnahme sollten so angewendet werden, dass es möglich ist, die Nichterfüllung innerhalb einer angemessenen Frist zu beheben.
- (33) Mitgliedstaaten, die keine Seehäfen in ihrem Hoheitsgebiet und keine in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallende Schiffe unter ihrer Flagge haben oder ihre nationalen Schifffahrtsregister geschlossen haben, sollten von den in dieser Verordnung festgelegten Bestimmungen über Sanktionen so lange abweichen können, wie kein solches Schiff ihre Flagge führt.

⁽¹⁾ Beschluss 2012/504/EU der Kommission vom 17. September 2012 über Eurostat (ABl. L 251 vom 18.9.2012, S. 49).

⁽²⁾ Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30).

⁽³⁾ Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57).

⁽⁴⁾ Richtlinie 2009/21/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Erfüllung der Flaggenstaatspflichten (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 132).

- (34) Das MRV-System der Union sollte als Modell für die Umsetzung eines globalen MRV-Systems dienen. Ein globales MRV-System wäre vorzuziehen, da es wegen seines breiteren Anwendungsbereichs als wirksamer erachtet werden könnte. In diesem Zusammenhang und im Hinblick auf die Erleichterung der Ausarbeitung internationaler Regeln innerhalb der IMO für die Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung der Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr sollte die Kommission der IMO und anderen einschlägigen internationalen Organisationen regelmäßig relevante Informationen über die Durchführung dieser Verordnung übermitteln und bei der IMO Stellungnahmen zu diesem Thema abgeben. Wird eine Einigung über ein globales MRV-System erzielt, so sollte die Kommission das MRV-System der Union überarbeiten, um es an das globale MRV-System anzugleichen.
- (35) Um die einschlägigen internationalen Vorschriften und internationalen und europäischen Normen sowie die technologischen und wissenschaftlichen Entwicklungen berücksichtigen zu können, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um bestimmte technische Aspekte der Überwachung der CO₂-Emissionen aus Schiffen und der Berichterstattung darüber zu überprüfen und weitere Vorschriften für die Prüfungstätigkeiten und die Akkreditierungsmethoden der Prüfstellen festzulegen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.
- (36) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Verwendung von genormten Vorlagen für die Überwachung von CO₂-Emissionen und anderen relevanten Informationen, für die Verwendung von automatisierten Systemen und genormten elektronischen Vorlagen für die kohärente Berichterstattung über CO₂-Emissionen und anderen relevanten Informationen an die Kommission und die Behörden der betreffenden Flaggenstaaten, die Festlegung technischer Vorschriften über die anwendbaren Parameter für andere Kategorien von Schiffen als Fahrgastschiffe, Ro-Ro-Schiffe und Container-Schiffe sowie die Überarbeitung dieser Parameter sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ ausgeübt werden.
- (37) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von CO₂-Emissionen von Schiffen als erster Schritt eines schrittweisen Vorgehens für die Verringerung der Treibhausgasemissionen, wegen des internationalen Charakters des Seeverkehrs von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr aufgrund ihres Umfangs und ihrer Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (38) Die Vorschriften zur Einführung des MRV-Systems sollten mit der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ und der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ vereinbar sein.
- (39) Diese Verordnung sollte am 1. Juli 2015 in Kraft treten, um sicherzustellen, dass die Mitgliedstaaten und die relevanten Interessenträger genügend Zeit haben, vor Beginn des ersten Berichtszeitraums am 1. Januar 2018 die Maßnahmen zu treffen, die für eine wirksame Anwendung dieser Verordnung erforderlich sind —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand

Um die Kohlendioxidemissionen (CO₂-Emissionen) aus dem Seeverkehr kostenwirksam zu reduzieren enthält diese Verordnung Vorschriften für die genaue Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von CO₂-Emissionen und anderen relevanten Informationen von Schiffen, die in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ankommen, sich dort aufhalten oder diesen verlassen.

⁽¹⁾ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

⁽²⁾ Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr (ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31).

⁽³⁾ Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr (ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1).

*Artikel 2***Anwendungsbereich**

(1) Diese Verordnung gilt für Schiffe mit mehr als 5 000 BRZ in Bezug auf die CO₂-Emissionen, die während der Fahrten von ihrem letzten Anlaufhafen zu einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und von einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zum nächsten Anlaufhafen sowie beim Aufenthalt in einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats freigesetzt werden.

(2) Diese Verordnung gilt nicht für Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe, Schiffe für den Fang oder die Verarbeitung von Fisch, Holzschiffe einfacher Bauart, Schiffe ohne Maschinenantrieb oder staatliche Schiffe, die für nichtgewerbliche Zwecke verwendet werden.

*Artikel 3***Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- a) „CO₂-Emissionen“ die Freisetzung von CO₂ in die Luft durch Schiffe;
- b) „Anlaufhafen“ den Hafen, in dem ein Schiff Halt macht, um Güter zu laden oder zu löschen oder Personen ein- oder auszuschießen; ausgenommen sind daher Halte zum alleinigen Zweck der Bebungung, der Übernahme von Proviant, des Besatzungswechsels, der Verlegung in ein Trockendock oder der Reparatur des Schiffes und/oder von dessen Ausrüstung, Halte, weil das Schiff der Hilfe bedarf oder sich in Seenot befindet, außerhalb von Häfen durchgeführte Umladungen von Schiff zu Schiff und Halte, die dem alleinigen Zweck des Schutzes vor Schlechtwetterlagen dienen oder aufgrund von Such- und Rettungsaktionen erforderlich sind;
- c) „Fahrt“ jede Bewegung eines Schiffes, die in einem Anlaufhafen beginnt oder endet und die der gewerblichen Beförderung von Personen oder Gütern dient;
- d) „Schiffahrtsunternehmen“ den Schiffseigner oder sonstige Organisation oder Person, wie den Geschäftsführer oder den Bareboat-Charterer, die vom Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen hat;
- e) „Bruttoreaumzahl“ (BRZ) die nach den Vermessungsvorschriften in Anlage 1 des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens, das von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) am 23. Juni 1969 in London angenommen wurde, oder in einem etwaigen Nachfolge-Übereinkommen berechnete Bruttoreaumzahl;
- f) „Prüfstelle“ eine juristische Einheit, die Prüftätigkeiten ausführt und von einer nationalen Akkreditierungsstelle gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 und gemäß der vorliegenden Verordnung akkreditiert wurde;
- g) „Prüfung“ die Tätigkeiten, die eine Prüfstelle ausführt, um die Konformität der vom Schiffahrtsunternehmen übermittelten Dokumente mit den Anforderungen dieser Verordnung zu bewerten;
- h) „Konformitätsbescheinigung“ eine schiffsspezifische Bescheinigung, die für ein Schiffahrtsunternehmen von einer Prüfstelle ausgestellt wird und in der bestätigt wird, dass dieses Schiff die Anforderungen dieser Verordnung für einen bestimmten Berichtszeitraum erfüllt hat;
- i) „andere relevante Informationen“ Informationen im Zusammenhang mit CO₂-Emissionen aufgrund von Kraftstoffverbrauch, den Transportleistungen und der Energieeffizienz von Schiffen, die es ermöglichen, Emissionstrends zu analysieren und die Effizienz von Schiffen zu bewerten;
- j) „Emissionsfaktor“ die durchschnittliche Rate der Emissionen eines Treibhausgases bezogen auf die Tätigkeitsdaten für einen Stoffstrom, wobei bei der Verbrennung von einer vollständigen Oxidation und bei allen anderen chemischen Reaktionen von einer vollständigen Umsetzung ausgegangen wird;
- k) „Unsicherheit“ einen sich auf das Ergebnis einer Größenbestimmung beziehenden Parameter, der die Streuung der Werte charakterisiert, die dieser Größe wahrscheinlich zugeschrieben werden können, einschließlich der Effekte durch systematische und zufällig auftretende Einflussfaktoren, ausgedrückt als Abweichung der auftretenden Werte vom Mittelwert in Prozent unter Ansatz eines Konfidenzintervalls von 95 %, wobei jede Asymmetrie der Werteverteilung berücksichtigt wird;
- l) „konservativ“ die Tatsache, dass eine Reihe von auf Sicherheit bedachten Annahmen zugrunde gelegt wird, wodurch gewährleistet werden soll, dass die Jahresemissionen nicht zu niedrig bzw. die Entfernungen nicht zu groß oder die beförderte Lademenge nicht zu hoch veranschlagt werden;
- m) „Berichtszeitraum“ ein Kalenderjahr, in dem CO₂-Emissionen überwacht und mitgeteilt werden müssen. Für Fahrten, deren Beginn und Ende in zwei unterschiedlichen Kalenderjahren liegen, werden die Überwachungs- und Meldedaten dem ersten betreffenden Kalenderjahr zugerechnet;

- n) „Schiff am Liegeplatz“ ein Schiff, das in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats für Zwecke des Be- und Entladens oder der Beherbergung von Fahrgästen sicher festgemacht ist oder vor Anker liegt, auch in der Zeit, in der es nicht be- oder entladen wird;
- o) „Eisklasse“ die von den zuständigen nationalen Behörden des Flaggenstaats oder einer von diesem Staat anerkannten Organisation einem Schiff zugewiesene Einstufung, die anzeigt, dass das Schiff für das Befahren vereister Meere konzipiert wurde.

KAPITEL II

ÜBERWACHUNG UND BERICHTERSTATTUNG

ABSCHNITT 1

Grundsätze und Methoden für die Überwachung und Berichterstattung

Artikel 4

Gemeinsame Grundsätze für die Überwachung und Berichterstattung

- (1) Entsprechend den Artikeln 8 bis 12 überwachen die Schifffahrtsunternehmen für jedes ihrer Schiffe die einschlägigen Parameter in einem Berichtszeitraum und erstatten darüber Bericht. Sie führen diese Überwachung und Berichterstattung in allen Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und bei allen Fahrten zu oder von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats durch.
- (2) Die Überwachung und Berichterstattung sind vollständig und umfassend und umfassen die CO₂-Emissionen aus der Verbrennung von Kraftstoffen, während sich die Schiffe auf See oder am Liegeplatz befinden. Die Schifffahrtsunternehmen ergreifen geeignete Maßnahmen, um etwaige Datenlücken während des Berichtszeitraums zu vermeiden.
- (3) Die Überwachung und Berichterstattung erfolgen konsistent und in der Zeitreihe vergleichbar. Zu diesem Zweck wenden die Schifffahrtsunternehmen dieselben Überwachungsmethoden und Datensätze vorbehaltlich von von der Prüfstelle bewerteten Änderungen an.
- (4) Die Überwachungsdaten (einschließlich Annahmen, Bezugswerte, Emissionsfaktoren und Tätigkeitsdaten) werden von den Schifffahrtsunternehmen auf transparente Weise so ermittelt, erfasst, zusammengestellt, analysiert und dokumentiert, dass die Bestimmung der CO₂-Emissionen von der Prüfstelle nachvollzogen werden kann.
- (5) Die Schifffahrtsunternehmen tragen dafür Sorge, dass die Bestimmung der CO₂-Emissionen weder systematisch noch wesentlich falsch ist. Sie identifizieren und reduzieren etwaige Unsicherheitsquellen.
- (6) Die Schifffahrtsunternehmen tragen dafür Sorge, dass hinreichende Gewähr für die Integrität der zu überwachenden und mitzuteilenden CO₂-Emissionsdaten besteht.
- (7) Die Schifffahrtsunternehmen sind bestrebt, die Empfehlungen aus den gemäß Artikel 13 Absatz 3 oder 4 ausgestellten Prüfberichten bei ihrer weiteren Überwachung und Berichterstattung zu berücksichtigen.

Artikel 5

Methoden für die Überwachung von CO₂-Emissionen und anderen relevanten Informationen

- (1) Für die Zwecke von Artikel 4 Absätze 1, 2 und 3 ermitteln die Schifffahrtsunternehmen für jedes ihrer Schiffe die CO₂-Emissionen nach einer der in Anhang I aufgeführten Methoden und überwachen andere relevante Informationen nach den Vorschriften, die in Anhang II festgelegt sind oder gemäß diesem erlassen wurden.
- (2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Methoden in Anhang I und die Vorschriften in Anhang II zu ändern, um einschlägigen internationalen Vorschriften sowie internationalen und europäischen Normen Rechnung zu tragen. Der Kommission wird außerdem die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Anhänge I und II zu ändern, um die darin festgelegten Elemente der Überwachungsmethoden in Anbetracht technologischer und wissenschaftlicher Entwicklungen zu verbessern.

ABSCHNITT 2

Monitoringkonzept

Artikel 6

Inhalt und Übermittlung des Monitoringkonzepts

- (1) Spätestens am 31. August 2017 legen die Schifffahrtsunternehmen den Prüfstellen ein Monitoringkonzept für jedes ihrer Schiffe vor, in dem angegeben ist, nach welcher Methode sie die CO₂-Emissionen und anderen relevanten Informationen überwachen und übermitteln wollen.

(2) Für Schiffe, die nach dem 31. August 2017 zum ersten Mal in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, legt das Schifffahrtsunternehmen ungeachtet des Absatzes 1 der Prüfstelle umgehend und spätestens zwei Monate nachdem ein jedes Schiff das erste Mal einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats angelaufen hat, ein Monitoringkonzept vor.

(3) Das Monitoringkonzept besteht aus einer vollständigen und transparenten Dokumentation der Überwachungsmethode für das betreffende Schiff und enthält mindestens folgende Angaben:

- a) die Identifikation und den Typ des Schiffes, einschließlich seines Namens, seiner IMO-Identifikationsnummer, seinen Register- oder Heimathafen und den Namen des Schiffseigners;
- b) den Namen des Schifffahrtsunternehmens und die Anschrift, Telefonnummer und E-Mail-Adresse einer Kontaktperson;
- c) eine Beschreibung der folgenden CO₂-Emissionsquellen an Bord des Schiffes: Hauptmaschinen, Hilfsmotoren, Gasturbinen, Kessel und Inertgasgeneratoren und der verwendeten Kraftstoffarten;
- d) eine Beschreibung der Verfahren, Systeme und Zuständigkeiten für die Aktualisierung der Liste der CO₂-Emissionsquellen im Berichtszeitraum;
- e) eine Beschreibung der Verfahren zur Überwachung der Vollständigkeit der Liste der Fahrten;
- f) eine Beschreibung der Verfahren zur Überwachung des Kraftstoffverbrauchs des Schiffes, die Folgendes umfasst:
 - i) die unter den in Anhang I aufgeführten Methoden gewählte Methode für die Berechnung des Kraftstoffverbrauchs für jede CO₂-Emissionsquelle, gegebenenfalls mit einer Beschreibung der verwendeten Messeinrichtungen,
 - ii) gegebenenfalls die Verfahren für die Messung der gebunkerten und der in den Tanks vorhandenen Menge Kraftstoff, eine Beschreibung der verwendeten Messeinrichtungen und der Verfahren für die Aufzeichnung, das Abrufen, die Übermittlung bzw. die Speicherung der Messdaten,
 - iii) gegebenenfalls die gewählte Methode für die Bestimmung der Dichte,
 - iv) ein Verfahren, mit dem sichergestellt werden soll, dass die Gesamtunsicherheit der Treibstoffmessungen mit den Anforderungen dieser Verordnung vereinbar ist, wobei nach Möglichkeit auf nationale Gesetze, Klauseln in Kundenverträgen oder auf Genauigkeitsstandards von Kraftstofflieferanten zu verweisen ist;
- g) die für die einzelnen Kraftstofftypen verwendeten einzigen Emissionsfaktoren oder — bei alternativen Kraftstoffen — die Methoden für die Bestimmung der Emissionsfaktoren, einschließlich der Methoden für die Probenahmen, der Analysemethoden und einer Beschreibung der in Anspruch genommenen Laboratorien und gegebenenfalls die Akkreditierung dieser Laboratorien nach ISO 17025;
- h) eine Beschreibung der Verfahren für die Bestimmung der Tätigkeitsdaten pro Fahrt, die Folgendes umfasst:
 - i) die Verfahren, Zuständigkeiten und Datenquellen zur Bestimmung und Aufzeichnung der Strecke,
 - ii) die Verfahren, Zuständigkeiten, Formeln und Datenquellen für die Bestimmung und Aufzeichnung der beförderten Ladung bzw. der Zahl der Fahrgäste,
 - iii) die Verfahren, Zuständigkeiten, Formeln und Datenquellen für die Bestimmung und Aufzeichnung der zwischen dem Auslaufhafen und dem Anlaufhafen auf See verbrachten Zeit;
- i) eine Beschreibung der Methode zur Bestimmung von Ersatzdaten zur Schließung von Datenlücken;
- j) ein Überarbeitungsblatt zur Erfassung aller Einzelheiten zum Überabarbeitungsverlauf.

(4) Im Monitoringkonzept können auch Informationen über die Eisklasse des Schiffes und/oder die Verfahren, Zuständigkeiten, Formeln und Datenquellen für die Bestimmung und Aufzeichnung der bei Fahrten durch vereiste Gewässer zurückgelegten Strecke und der auf See verbrachten Zeit enthalten sein.

(5) Die Schifffahrtsunternehmen verwenden standardisierte Monitoringkonzepte auf der Grundlage von Vorlagen. Diese Vorlagen, einschließlich der technischen Vorschriften für ihre einheitliche Anwendung, werden von der Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten festgelegt. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 24 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 7

Änderungen des Monitoringkonzepts

(1) Die Schifffahrtsunternehmen überprüfen regelmäßig und mindestens einmal jährlich, ob das Monitoringkonzept eines Schiffes dessen Art und Funktionsweise angemessen ist und ob die Überwachungsmethoden verbessert werden können.

- (2) Die Schifffahrtsunternehmen ändern das Monitoringkonzept in den folgenden Situationen:
- im Falle eines Wechsels des Schifffahrtsunternehmens;
 - aufgrund neuer Emissionsquellen oder aufgrund der Verwendung neuer Kraftstoffe, die im Monitoringkonzept noch nicht enthalten sind, treten neue CO₂ Emissionen auf;
 - es hat bei der Datenverfügbarkeit aufgrund der Verwendung neuer Arten von Messeinrichtungen, neuer Probenahmeverfahren oder neuer Analysemethoden oder aus anderen Gründen Änderungen gegeben, so dass die Genauigkeit der Bestimmung von CO₂-Emissionen beeinträchtigt werden kann;
 - es hat sich herausgestellt, dass aus der angewendeten Überwachungsmethode resultierende Daten nicht korrekt sind;
 - es wurde festgestellt, dass ein Teil des Monitoringkonzepts mit den Bestimmungen dieser Verordnung nicht in Einklang steht, und das Schifffahrtsunternehmen muss ihn gemäß Artikel 13 Absatz 1 überarbeiten.
- (3) Die Schifffahrtsunternehmen übermitteln den Prüfstellen umgehend Vorschläge für Änderungen des Monitoringkonzepts.
- (4) Änderungen des Monitoringkonzepts aufgrund von Absatz 2 Buchstabe b, c und d unterliegen der Bewertung durch die Prüfstelle gemäß Artikel 13 Absatz 1. Nach der Bewertung teilt die Prüfstelle dem Schifffahrtsunternehmen mit, ob diese Änderungen nunmehr konform sind.

ABSCHNITT 3

Überwachung von CO₂-Emissionen und anderen relevanten Informationen

Artikel 8

Überwachung von Tätigkeiten innerhalb eines Berichtszeitraums

Ab dem 1. Januar 2018 überwachen die Schifffahrtsunternehmen auf der Grundlage des gemäß Artikel 13 Absatz 1 bewerteten Monitoringkonzepts die CO₂-Emissionen jedes Schiffs auf Grundlage der einzelnen Fahrten und auf Jahresbasis durch Anwendung einer geeigneten Methode aus Anhang I Teil B zur Bestimmung der CO₂-Emissionen und durch Berechnung der CO₂-Emissionen gemäß Anhang I Teil A.

Artikel 9

Überwachung auf Grundlage der einzelnen Fahrten

(1) Auf der Grundlage des gemäß Artikel 13 Absatz 1 bewerteten Monitoringkonzepts überwachen die Schifffahrtsunternehmen bei jedem Schiff, das in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ankommt oder einen solchen verlässt und für jede Fahrt von oder zu einem solchen Hafen in Einklang mit Anhang I Teil A und Anhang II Teil A die folgenden Parameter:

- Auslauf- und Anlaufhafen, einschließlich Datum und Uhrzeit der Abfahrt und der Ankunft;
- Menge und Emissionsfaktor für jede Art verbrauchten Kraftstoffs insgesamt;
- emittiertes CO₂;
- zurückgelegte Fahrstrecke;
- auf See verbrachte Zeit;
- beförderte Ladung;
- Transportleistung.

Zudem können die Schifffahrtsunternehmen gegebenenfalls die Informationen zur Eisklasse des Schiffes und zu Fahrten durch vereiste Gewässer überwachen.

(2) Abweichend von Absatz 1 dieses Artikels und unbeschadet des Artikels 10 sind Schifffahrtsunternehmen von der Verpflichtung zur Überwachung der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Informationen auf der Basis einzelner Fahrten für ein bestimmtes Schiff ausgenommen, wenn

- alle Fahrten des Schiffes im Berichtszeitraum in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats beginnen oder enden und
- das Schiff laut seinem Fahrplan im Berichtszeitraum mehr als 300 Fahrten unternimmt.

*Artikel 10***Überwachung auf Jahresbasis**

Auf der Grundlage des gemäß Artikel 13 Absatz 1 bewerteten Monitoringkonzepts überwachen die Schifffahrtsunternehmen bei jedem Schiff und für jedes Kalenderjahr im Einklang mit Anhang I Teil A und Anhang II Teil B Folgendes:

- a) Menge und Emissionsfaktor für jede Art verbrauchten Kraftstoffs insgesamt;
- b) insgesamt im Anwendungsbereich dieser Verordnung emittiertes aggregiertes CO₂;
- c) aggregierte CO₂-Emissionen aus allen Fahrten zwischen Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;
- d) aggregierte CO₂-Emissionen aus allen Fahrten von Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;
- e) aggregierte CO₂-Emissionen aus allen Fahrten zu Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;
- f) CO₂-Emissionen, die am Liegeplatz in Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats freigesetzt wurden;
- g) zurückgelegte Gesamtfahrstrecke;
- h) insgesamt auf See verbrachte Zeit;
- i) Transportleistung insgesamt;
- j) durchschnittliche Energieeffizienz.

Die Schifffahrtsunternehmen können gegebenenfalls die Informationen zur Eisklasse des Schiffes und zu den Fahrten durch vereiste Gewässer überwachen.

Die Schifffahrtsunternehmen können zudem den verbrauchten Kraftstoff und das emittierte CO₂ aufgeschlüsselt nach anderen im Monitoringkonzept festgelegten Kriterien überwachen.

*ABSCHNITT 4***Berichterstattung***Artikel 11***Inhalt des Emissionsberichts**

(1) Ab 2019 legen die Schifffahrtsunternehmen der Kommission und den Behörden der betreffenden Flaggenstaaten alljährlich bis zum 30. April für jedes Schiff unter ihrer Verantwortung einen Emissionsbericht zu den CO₂-Emissionen und anderen relevanten Informationen für den gesamten Berichtszeitraum vor, den eine Prüfstelle im Einklang mit Artikel 13 als zufriedenstellend befunden hat.

(2) Hat das Schifffahrtsunternehmen gewechselt, so sorgt das neue Schifffahrtsunternehmen dafür, dass jedes Schiff unter seiner Verantwortung die Anforderungen dieser Verordnung in Bezug auf den gesamten Berichtszeitraum erfüllt, in dem es die Verantwortung für das betreffende Schiff übernimmt.

(3) Die Schifffahrtsunternehmen nehmen in den Emissionsbericht folgende Informationen auf:

- a) Angaben zur Identifizierung des Schiffs und des Schifffahrtsunternehmens, einschließlich
 - i) Name des Schiffs,
 - ii) IMO-Identifikationsnummer,
 - iii) Register- oder Heimathafen,
 - iv) Eisklasse des Schiffes, sofern sie im Monitoringkonzept enthalten ist,
 - v) technische Effizienz des Schiffes (Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) oder geschätzter Kennwert (Estimated Index Value, EIV) gemäß der IMO-EntschlieÙung MEPC.215 (63), falls zutreffend),
 - vi) Name des Schiffseigners,
 - vii) Anschrift des Schiffseigners und seines Hauptgeschäftssitzes,

- viii) Name des Schifffahrtsunternehmens (soweit nicht mit Schiffseigner identisch),
 - ix) Anschrift des Schifffahrtsunternehmens (soweit nicht mit Schiffseigner identisch) und seines Hauptgeschäftssitzes,
 - x) Anschrift, Telefonnummer sowie E-Mail-Adresse einer Kontaktperson;
- b) Identität der Prüfstelle, die den Emissionsbericht bewertet hat;
 - c) Informationen zur verwendeten Überwachungsmethode und der damit verbundenen Unsicherheit;
 - d) Ergebnisse der jährlichen Überwachung der Parameter gemäß Artikel 10.

Artikel 12

Format des Emissionsberichts

- (1) Der Emissionsbericht wird mittels automatisierter Systeme und Datenaustauschformaten, einschließlich elektronischer Vorlagen, übermittelt.
- (2) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten die technischen Vorschriften für die Datenaustauschformate einschließlich der elektronischen Vorlagen fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 24 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

KAPITEL III

PRÜFUNG UND AKKREDITIERUNG

Artikel 13

Prüfumfang und Prüfbericht

- (1) Die Prüfstelle bewertet die Konformität des Monitoringkonzepts mit den Anforderungen in den Artikeln 6 und 7. Werden bei der Bewertung durch die Prüfstelle Nichtkonformitäten mit diesen Anforderungen festgestellt, so überarbeitet das betreffende Schifffahrtsunternehmen sein Monitoringkonzept entsprechend und übermittelt vor Beginn des Berichtszeitraums das überarbeitete Konzept zur endgültigen Bewertung durch die Prüfstelle. Das Schifffahrtsunternehmen vereinbart mit der Prüfstelle einen für die Durchführung dieser Überarbeitungen notwendigen Zeitraum. Dieser Zeitraum geht keinesfalls über den Beginn des Berichtszeitraums hinaus.
- (2) Die Prüfstelle bewertet die Konformität des Emissionsberichts mit den Anforderungen der Artikel 8 bis 12 und der Anhänge I und II.

Die Prüfstelle bewertet insbesondere, ob die im Prüfbericht enthaltenen CO₂-Emissionen und anderen relevanten Informationen in Einklang mit den Artikeln 8, 9 und 10 und dem Monitoringkonzept bestimmt wurden.

- (3) Führt die Prüfbewertung zu dem Schluss, dass mit hinreichender Gewähr der Prüfstelle der Emissionsbericht keine wesentlichen Falschangaben enthält, so stellt die Prüfstelle einen Prüfbericht aus, in dem erklärt wird, dass der Emissionsbericht für zufriedenstellend befunden wurde. Im Prüfbericht sind alle wichtigen Aspekte der von der Prüfstelle durchgeführten Arbeiten aufgeführt.
- (4) Führt die Prüfbewertung zu dem Schluss, dass der Emissionsbericht Falschangaben oder Nichtkonformitäten mit den Anforderungen dieser Verordnung enthält, so teilt die Prüfstelle dem Schifffahrtsunternehmen dies zeitnah mit. Das Schifffahrtsunternehmen berichtigt daraufhin alle Falschangaben oder Nichtkonformitäten, damit das Prüfverfahren rechtzeitig abgeschlossen werden kann, und übermittelt der Prüfstelle den überarbeiteten Emissionsbericht und alle anderen Informationen, die für die Berichtigung der festgestellten Nichtkonformitäten erforderlich waren. Die Prüfstelle gibt in ihrem Prüfbericht an, ob das Schifffahrtsunternehmen die bei der Prüfbewertung festgestellten Falschangaben oder Nichtkonformitäten berichtigt hat. Wurden die mitgeteilten Falschangaben oder Nichtkonformitäten nicht berichtigt und führen diese einzeln oder kombiniert zu wesentlichen Falschangaben, stellt die Prüfstelle einen Prüfbericht aus, in dem erklärt wird, dass der Emissionsbericht nicht dieser Verordnung entspricht.

Artikel 14

Allgemeine Pflichten und Grundsätze für die Prüfstellen

- (1) Die Prüfstelle ist von dem Schifffahrtsunternehmen oder dem Betreiber eines Schiffs unabhängig und führt die Tätigkeiten gemäß der vorliegenden Verordnung im öffentlichen Interesse durch. Deswegen darf weder die Prüfstelle noch jeglicher Teil derselben juristischen Einheit ein Schifffahrtsunternehmen, Schiffsbetreiber oder Eigner eines Schifffahrtsunternehmens oder dessen Eigentum sein, noch darf sie Beziehungen zum Schifffahrtsunternehmen unterhalten, die ihre Unabhängigkeit und Unparteilichkeit beeinträchtigen könnten.

(2) Bei der Prüfung der Emissionsberichte und der vom Schifffahrtsunternehmen eingesetzten Überwachungsverfahren bewertet die Prüfstelle die Zuverlässigkeit, Glaubwürdigkeit und Genauigkeit der Überwachungssysteme sowie der übermittelten Daten und Informationen zu den CO₂-Emissionen, insbesondere:

- a) der Zuweisung des Kraftstoffverbrauchs zu Fahrten;
- b) der übermittelten Daten zum Kraftstoffverbrauch und der damit verbundenen Messungen und Berechnungen;
- c) der Wahl und Anwendung der Emissionsfaktoren;
- d) der Berechnungen, mit denen die Gesamt-CO₂-Emissionen ermittelt werden;
- e) der Berechnungen, mit denen die Energieeffizienz ermittelt wird.

(3) Die Prüfstelle befasst sich nur mit Emissionsberichten, die gemäß Artikel 12 vorgelegt wurden, wenn zuverlässige, glaubwürdige Daten und Informationen es ermöglichen, die CO₂-Emissionen mit hinreichender Sicherheit zu ermitteln, und wenn Folgendes gewährleistet ist:

- a) die gemeldeten Daten sind kohärent in Bezug auf die geschätzten Daten, die sich auf Schiffsverfolungsdaten und Merkmale wie die installierte Maschinenleistung stützen;
- b) die gemeldeten Daten weisen keine Unstimmigkeiten auf, insbesondere beim Vergleich der Gesamtmenge des von jedem Schiff jährlich gebunkerten Kraftstoffs und dem aggregierten Kraftstoffverbrauch auf Fahrten;
- c) die Daten wurden nach Maßgabe der geltenden Vorschriften erhoben und
- d) die einschlägigen Aufzeichnungen des Schiffes sind vollständig und schlüssig.

Artikel 15

Prüfverfahren

(1) Die Prüfstelle ermittelt potenzielle Risiken im Zusammenhang mit der Überwachung und Berichterstattung, indem sie die gemeldeten CO₂-Emissionen mit geschätzten Daten vergleicht, die sich auf Schiffsverfolungsdaten und Merkmale wie die installierte Maschinenleistung stützen. Werden erhebliche Abweichungen festgestellt, nimmt die Prüfstelle weitere Untersuchungen vor.

(2) Die Prüfstelle ermittelt potenzielle Risiken im Zusammenhang mit den einzelnen Berechnungsschritten, indem sie alle verwendeten Datenquellen und Methoden überprüft.

(3) Die Prüfstelle berücksichtigt etwaige wirksame Verfahren zur Beherrschung der Risiken, die das Schifffahrtsunternehmen anwendet, um die Unsicherheiten in Bezug auf die für die angewendeten Überwachungsmethoden spezifische Genauigkeit zu verringern.

(4) Das Schifffahrtsunternehmen liefert der Prüfstelle alle zusätzlichen Informationen, die es ihr ermöglichen, die Prüfverfahren durchzuführen. Die Prüfstelle kann im Laufe des Prüfverfahrens Stichprobenkontrollen durchführen, um die Zuverlässigkeit der übermittelten Daten und Informationen zu bestimmen.

(5) Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Vorschriften für die in dieser Verordnung genannten Prüftätigkeiten weiter zu präzisieren. Beim Erlass dieser Rechtsakte berücksichtigt die Kommission die in Anhang III Teil A aufgeführten Elemente. Die in den delegierten Rechtsakten festgelegten Vorschriften stützen sich auf die Prüfgrundsätze gemäß Artikel 14 und einschlägige international anerkannte Normen.

Artikel 16

Akkreditierung von Prüfstellen

(1) Prüfstellen, die Monitoringkonzepte und Emissionsberichte bewerten und die Prüfberichte und Konformitätsbescheinigungen gemäß dieser Verordnung ausstellen, müssen von einer nationalen Akkreditierungsstelle gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 für Tätigkeiten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, akkreditiert werden.

(2) Soweit die vorliegende Verordnung keine speziellen Vorschriften für die Akkreditierung von Prüfstellen enthält, gelten die einschlägigen Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 765/2008.

(3) Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Methoden für die Akkreditierung von Prüfstellen weiter zu präzisieren. Beim Erlass dieser Rechtsakte berücksichtigt die Kommission die in Anhang III Teil B aufgeführten Elemente. Die in den delegierten Rechtsakten festgelegten Methoden stützen sich auf die Prüfgrundsätze gemäß Artikel 14 und einschlägige international anerkannte Normen.

KAPITEL IV

ERFÜLLUNG DER VORSCHRIFTEN UND VERÖFFENTLICHUNG VON INFORMATIONEN

Artikel 17

Konformitätsbescheinigung

- (1) Erfüllt der Emissionsbericht die Anforderungen der Artikel 11 bis 15 sowie der Anhänge I und II, so stellt die Prüfstelle auf der Grundlage des Prüfberichts für das betreffende Schiff eine Konformitätsbescheinigung aus.
- (2) Die Konformitätsbescheinigung enthält folgende Informationen:
 - a) Identifikation des Schiffs (Name, IMO-Identifikationsnummer und Register- oder Heimathafen);
 - b) Name, Anschrift und Hauptgeschäftssitz des Schiffseigners;
 - c) Identität der Prüfstelle;
 - d) Ausstellungsdatum der Konformitätsbescheinigung, ihren Gültigkeitszeitraum und den Berichtszeitraum, auf den sie sich bezieht.
- (3) Konformitätsbescheinigungen sind für den Zeitraum von 18 Monaten nach Ablauf des Berichtszeitraums gültig.
- (4) Die Prüfstelle teilt der Kommission und der Flaggenstaatbehörde umgehend die Ausstellung einer Konformitätsbescheinigung mit. Die Prüfstelle übermittelt die in Absatz 2 genannten Informationen mittels automatisierter Systeme und Datenaustauschformaten, einschließlich elektronischer Vorlagen.
- (5) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten die technischen Vorschriften für die Datenaustauschformate einschließlich der elektronischen Vorlagen fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 24 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 18

Verpflichtung, eine gültige Konformitätsbescheinigung an Bord mitzuführen

Ab dem 30. Juni des auf den Ablauf des Berichtszeitraums folgenden Jahres führen Schiffe, die in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ankommen, sich dort aufhalten oder diesen verlassen und die in diesem Berichtszeitraum Fahrten unternommen haben, eine gültige Konformitätsbescheinigung an Bord mit.

Artikel 19

Erfüllung der Überwachungs- und Berichterstattungsanforderungen und Überprüfungen

- (1) Auf der Grundlage der gemäß Artikel 21 Absatz 1 veröffentlichten Informationen ergreift jeder Mitgliedstaat alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Schiffe unter seiner Flagge die Überwachungs- und Berichterstattungsanforderungen gemäß Artikel 8 bis 12 erfüllen. Die Mitgliedstaaten betrachten die Tatsache, dass eine Konformitätsbescheinigung für das betreffende Schiff gemäß Artikel 17 Absatz 4 ausgestellt wurde, als Nachweis dieser Konformität.
- (2) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass bei einer gemäß der Richtlinie 2009/16/EG durchgeführten Überprüfung eines in einem Hafen in seinem Hoheitsgebiet befindlichen Schiffs auch kontrolliert wird, ob eine gültige Konformitätsbescheinigung an Bord mitgeführt wird.
- (3) Bei jedem Schiff, für das die Informationen gemäß Artikel 21 Absatz 2 Buchstaben i und j nicht zu dem Zeitpunkt verfügbar sind, an dem es in einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats einläuft, darf ein Mitgliedstaat kontrollieren, ob eine gültige Konformitätsbescheinigung an Bord mitgeführt wird.

Artikel 20

Sanktionen, Informationsaustausch und Ausweisungsanordnung

- (1) Die Mitgliedstaaten legen eine Sanktionsregelung für Verstöße gegen die in Artikel 8 bis 12 niedergelegten Überwachungs- und Berichterstattungspflichten fest und ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass diese Sanktionen verhängt werden. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission bis 1. Juli 2017 diese Regelung mit und unterrichten sie umgehend über spätere Änderungen.

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen für einen wirksamen Informationsaustausch und eine wirksame Zusammenarbeit zwischen den nationalen Behörden, die für die Erfüllung der Überwachungs- und Berichterstattungspflichten zuständig sind, oder gegebenenfalls zwischen den mit Sanktionsverfahren betrauten nationalen Behörden. Nationale Sanktionsverfahren eines Mitgliedstaats gegen ein bestimmtes Schiff sind der Kommission, der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA), den übrigen Mitgliedstaaten und dem betreffenden Flaggenstaat mitzuteilen.

(3) Gegen Schiffe, die in zwei oder mehr aufeinanderfolgenden Berichtszeiträumen die Überwachungs- und Berichterstattungsanforderungen nicht erfüllt haben und bei denen die Erfüllung der Anforderungen nicht durch sonstige Durchsetzungsmaßnahmen gewährleistet werden konnte, kann die zuständige Behörde des Mitgliedstaats des Anlaufhafens eine Ausweisungsanordnung verhängen, über die sie die Kommission, die EMSA, die übrigen Mitgliedstaaten und den betreffenden Flaggenstaat in Kenntnis setzt. Als Folge einer solchen Ausweisungsanordnung verweigert jeder Mitgliedstaat dem betreffenden Schiff das Anlaufen jedes seiner Häfen, bis das Schifffahrtsunternehmen die Überwachungs- und Berichterstattungspflichten gemäß den Artikeln 11 und 18 erfüllt hat. Die Erfüllung dieser Pflichten wird durch Übermittlung einer gültigen Konformitätsbescheinigung an die zuständige nationale Behörde, die die Ausweisungsanordnung verhängt hat, bestätigt. Dieser Absatz berührt nicht internationale Seeschifffahrtsvorschriften, die für Schiffe in Seenot gelten.

(4) Der Schiffseigner oder Betreiber eines Schiffes oder sein Vertreter in den Mitgliedstaaten hat das Recht, bei einem Gericht wirksame Rechtsmittel gegen eine Ausweisungsanordnung einzulegen, und wird darüber von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats des Anlaufhafens ordnungsgemäß unterrichtet. Die Mitgliedstaaten führen zu diesem Zweck geeignete Verfahren ein und behalten sie bei.

(5) Ein Mitgliedstaat ohne Seehäfen in seinem Hoheitsgebiet, der sein nationales Schifffahrtsregister geschlossen hat oder keine Schiffe unter seiner Flagge hat, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, kann so lange von den Bestimmungen dieses Artikels abweichen, wie kein solches Schiff seine Flagge führt. Beabsichtigt ein Mitgliedstaat, von dieser Ausnahme Gebrauch zu machen, so teilt er dies der Kommission spätestens am 1. Juli 2015 mit. Alle späteren Änderungen sind ebenfalls der Kommission mitzuteilen.

Artikel 21

Veröffentlichung von Informationen und Kommissionsbericht

(1) Die Kommission macht bis zum 30. Juni jedes Jahres die gemäß Artikel 11 übermittelten Informationen zu den CO₂-Emissionen zusammen mit den in Absatz 2 dieses Artikels aufgeführten Informationen öffentlich zugänglich.

(2) Zu den von der Kommission öffentlich zugänglich gemachten Informationen gehört unter anderem:

- a) Identifikation des Schiffs (Name, IMO-Identifikationsnummer und Register- oder Heimathafen);
- b) technische Effizienz des Schiffs (EEDI oder EIV, soweit anwendbar);
- c) die CO₂-Emissionen pro Jahr;
- d) Kraftstoffverbrauch insgesamt pro Jahr für Fahrten;
- e) durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch pro Jahr und CO₂-Emissionen je zurückgelegte Strecke für Fahrten;
- f) durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch pro Jahr und CO₂-Emissionen je zurückgelegte Strecke und beförderte Ladung für Fahrten;
- g) insgesamt pro Jahr auf See verbrachte Zeit für Fahrten;
- h) für die Überwachung angewandte Methode;
- i) Ausstellungs- und Ablaufdatum der Konformitätsbescheinigung;
- j) Identität der Prüfstelle, die den Emissionsbericht bewertet hat;
- k) andere Informationen, die auf freiwilliger Grundlage gemäß Artikel 10 überwacht und mitgeteilt wurden.

(3) Falls aufgrund bestimmter Umstände die Bekanntgabe einer Kategorie aggregierter Daten gemäß Absatz 2, die keinen Bezug zu CO₂-Emissionen haben, ausnahmsweise den Schutz geschäftlicher Interessen, die als berechtigte und dem öffentlichen Interesse an der Verbreitung im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1367/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁾ übergeordnete wirtschaftliche Interessen schützenswert sind, beeinträchtigen würde, wird auf Antrag des Schifffahrtsunternehmens eine andere Aggregationsebene dieser spezifischen Daten angewandt, um diese Interessen zu schützen. Wenn die Anwendung einer anderen Aggregationsebene nicht möglich ist, macht die Kommission diese Daten nicht öffentlich zugänglich.

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 1367/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. September 2006 über die Anwendung der Bestimmungen des Übereinkommens von Århus über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten auf Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft (ABl. L 264 vom 25.9.2006, S. 13).

- (4) Die Kommission veröffentlicht einen Jahresbericht über CO₂-Emissionen und andere relevante Informationen des Seeverkehrssektors, einschließlich aggregierter und erläuterter Ergebnisse, um die Öffentlichkeit zu informieren und die Bewertung der CO₂-Emissionen und der Energieeffizienz des Seeverkehrs nach Größe, Art der Schiffe, Tätigkeit oder anderen als relevant erachteten Kategorien zu ermöglichen.
- (5) Die Kommission bewertet alle zwei Jahre die Gesamtauswirkungen des Seeverkehrssektors auf das Weltklima, einschließlich seiner Nicht-CO₂-Emissionen oder deren Auswirkungen.
- (6) Die EMSA unterstützt im Rahmen ihres Mandats die Kommission gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ bei ihrer Arbeit, diesem Artikel und den Artikeln 12 und 17 der vorliegenden Verordnung nachzukommen.

KAPITEL V

INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT

Artikel 22

Internationale Zusammenarbeit

- (1) Die Kommission unterrichtet die IMO und andere einschlägige internationale Einrichtungen regelmäßig über die Anwendung dieser Verordnung unbeschadet der in den Verträgen vorgesehenen Aufteilung der Zuständigkeiten oder Beschlussfassungsverfahren.
- (2) Die Kommission und gegebenenfalls die Mitgliedstaaten pflegen den technischen Austausch mit Drittländern, insbesondere in Bezug auf die Weiterentwicklung von Überwachungsmethoden, die Organisation der Berichterstattung und die Prüfung der Emissionsberichte.
- (3) Wird ein internationales Übereinkommen über ein globales System für die Überwachung von Treibhausgasemissionen, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen oder über globale Maßnahmen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr geschlossen, so überprüft die Kommission diese Verordnung und schlägt erforderlichenfalls Änderungen zu dieser Verordnung vor, um die Angleichung an dieses internationale Übereinkommen sicherzustellen.

KAPITEL VI

BEFUGNISÜBERTRAGUNG, DURCHFÜHRUNGSBEFUGNISSE UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 23

Ausübung der Befugnisübertragung

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission ihrer üblichen Praxis folgt und vor dem Erlass dieser delegierten Rechtsakte Konsultationen mit Sachverständigen, auch mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten, durchführt.
- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakten gemäß den Artikeln 5 Absatz 2, 15 Absatz 5 und 16 Absatz 3 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 1. Juli 2015 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß den Artikeln 5 Absatz 2, 15 Absatz 5 und 16 Absatz 3 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
- (4) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1).

(5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß den Artikeln 5 Absatz 2, 15 Absatz 5 und 16 Absatz 3 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 24

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 26 der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ eingesetzten Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

Artikel 25

Änderung der Richtlinie 2009/16/EG

Folgender Punkt wird in die Liste in Anhang IV der Richtlinie 2009/16/EG aufgenommen:

„(50) Konformitätsbescheinigung ausgestellt gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (*).“

(*) ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55.“

Artikel 26

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Juli 2015 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Straßburg am 29. April 2015.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

M. SCHULZ

Im Namen des Rates

Die Präsidentin

Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA

⁽¹⁾ Verordnung (EU) Nr. 525/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2013 über ein System für die Überwachung von Treibhausgasemissionen sowie für die Berichterstattung über diese Emissionen und über andere klimaschutzrelevante Informationen auf Ebene der Mitgliedstaaten und der Union und zur Aufhebung der Entscheidung Nr. 280/2004/EG (ABl. L 165 vom 18.6.2013, S. 13).

ANHANG I

Methoden für die Überwachung von CO₂-EmissionenA. BERECHNUNG DER CO₂-EMISSIONEN (ARTIKEL 9)

Die Schifffahrtsunternehmen berechnen die CO₂-Emissionen anhand nachstehender Formel:

Kraftstoffverbrauch × Emissionsfaktor

Der Kraftstoffverbrauch umfasst den von den Hauptmaschinen, Hilfsmotoren, Gasturbinen, Kesseln und Inertgasgeneratoren verbrauchten Kraftstoff.

Der Kraftstoffverbrauch am Liegeplatz im Hafen wird gesondert berechnet.

Grundsätzlich werden Standardwerte für die Emissionsfaktoren von Kraftstoffen verwendet, es sei denn, das Schifffahrtsunternehmen beschließt, die Angaben auf den Bunkerlieferbescheinigungen heranzuziehen, die für den Nachweis der Beachtung der geltenden Vorschriften über Schwefelemissionen verwendet werden.

Diese Standardwerte für die Emissionsfaktoren beruhen auf den neuesten verfügbaren Werten der Zwischenstaatlichen Sachverständigengruppe für Klimafragen (IPCC). Diese Werte lassen sich aus Anhang VI der Verordnung (EU) Nr. 601/2012 der Kommission ⁽¹⁾ ableiten.

Auf Biokraftstoffe und alternative nichtfossile Kraftstoffe werden geeignete Emissionsfaktoren angewendet.

B. METHODEN FÜR DIE BESTIMMUNG VON CO₂-EMISSIONEN

Das Schifffahrtsunternehmen gibt im Monitoringkonzept an, nach welcher Überwachungsmethode der Kraftstoffverbrauch jedes Schiffs unter seiner Verantwortung zu berechnen ist, und sorgt dafür, dass die einmal gewählte Methode einheitlich angewendet wird.

Es wird der tatsächliche Kraftstoffverbrauch bei jeder Fahrt herangezogen, der nach einer der folgenden Methoden berechnet wird:

- a) Bunkerlieferbescheinigungen für Bunkerkraftstoff und regelmäßige Kontrollen des Füllstands der Kraftstofftanks;
- b) Überwachung der Bunkerkraftstofftanks an Bord;
- c) Durchflussmesser für einzubeziehende Verbrennungsprozesse;
- d) direkte CO₂-Emissionsmessung.

Beliebige Kombinationen dieser Methoden, die von der Prüfstelle bewertet wurden, können verwendet werden, wenn damit die allgemeine Genauigkeit der Messung verbessert wird.

1. Methode A. Bunkerlieferbescheinigungen und regelmäßige Kontrollen des Füllstands der Kraftstofftanks

Dieser Methode liegen die in der Bunkerlieferbescheinigung angegebene Menge und Art des Kraftstoffs in Verbindung mit regelmäßigen Kontrollen des Füllstands der Kraftstofftanks durch das Ablesen von Füllstandsanzeigen zugrunde. Die zu Beginn des Zeitraums vorhandene Kraftstoffmenge zuzüglich Lieferungen abzüglich des am Ende des Zeitraums vorhandenen Kraftstoffs und des zwischen Beginn und Ende des Zeitraums ausgepumpten Kraftstoffs ergibt den Kraftstoffverbrauch in dem Zeitraum.

Der Zeitraum ist die Zeit zwischen zwei Hafenaufenthalten oder die in einem Hafen verbrachte Zeit. Für den in einem Zeitraum verbrauchten Kraftstoff sind die Kraftstoffart und der Schwefelgehalt anzugeben.

Dieser Ansatz wird nicht gewählt, wenn an Bord des Schiffs keine Bunkerlieferbescheinigungen vorliegen, namentlich, wenn die Ladung als Treibstoff genutzt wird, beispielsweise verdampftes Flüssigerdgas.

Nach den geltenden MARPOL-Regeln (Anlage VI) ist die Bunkerlieferbescheinigung obligatorisch, und die entsprechenden Aufzeichnungen sind an Bord für einen Zeitraum von drei Jahren nach der Bunkerlieferung aufzubewahren und müssen ohne Weiteres zugänglich sein. Die regelmäßige Kontrolle des Füllstands der Kraftstofftanks an Bord stützt sich auf das Ablesen der Füllstandsanzeige. Dabei werden für die einzelnen Bunker maßgebliche Tanktabellen verwendet, um das Volumen zum Zeitpunkt des Ablesens des Füllstands zu bestimmen. Die mit der Bunkerlieferbescheinigung verbundene Unsicherheit ist im Monitoringkonzept anzugeben. Der Füllstand wird mithilfe von geeigneten Methoden wie automatischen Systemen, Sondierungen und Peilbändern abgelesen. Die Methode für Tanksondierungen und die damit verbundene Unsicherheit sind im Monitoringkonzept anzugeben.

⁽¹⁾ Verordnung (EU) Nr. 601/2012 der Kommission vom 21. Juni 2012 über die Überwachung von und die Berichterstattung über Treibhausgasemissionen gemäß der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 181 vom 12.7.2012, S. 30).

Wird die gebunkerte oder die in den Tanks verbliebene Kraftstoffmenge in Volumeneinheiten, ausgedrückt in Litern, bestimmt, so wandelt das Schifffahrtsunternehmen diese Menge anhand von realen Dichtewerten von Volumen in Masse um. Das Schifffahrtsunternehmen bestimmt die reale Dichte wie folgt:

- a) anhand der Bordmesssysteme,
- b) anhand der vom Kraftstofflieferanten beim Bunkern gemessenen und auf der Rechnung oder der Bunkerlieferbescheinigung verzeichneten Dichte.

Die reale Dichte wird in kg/l ausgedrückt und für die herrschende Temperatur bei der jeweiligen Messung bestimmt. In Fällen, in denen keine Werte für die reale Dichte vorliegen, wird nach Bewertung durch die Prüfstelle ein Standarddichtefaktor für die betreffende Kraftstoffart angewendet.

2. Methode B: Überwachung der Bunkerkraftstofftanks an Bord

Dieser Methode liegen die an Bord vorgenommenen Ablesungen des Füllstands aller Kraftstofftanks zugrunde. Abgelesen wird der Füllstand täglich, wenn sich das Schiff auf See befindet, und jedes Mal, wenn das Schiff Kraftstoff bunkert oder auspumpt.

Die kumulierten Abweichungen des Füllstands zwischen zwei Ablesungen ergeben den Treibstoffverbrauch während des Zeitraums.

Der Zeitraum ist die Zeit zwischen zwei Hafenaufhalten oder die in einem Hafen verbrachte Zeit. Für den in einem Zeitraum verbrauchten Kraftstoff sind die Kraftstoffart und der Schwefelgehalt anzugeben.

Der Füllstand wird mithilfe von geeigneten Methoden wie automatischen Systemen, Sondierungen und Peilbändern abgelesen. Die Methode für Tanksondierungen und die damit verbundene Unsicherheit sind im Monitoringkonzept anzugeben.

Wird die gebunkerte oder die in den Tanks verbliebene Kraftstoffmenge in Volumeneinheiten, ausgedrückt in Litern, bestimmt, so wandelt das Schifffahrtsunternehmen diese Menge anhand von realen Dichtewerten von Volumen in Masse um. Das Schifffahrtsunternehmen bestimmt die reale Dichte wie folgt:

- a) anhand der Bordmesssysteme,
- b) anhand der vom Kraftstofflieferanten beim Bunkern gemessenen und auf der Rechnung oder der Bunkerlieferbescheinigung verzeichneten Dichte,
- c) anhand der bei einer Prüfanalyse in einem akkreditierten Kraftstoffprüflabor gemessenen Dichte, sofern die Werte vorliegen.

Die reale Dichte wird in kg/l ausgedrückt und für die herrschende Temperatur bei der jeweiligen Messung bestimmt. In Fällen, in denen keine Werte für die reale Dichte vorliegen, wird nach Bewertung durch die Prüfstelle ein Standarddichtefaktor für die betreffende Kraftstoffart angewendet.

3. Methode C: Durchflussmesser für einzubeziehende Verbrennungsprozesse

Dieser Methode liegen die gemessenen Kraftstoffströme an Bord zugrunde. Die Daten aller wichtigen CO₂-Emissionsquellen zugeordneten Durchflussmesser werden kombiniert, um den gesamten Treibstoffverbrauch für einen gegebenen Zeitraum zu bestimmen.

Der Zeitraum ist die Zeit zwischen zwei Hafenaufhalten oder die in einem Hafen verbrachte Zeit. Für den in einem Zeitraum verbrauchten Kraftstoff sind die Kraftstoffart und der Schwefelgehalt zu überwachen.

Die angewandten Kalibriermethoden und die mit den Durchflussmessern verbundene Unsicherheit sind im Monitoringkonzept anzugeben.

Wird die verbrauchte Kraftstoffmenge in Volumeneinheiten, ausgedrückt in Litern, bestimmt, so wandelt das Schifffahrtsunternehmen diese Menge anhand von realen Dichtewerten von Volumen in Masse um. Das Schifffahrtsunternehmen bestimmt die reale Dichte wie folgt:

- a) anhand der Bordmesssysteme,
- b) anhand der vom Kraftstofflieferanten beim Bunkern gemessenen und auf der Rechnung oder der Bunkerlieferbescheinigung verzeichneten Dichte.

Die reale Dichte wird in kg/l ausgedrückt und für die herrschende Temperatur bei der jeweiligen Messung bestimmt. In Fällen, in denen keine Werte für die reale Dichte vorliegen, wird nach Bewertung durch die Prüfstelle ein Standarddichtefaktor für die betreffende Kraftstoffart angewendet.

4. Methode D: Direkte CO₂-Emissionsmessung

Direkte Messungen der CO₂-Emissionen können für Fahrten und für CO₂-Emissionen verwendet werden, die in Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anfallen. Das emittierte CO₂ umfasst das von den Hauptmaschinen, Hilfsmotoren, Gasturbinen, Kesseln und Inertgasgeneratoren emittierte CO₂. Bei Schiffen, deren Berichterstattung auf dieser Methode beruht, wird der Kraftstoffverbrauch anhand der gemessenen CO₂-Emissionen und des auf den jeweiligen Kraftstoff anwendbaren Emissionsfaktors berechnet.

Der Methode liegt die Bestimmung der CO₂-Emissionsströme in Abgaskaminen (Schornsteinen) zugrunde, bei der die CO₂-Konzentration des Abgases mit dem Abgasstrom multipliziert wird.

Die angewandten Kalibriermethoden und die mit den Geräten verbundene Unsicherheit sind im Monitoringkonzept anzugeben.

ANHANG II

Überwachung anderer relevanter Informationen

A. ÜBERWACHUNG AUF GRUNDLAGE DER EINZELNEN FAHRTEN (ARTIKEL 9)

1. Für die Zwecke der Überwachung anderer relevanter Informationen auf Grundlage der einzelnen Fahrten (Artikel 9 Absatz 1) beachten die Schifffahrtsunternehmen Folgendes:

- a) Das Datum und die Uhrzeit des Auslaufens und der Ankunft sind als mittlere Greenwich-Zeit (MGZ) anzugeben. Die auf See verbrachte Zeit wird auf der Grundlage der Informationen zum Auslaufen aus dem Hafen und zur Ankunft im Hafen ohne Ankerzeit berechnet.
- b) Die zurückgelegte Strecke kann die Strecke der direktesten Route zwischen Auslaufhafen und Anlaufhafen oder die tatsächlich zurückgelegte Strecke sein. Wird die Strecke der direktesten Route zwischen dem Auslauf- und dem Anlaufhafen verwendet, so sollte ein konservativer Korrekturfaktor angewendet werden, um sicherzustellen, dass die zurückgelegte Strecke nicht wesentlich unterschätzt wird. Im Monitoringkonzept wird präzisiert, welche Streckenberechnung und gegebenenfalls welcher Korrekturfaktor verwendet werden. Die zurückgelegte Strecke wird in Seemeilen angegeben.
- c) Die Transportleistung wird bestimmt, indem die zurückgelegte Strecke mit der beförderten Ladungsmenge multipliziert wird.
- d) Bei Fahrgastschiffen wird die beförderte Ladung in Form der Zahl der Fahrgäste angegeben. Bei allen anderen Schiffskategorien wird die beförderte Ladungsmenge entweder in metrischen Tonnen oder gegebenenfalls in Standardkubikmetern Ladung angegeben.
- e) Bei Ro-Ro-Schiffen wird die beförderte Ladung als Anzahl von Ladeeinheiten (Lastkraftwagen, Personenkraftwagen usw.) oder von Spurmtern multipliziert mit den Standardwerten für ihr Gewicht bestimmt. Wird eine von Ro-Ro-Schiffen beförderte Ladung auf der Grundlage des Anhangs B der CEN-Norm EN 16258 (2012), die die „Methode zur Berechnung und Deklaration des Energieverbrauchs und der Treibhausgasemissionen bei Transportdienstleistungen (Güter- und Personenverkehr)“ betrifft, bestimmt, so gilt diese Bestimmung als dieser Verordnung entsprechend.

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck „Ro-Ro-Schiff“ ein Schiff, das für die Beförderung von Roll-on/Roll-off-Güterbeförderungseinheiten bestimmt ist oder über Roll-on/Roll-off-Laderäume verfügt.

- f) Bei Container-Schiffen wird die beförderte Ladung als Gesamtgewicht der Ladung in Tonnen oder — wenn dies nicht möglich ist — als Anzahl der 20-Fuß-Einheiten (TEU) multipliziert mit den Standardwerten für ihr Gewicht bestimmt. Wird eine von einem Container-Schiff beförderte Ladung gemäß den geltenden IMO-Leitlinien oder Instrumenten nach dem Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen) bestimmt, so gilt diese Bestimmung als dieser Verordnung entsprechend.

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck „Container-Schiff“ ein Schiff, das ausschließlich für die Beförderung von Containern in Laderäumen oder an Deck bestimmt ist.

- g) Die Bestimmung der Ladung, die von anderen Kategorien von Schiffen als Fahrgastschiffen, Ro-Ro-Schiffen und Container-Schiffen befördert wird, muss soweit anwendbar die Berücksichtigung des Gewichts und des Volumens der beförderten Ladung und der Anzahl der beförderten Fahrgäste ermöglichen. Zu diesen Kategorien zählen u. a. Tankschiffe, Massengutschiffe, Stückgutschiffe, Kühlschiffe, Fahrzeugträgerschiffe und Tank-Massengutschiffe.

2. Um einheitliche Bedingungen für die Anwendung von Absatz 1 Buchstabe g sicherzustellen, erlässt die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten technische Vorschriften, in denen für jede der unter diesem Buchstaben genannten anderen Kategorien von Schiffen anwendbare Parameter aufgeführt sind.

Diese Durchführungsrechtsakte werden spätestens bis zum 31. Dezember 2016 gemäß dem in Artikel 24 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Die Kommission kann im Wege von Durchführungsrechtsakten gegebenenfalls die anwendbaren Parameter gemäß Absatz 1 Buchstabe g überarbeiten. Gegebenenfalls überarbeitet die Kommission zudem diese Parameter, um den Änderungen dieses Anhangs gemäß Artikel 5 Absatz 2 Rechnung zu tragen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 24 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

3. Im Zusammenhang mit der Einhaltung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Vorschriften können sich die Schifffahrtsunternehmen auch dafür entscheiden, spezifische Informationen zur Eisklasse des Schiffes und zu Fahrten durch vereiste Gewässer einzubeziehen.

B. ÜBERWACHUNG AUF JAHRESBASIS (ARTIKEL 10)

Für die Zwecke der Überwachung anderer relevanter Informationen auf Jahresbasis beachten die Schifffahrtsunternehmen Folgendes:

Die gemäß Artikel 10 zu überwachenden Werte werden durch Aggregation der jeweiligen Daten pro Fahrt bestimmt.

Die durchschnittliche Energieeffizienz wird anhand von mindestens vier Indikatoren überwacht — Kraftstoffverbrauch je Strecke, Kraftstoffverbrauch je Transportleistung, CO₂-Emissionen je Strecke und CO₂-Emissionen je Transportleistung —, die wie folgt berechnet werden:

Kraftstoffverbrauch je Strecke = jährlicher Kraftstoffverbrauch insgesamt/insgesamt zurückgelegte Strecke

Kraftstoffverbrauch je Transportleistung = jährlicher Kraftstoffverbrauch insgesamt/Transportleistung insgesamt

CO₂-Emissionen je Strecke = jährliche CO₂-Emissionen insgesamt/insgesamt zurückgelegte Strecke

CO₂-Emissionen je Transportleistung = jährliche CO₂-Emissionen insgesamt/Transportleistung insgesamt

Im Zusammenhang mit der Einhaltung dieser Vorschriften können sich die Schifffahrtsunternehmen auch dafür entscheiden, spezifische Informationen zur Eisklasse des Schiffes und zu Fahrten durch vereiste Gewässer und andere Informationen in Bezug auf den verbrauchten Kraftstoff und dem emittierten CO₂ aufgeschlüsselt nach anderen im Monitoringkonzept festgelegten Kriterien einzubeziehen.

ANHANG III

Elemente, die bei den in den Artikeln 15 und 16 vorgesehenen delegierten Rechtsakten zu berücksichtigen sind:

A. PRÜFVERFAHREN

- Zuständigkeiten der Prüfstellen;
- Dokumente, die die Schifffahrtsunternehmen den Prüfstellen vorlegen müssen;
- Risikobewertung, die von der Prüfstelle durchzuführen ist;
- Bewertung der Konformität des Monitoringkonzepts;
- Prüfung des Emissionsberichts;
- Erheblichkeitsschwelle;
- hinreichende Gewähr der Prüfstelle;
- Falschangaben und Nichtkonformitäten;
- Inhalt des Prüfberichts;
- Empfehlungen für Verbesserungen;
- Kommunikation zwischen dem Schifffahrtsunternehmen, der Prüfstelle und der Kommission.

B. AKKREDITIERUNG VON PRÜFSTELLEN

- Wie eine Akkreditierung für Seeverkehrsleistungen beantragt werden kann;
 - wie die Prüfstellen von den nationalen Akkreditierungsstellen bewertet werden, damit eine Akkreditierungsurkunde ausgestellt werden kann;
 - wie die nationalen Akkreditierungsstellen ihre Aufsicht ausüben, wenn es um die Bestätigung der Fortführung der Akkreditierung geht;
 - Anforderungen an die nationalen Akkreditierungsstellen, damit sie befähigt sind, Prüfstellen für Seeverkehrsleistungen zu akkreditieren, einschließlich der Bezugnahme auf harmonisierte Normen.
-