



2023/2449

7.11.2023

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2023/2449 DER KOMMISSION

vom 6. November 2023

mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf Vorlagen für Monitoringkonzepte, Emissionsberichte, anteilige Emissionsberichte, Konformitätsbescheinigungen und Berichte auf Unternehmensebene sowie zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) 2016/1927 der Kommission

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 6 Absatz 5, Artikel 12 Absatz 2 und Artikel 17 Absatz 5,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Durchführungsverordnung (EU) 2016/1927 der Kommission ⁽²⁾ sieht Vorlagen und technische Vorschriften für die Übermittlung von Monitoringkonzepten, Emissionsberichten und Konformitätsbescheinigungen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 vor.
- (2) Mit der Verordnung (EU) 2023/957 ⁽³⁾ wurde die Verordnung (EU) 2015/757 zur Einbeziehung von Seeverkehrstätigkeiten in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union (EU-EHS) und zur Überwachung, Berichterstattung und Prüfung in Bezug auf Emissionen von Methan (CH₄) und Distickstoffoxid (N₂O) sowie von Emissionen von zusätzlichen Schiffstypen geändert. Außerdem wurden Schifffahrtsunternehmen verpflichtet, aggregierte Emissionsdaten auf Unternehmensebene zu melden (im Folgenden „Berichte auf Unternehmensebene“). Darüber hinaus wurde der Kommission die Verpflichtung auferlegt, die technischen Vorschriften für die automatische Übermittlung der Vorlagen für die Übermittlung von Monitoringkonzepten festzulegen.
- (3) Die Durchführungsverordnung (EU) 2016/1927 sollte geändert werden, um dies widerzuspiegeln. Angesichts des Umfangs der erforderlichen Änderungen an der Durchführungsverordnung (EU) 2016/1927 ist der gesamte Text zu veröffentlichen. Daher sollte die Durchführungsverordnung (EU) 2016/1927 aufgehoben und durch die vorliegende Verordnung ersetzt werden.
- (4) Das Monitoringkonzept sollte zumindest die in Artikel 6 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2015/757 genannten Angaben enthalten. Unbeschadet von Artikel 6 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2015/757 und im Einklang mit dem letzten Absatz von Artikel 10 der genannten Verordnung sollte das Monitoringkonzept es ermöglichen, den Kraftstoffverbrauch und die Treibhausgasemissionen nach anderen, freiwilligen Kriterien zu überwachen und mitzuteilen.
- (5) Bei der Übermittlung von Informationen über Angaben und Verfahren im Rahmen des Monitoringkonzepts gemäß Artikel 6 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2015/757 sollten Schifffahrtsunternehmen auch auf Verfahren oder Systeme Bezug nehmen können, die sie im Rahmen ihrer existierenden Managementsysteme tatsächlich anwenden, wie den Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (International Safety Management Code, ISM-Code) ⁽⁴⁾ und den Plan für das Energieeffizienz-Management des Schiffs (Ship Energy Efficiency Management Plan, SEEMP) ⁽⁵⁾ oder Systeme und Kontrollen, die unter harmonisierte Qualitäts-, Umwelt- oder Energiemanagementnormen (z. B. EN ISO 9001:2015 und EN ISO 14001:2015 und EN ISO 50001:2011) fallen. In solchen Fällen oder wenn die einschlägigen Verfahren gemäß den in den Anhängen I und II der Verordnung (EU) 2015/757 enthaltenen Vorschriften für die Überwachung von Emissionen bereits in festgelegten schriftlichen Verfahren beschrieben sind, sollte es gestattet sein, dass die Monitoringkonzepte lediglich eine kurze Beschreibung oder Zusammenfassung dieser Verfahren enthalten.

⁽¹⁾ ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55.

⁽²⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2016/1927 der Kommission vom 4. November 2016 über Vorlagen für Monitoringkonzepte, Emissionsberichte und Konformitätsbescheinigungen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen (ABl. L 299 vom 5.11.2016, S. 1).

⁽³⁾ Verordnung (EU) 2023/957 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/757 zur Einbeziehung von Seeverkehrstätigkeiten in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Überwachung, Berichterstattung und Prüfung in Bezug auf Emissionen von zusätzlichen Treibhausgasen und Emissionen von zusätzlichen Schiffstypen (ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 105).

⁽⁴⁾ Mit Entschließung A.741(18) der Versammlung der internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) angenommen.

⁽⁵⁾ Anlage VI Regel 22 des MARPOL-Übereinkommens.

- (6) Um die Überwachung zu erleichtern, empfiehlt es sich, die Verwendung von Standardwerten für das mit der Kraftstoffüberwachung verbundene Unsicherheitsniveau zuzulassen, wobei die von der Kommission entwickelten Leitlinien zu berücksichtigen sind.
- (7) Es müssen Spezifikationen für eine elektronische Vorlage für die Emissionsberichte festgelegt werden. Dies ist erforderlich, um zu gewährleisten, dass die Berichte über geprüfte Emissionen elektronisch übermittelt werden und vollständige, standardisierte und aggregierte Jahresinformationen enthalten.
- (8) Der Emissionsbericht sollte die in Artikel 11 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2015/757 vorgesehenen Mindestangaben einschließlich der Ergebnisse der jährlichen Überwachung enthalten. Er sollte auch zusätzliche Informationen enthalten dürfen, die zum Verständnis der freiwillig mitgeteilten mittleren Energie-Effizienz-Betriebs-Indikatoren beitragen können.
- (9) Gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2015/757 legt das frühere Schifffahrtsunternehmen bei einem Wechsel des Unternehmens in Bezug auf ein Schiff einen Bericht vor, der dieselben Elemente wie der jährliche Emissionsbericht gemäß Artikel 11 Absatz 1 der genannten Verordnung enthält, jedoch auf den Zeitraum beschränkt ist, der den unter der Verantwortung des früheren Schifffahrtsunternehmens durchgeführten Tätigkeiten entspricht (im Folgenden „anteilige Emissionsberichte“). Die Spezifikationen für eine elektronische Vorlage für Emissionsberichte gemäß Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2015/757 sollten auch für anteilige Emissionsberichte gelten.
- (10) Die Vorschriften für die Festlegung einer elektronischen Vorlage für Konformitätsbescheinigungen sollten geändert werden, um sie an die Änderungen anzupassen, die in den Vorlagen für die Monitoringkonzepte an den Angaben zum Schifffahrtsunternehmen und zur Schiffsidentifizierung vorgenommen wurden.
- (11) Gemäß Artikel 11a Absatz 2 der Verordnung (EU) 2015/757 müssen Schifffahrtsunternehmen der zuständigen Verwaltungsbehörde ab 2025 aggregierte Emissionsdaten auf Unternehmensebene (im Folgenden „Berichte auf Unternehmensebene“) übermitteln. Um sicherzustellen, dass diese Berichte standardisierte Angaben enthalten, die eine harmonisierte Umsetzung der Berichterstattungspflichten auf Unternehmensebene ermöglichen, müssen Spezifikationen für eine elektronische Vorlage für die Emissionsberichte festgelegt werden.
- (12) Die Berichte auf Unternehmensebene sollten mindestens den in Artikel 11a der Verordnung (EU) 2015/757 festgelegten Inhalt abdecken. Sie sollten auch Elemente abdecken, die gemäß Artikel 31 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/1122 der Kommission ⁽⁶⁾ für die Übermittlung geprüfter Emissionen an das Unionsregister erforderlich sind.
- (13) Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr werden ab dem am 1. Januar 2024 beginnenden Berichtszeitraum in das EU-EHS einbezogen, und Methan- und Distickstoffoxidemissionen werden ab dem am 1. Januar 2024 beginnenden Berichtszeitraum in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2015/757 aufgenommen. Diese Verordnung sollte daher erst an dem genannten Datum in Kraft treten.
- (14) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für Klimaänderung —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Elektronische Vorlage für das Monitoringkonzept

- (1) Zur Übermittlung des Monitoringkonzepts gemäß Artikel 6 der Verordnung (EU) 2015/757 verwenden die Schifffahrtsunternehmen die in dem von der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs betriebenen automatisierten EU-Informationssystem THETIS MRV (im Folgenden „THETIS MRV“) verfügbare elektronische Vorlage.
- (2) Die elektronische Vorlage für das Monitoringkonzept gemäß Absatz 1 muss die in Anhang I vorgesehenen Angaben enthalten.

⁽⁶⁾ Delegierte Verordnung (EU) 2019/1122 der Kommission vom 12. März 2019 zur Ergänzung der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Funktionsweise des Unionsregisters (ABl. L 177 vom 2.7.2019, S. 3).

*Artikel 2***Elektronische Vorlage für den Emissionsbericht und anteiligen Emissionsbericht**

- (1) Für die Zwecke der Übermittlung des Berichts gemäß Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2015/757 (im Folgenden „Emissionsbericht“) und des Berichts gemäß Artikel 11 Absatz 2 der genannten Verordnung (im Folgenden „anteiliger Emissionsbericht“) verwenden die Schifffahrtsunternehmen die in THETIS MRV verfügbare elektronische Vorlage.
- (2) Die elektronische Vorlage für den Emissionsbericht und den anteiligen Emissionsbericht muss die in Anhang II vorgesehenen Angaben enthalten.

*Artikel 3***Elektronische Vorlage für die Konformitätsbescheinigung**

- (1) Zur Übermittlung der für die Ausstellung einer Konformitätsbescheinigung gemäß Artikel 17 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2015/757 erforderlichen Daten verwendet die Prüfstelle die in THETIS MRV verfügbare elektronische Vorlage.
- (2) Die elektronische Vorlage für die Konformitätsbescheinigung gemäß Absatz 1 muss die in Anhang III vorgesehenen Angaben enthalten.

*Artikel 4***Elektronische Vorlage für den Bericht auf Unternehmensebene**

- (1) Für die Zwecke der Übermittlung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene gemäß Artikel 11a Absatz 2 der Verordnung (EU) 2015/757 (im Folgenden „Bericht auf Unternehmensebene“) verwenden die Schifffahrtsunternehmen die in THETIS MRV verfügbare elektronische Vorlage.
- (2) Die elektronische Vorlage für den Bericht auf Unternehmensebene muss die in Anhang IV vorgesehenen Angaben enthalten.

*Artikel 5***Aufhebung**

- (1) Die Durchführungsverordnung (EU) 2016/1927 wird mit Wirkung vom 1. Januar 2024 aufgehoben.
- (2) Verweise auf die Durchführungsverordnung (EU) 2016/1927 gelten als Verweise auf die vorliegende Verordnung.

*Artikel 6***Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem 1. Januar 2024.

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

Brüssel, den 6. November 2023

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG I

Vorlage für Monitoringkonzepte

TEIL A

DOKUMENTATION DER ÄNDERUNGEN

Nr. der Version	Referenzdatum	Status am Referenzdatum ⁽¹⁾	Hinweis auf die Teile, die überarbeitet oder geändert wurden, mit einer kurzen Erklärung der Änderungen

⁽¹⁾ vom IT-System zuzuordnender Status: „Arbeitsentwurf“, „In Überarbeitung“, „Der Prüfstelle vorgelegter endgültiger Entwurf“, „Von der Prüfstelle geprüft“, „Geändert ohne Notwendigkeit der erneuten Prüfung“, „Der zuständigen Verwaltungsbehörde zur Genehmigung vorgelegt“, „Genehmigt“.

TEIL B

BASISANGABEN

Tabelle B.1

Kenndaten des Schiffs und Angaben zum Schiffseigner

Name des Schiffs	
IMO-Schiffskennnummer	
Registerhafen	
Heimathafen (falls nicht mit dem Registerhafen identisch)	
Name des Schiffseigners ⁽¹⁾	
Steuernummer des Schiffseigners (freiwillig)	
Kontaktperson für den Schiffseigner (freiwillig)	
Geschäftsanschrift (freiwillig)	
Ort (freiwillig)	
Bundesland (freiwillig)	
Geschäftliche Telefonnummer (freiwillig)	
Geschäftliche E-Mail-Adresse (freiwillig)	
Einmalige IMO-Kennnummer für Schiffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner ⁽²⁾	
Land der Registrierung des registrierten Schiffseigners ⁽³⁾	
Schiffstyp ⁽⁴⁾	
Tragfähigkeit (in Tonnen)	
Bruttoraumzahl	
Klassifikationsgesellschaft (freiwillig)	
Eisklasse ⁽⁵⁾	
Flaggenstaat (freiwillig)	

Technische Effizienz (freiwillig) ⁽⁶⁾	
Freitextfeld für zusätzliche Angaben zu den Schiffsmerkmalen (freiwillig) ⁽⁷⁾	

⁽¹⁾ Wie im System für die einmalige IMO-Kennnummer für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner gemeldet.

⁽²⁾ Der registrierte Schiffseigner ist der im Schiffszertifikat angegebene Eigner.

⁽³⁾ Wie im System für die einmalige IMO-Kennnummer für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner gemeldet.

⁽⁴⁾ Wählen Sie eine der folgenden Kategorien: „Fahrgastschiff“, „Ro-Ro-Schiff“, „Containerschiff“, „Öltankschiff“, „Chemikaliertankschiff“, „LNG-Tankschiff“, „Gastankschiff“, „Massengutschiff“, „Stückgutschiff“, „Kühlfrachtschiff“, „Fahrzeugtransportschiff“, „Tank-Massengutschiff“, „Ro-Pax-Schiff“, „Container-/Ro-Ro-Frachtschiff“, „Sonstige Schiffstypen“. In der Kategorie „Fahrgastschiff“ wird gegebenenfalls der Untertyp „Kreuzfahrtschiff“ als Auswahlmöglichkeit aufgenommen. In der Kategorie „Sonstige Schiffstypen“ wird gegebenenfalls der Untertyp „Offshore-Schiff“ als Auswahlmöglichkeit aufgenommen.

⁽⁵⁾ Die Ausnahme für Schiffe der Eisklasse gemäß Artikel 12 Absatz 3-e der Richtlinie 2003/87/EG muss in Anspruch genommen werden. Wählen Sie eine der Polarklassen PC1 — PC7 oder eine der finnisch-schwedischen Eisklassen (IC, IB, IA oder IA Super). Zur Feststellung der Entsprechung von Eisklassen ist die Empfehlung 25/7 der HELCOM zu verwenden.

⁽⁶⁾ Schiffe sollten den Kennwert für technische Effizienz EEDI oder EEXI melden; wenn dieser nicht vorhanden ist, kann der geschätzte Kennwert (EIV) gemeldet werden.

⁽⁷⁾ Hier kann eine weitere Kontaktperson eingetragen werden.

Tabelle B.2

Angaben zum Schifffahrtsunternehmen

Name des Unternehmens	
Art des Unternehmens ⁽¹⁾	
Einmalige IMO-Kennnummer für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner ⁽²⁾	
Land der Registrierung des Schiffsunternehmens ⁽³⁾	
Steuernummer des Unternehmens (freiwillig)	
Kontaktperson	
Geschäftsanschrift	
Stadt	
Bundesland	
Postleitzahl (PLZ)	
Geschäftliche Telefonnummer	
Geschäftliche E-Mail-Adresse	
Land	

⁽¹⁾ Ausklappmenü: Schiff, das in den Anwendungsbereich des ISM-Codes fällt [Ja/Nein]. Falls ja, wählen Sie eine der folgenden Kategorien aus: „Schiffseigner“, „ISM-Unternehmen, das sich vom Schiffseigner unterscheidet“ Falls nein, „Schiffseigner“.

⁽²⁾ Kennnummer wie im System für die einmalige IMO-Kennnummer für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner gemeldet.

⁽³⁾ Das Land der Registrierung stimmt mit dem im System für die einmalige IMO-Kennnummer für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner gemeldeten Land der Registrierung überein.

Tabelle B.3

Emissionsquellen und verwendete Kraftstoffarten

Referenznummer der Emissionsquelle	Name der Emissionsquelle	Typ der Emissionsquelle ⁽¹⁾	Emissionsquelle ⁽²⁾	Technische Beschreibung der Emissionsquelle (Leistung/Motorleistung, spezifischer Kraftstoffverbrauch (SFOC), Jahr der Installation, Kennnummer im Falle mehrerer identischer Emissionsquellen usw. ⁽³⁾)	(Potenziell) Verwendete Kraftstoffart(en) ⁽⁴⁾

- ⁽¹⁾ Wählen Sie eine der folgenden Kategorien: „Antriebsmaschinen“, „Hilfsmaschinen“, „Gasturbinen“, „Kessel“, „Inertgasgeneratoren“, „Brennstoffzellen“, „Abfallverbrennungsanlagen“, „Sonstige“.
- ⁽²⁾ Wählen Sie eine der folgenden Kategorien: ICE (sonstige), LNG Otto (Zweistoffmotor mit mittlerer Drehzahl), LNG Otto (Zweistoffmotor mit niedriger Drehzahl), LNG Diesel (Zweistoffmotor mit niedriger Drehzahl), LBSI, Gasturbine, Kessel, Brennstoffzellen, Abfallverbrennungsanlagen, Inertgasgeneratoren.
- ⁽³⁾ Kann bei mehreren identischen Emissionsquellen die Identifikationsnummer enthalten.
- ⁽⁴⁾ Wählen Sie mindestens eine der folgenden Kategorien: „Schweröl (HFO)“, „Dieselöl (LFO)“, „Diesel/Gasöl (MDO/MGO)“, „Flüssiges Naturgas (LNG)“, „Flüssiges Erdgas (Butan, LPG)“, „Flüssiges Erdgas (Propan, LPG)“, „H₂ (fossil)“, „NH₃ (fossil)“, „Methanol (fossil)“, „Ethanol“, „Biodiesel“, „Hydriertes Pflanzenöl (HVO)“, „Flüssiges Biomethan als Kraftstoff für den Verkehrssektor (Bio-LNG)“, „Biomethanol“, „sonstige Biokraftstoffe“, „Bio-H₂“, „E-Diesel“, „E-Methanol“, „E-LNG“, „E-H₂“, „E-NH₃“, „E-LPG“, „E-Dimethylether“, „Sonstige nichtfossile Kraftstoffe“.

Tabelle B.4

Emissionsfaktoren gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 2015/757

Kraftstoffart ⁽¹⁾	Emissionsfaktoren ⁽²⁾ für Kohlendioxid (in Gramm CO ₂ /Gramm Kraftstoff) gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 2015/757	Emissionsfaktoren ⁽³⁾ für Methan (in Gramm CH ₄ /Gramm Kraftstoff) gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 2015/757	Emissionsfaktoren ⁽⁴⁾ für Distickstoffoxid (in Gramm N ₂ O/Gramm Kraftstoff) gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 2015/757

- ⁽¹⁾ Wählen Sie mindestens eine der folgenden Kategorien: „Schweröl (HFO)“, „Dieselöl (LFO)“, „Diesel/Gasöl (MDO/MGO)“, „Flüssiges Naturgas (LNG)“, „Flüssiges Erdgas (Butan, LPG)“, „Flüssiges Erdgas (Propan, LPG)“, „H₂ (fossil)“, „NH₃ (fossil)“, „Methanol (fossil)“, „Ethanol“, „Biodiesel“, „Hydriertes Pflanzenöl (HVO)“, „Flüssiges Biomethan als Kraftstoff für den Verkehrssektor (Bio-LNG)“, „Biomethanol“, „sonstige Biokraftstoffe“, „Bio-H₂“, „E-Diesel“, „E-Methanol“, „E-LNG“, „E-H₂“, „E-NH₃“, „E-LPG“, „E-Dimethylether“, „Sonstige nichtfossile Kraftstoffe“.
- ⁽²⁾ Bestätigung der Verwendung von Standardemissionsfaktoren oder Angabe eines tatsächlichen Emissionsfaktors. Für fossile Brennstoffe kann nur der Standardemissionsfaktor für CO₂ verwendet werden.
- ⁽³⁾ Bestätigung der Verwendung von Standardemissionsfaktoren oder Angabe eines tatsächlichen Emissionsfaktors. Für LNG-Kraftstoffe (fossiles LNG, Bio-LNG, E-LNG) ist der Emissionsfaktor für CH₄ null.
- ⁽⁴⁾ Bestätigung der Verwendung von Standardemissionsfaktoren oder Angabe eines tatsächlichen Emissionsfaktors.

Tabelle B.5

Schlupfkoeffizient gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 2015/757

Referenznummer der Emissionsquelle ⁽¹⁾	Schlupfkoeffizient (als Prozentsatz der von einer bestimmten Emissionsquelle verbrauchten Kraftstoffmenge) gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 2015/757

- ⁽¹⁾ Wie in Tabelle B.3 gemeldet.

Tabelle B.6

Anwendung von Technologien zur CO₂-Abscheidung und -Speicherung gemäß Anhang II Teil C Nummer 1.4 der Verordnung (EU) 2015/757

Beschreibung der verwendeten Technologie	Nachweise für die Einhaltung der Anforderungen gemäß Artikel 12 Absatz 3a oder Artikel 12 Absatz 3b der Richtlinie 2003/87/EG	Emissionsquelle, auf die die CO ₂ -Abscheidung und -Speicherung und/oder CO ₂ -Abscheidung und -Nutzung angewendet wird

Tabelle B.7

Verfahren, Systeme und Zuständigkeiten für die Aktualisierung der Vollständigkeit der Emissionsquellen

Bezeichnung des Verfahrens	Verwaltung der Vollständigkeit der Liste der Emissionsquellen
Bezugnahme auf bestehendes Verfahren	
Version des bestehenden Verfahrens	
Beschreibung des Verfahrens (wenn dieses bereits außerhalb des Monitoringkonzepts besteht, reicht eine Kurzbeschreibung aus)	
Name der für dieses Verfahren verantwortlichen Person oder Funktion	
Aufbewahrungsort der Aufzeichnungen	
Bezeichnung des eingesetzten IT-Systems (soweit zutreffend)	

Tabelle B.8

Verfahren, Systeme und Zuständigkeiten für die Bestimmung und Aktualisierung der Emissionsfaktoren gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 2015/757

Bezeichnung des Verfahrens	Bestimmung der Emissionsfaktoren
Bezugnahme auf bestehendes Verfahren	
Version des bestehenden Verfahrens	
Beschreibung des Verfahrens (wenn dieses bereits außerhalb des Monitoringkonzepts besteht, reicht eine Kurzbeschreibung aus) ⁽¹⁾	
Name der für dieses Verfahren verantwortlichen Person oder Funktion	
Aufbewahrungsort der Aufzeichnungen	
Bezeichnung des eingesetzten IT-Systems (soweit zutreffend)	

⁽¹⁾ Gegebenenfalls muss aus der Beschreibung des Verfahrens hervorgehen, wie die in den Tabellen B.4 und B.5 aufgeführten tatsächlichen Emissionsfaktoren für die Genehmigung abgeleitet werden, einschließlich der Methode, mit der die Einhaltung der Bedingungen und Beschränkungen für Abweichungen von den Standardwerten gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 2015/757 nachgewiesen wird.

Tabelle B.9

Verfahren zur Bestimmung der CO₂-Emissionsfaktoren von Biokraftstoffen und RFNBOs/RCFs gemäß Anhang II Teil C Nummer 1.2 der Verordnung (EU) 2015/757

Bezeichnung des Verfahrens	Bestimmung der Emissionsfaktoren
Bezugnahme auf bestehendes Verfahren	
Version des bestehenden Verfahrens	
Beschreibung des Verfahrens (wenn dieses bereits außerhalb des Monitoringkonzepts besteht, reicht eine Kurzbeschreibung aus) ⁽¹⁾	
Name der für dieses Verfahren verantwortlichen Person oder Funktion	
Aufbewahrungsort der Aufzeichnungen	
Bezeichnung des eingesetzten IT-Systems (soweit zutreffend)	
⁽¹⁾ Gegebenenfalls muss aus der Beschreibung des Verfahrens hervorgehen, wie die CO ₂ -Emissionsfaktoren für die Genehmigung abgeleitet werden, einschließlich der Methode, mit der die Einhaltung der Bedingungen gemäß Anhang II Teil C Nummer 1.2 der Verordnung (EU) 2015/757 nachgewiesen wird.	

TEIL C

TÄTIGKEITSDATEN

Tabelle C.1

Bedingungen für die Ausnahme gemäß Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2015/757

Fragen	Bestätigungsfeld
Wie viele geplante Fahrten je Berichtszeitraum fallen nach dem Schiffsfahrplan mindestens unter die Verordnung (EU) 2015/757?	
Sind im Berichtszeitraum Fahrten geplant, die nach dem Schiffsfahrplan nicht unter die Verordnung (EU) 2015/757 fallen? ⁽¹⁾	
Sind die Bedingungen des Artikels 9 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2015/757 erfüllt? ⁽²⁾	
Falls ja, beabsichtigen Sie, die Ausnahme von der Überwachung des Kraftstoffverbrauchs auf Grundlage der einzelnen Fahrten in Anspruch zu nehmen? ⁽³⁾ Bitte beachten Sie, dass die Überwachung bestimmter Informationen auf der Grundlage der einzelnen Fahrten gemäß Anhang II Teil C Nummer 2 der Verordnung (EU) 2015/757 erforderlich sein kann, um die Ausnahme gemäß Artikel 12 Absätze 3-d bis 3-b der Richtlinie 2003/87/EG in Anspruch zu nehmen.	
⁽¹⁾ Wählen Sie „Ja“ oder „Nein“. ⁽²⁾ Wählen Sie „Ja“ oder „Nein“. ⁽³⁾ Wählen Sie „Ja“, „Nein“ oder „Entfällt“.	

Tabelle C.2

Überwachung der Treibhausgasemissionen und des Kraftstoffverbrauchs

- C.2.1. Zur Bestimmung der Treibhausgasemissionen und des Kraftstoffverbrauchs der einzelnen Emissionsquellen verwendete Methoden:

Referenznummer der Emissionsquelle ⁽¹⁾	Name der Emissionsquelle	Typ der Emissionsquelle ⁽²⁾	Gewählte Methode(n) ⁽³⁾

⁽¹⁾ Wie in Tabelle B.3 gemeldet.

⁽²⁾ Wählen Sie eine der folgenden Kategorien: „Antriebsmaschinen“, „Hilfsmaschinen“, „Gasturbinen“, „Kessel“, „Inertgasgeneratoren“, „Brennstoffzellen“, „Abfallverbrennungsanlagen“, „Sonstige“.

⁽³⁾ Wählen Sie eine oder mehrere der folgenden Kategorien: „Methode A: Bunkerlieferbescheinigungen und regelmäßige Kontrollen des Füllstands der Kraftstofftanks“, „Methode B: Überwachung der Bunkerkraftstofftanks an Bord“, „Methode C: Durchflussmesser für einzubeziehende Verbrennungsprozesse“ oder „Methode D: direkte Messung der Treibhausgasemissionen“.

- C.2.2. Verfahren zur Bestimmung des gebunkerten Kraftstoffs und des Kraftstoffs in den Tanks:

Bezeichnung des Verfahrens	Bestimmung des gebunkerten Kraftstoffs und des Kraftstoffs in den Tanks
Bezugnahme auf bestehendes Verfahren	
Version des bestehenden Verfahrens	
Beschreibung des Verfahrens (wenn dieses bereits außerhalb des Monitoringkonzepts besteht, reicht eine Kurzbeschreibung aus)	
Name der für dieses Verfahren verantwortlichen Person oder Funktion	
Aufbewahrungsort der Aufzeichnungen	
Bezeichnung des eingesetzten IT-Systems (soweit zutreffend)	

- C.2.3. Regelmäßige Gegenkontrollen der gebunkerten Menge laut Bunkerlieferbescheinigungen und der durch Messungen an Bord ermittelten gebunkerten Menge:

Bezeichnung des Verfahrens	Regelmäßige Gegenkontrollen der gebunkerten Menge laut Bunkerlieferbescheinigungen und der durch Messungen an Bord ermittelten gebunkerten Menge
Bezugnahme auf bestehendes Verfahren	
Version des bestehenden Verfahrens	
Beschreibung des Verfahrens (wenn dieses bereits außerhalb des Monitoringkonzepts besteht, reicht eine Kurzbeschreibung aus)	
Name der für dieses Verfahren verantwortlichen Person oder Funktion	

C.2.4. Beschreibung der eingesetzten Messinstrumente:

Messsysteme (Bezeichnung)	Messsubjekte (z. B. Emissionsquellen, Tanks)	Technische Beschreibung (Spezifikation, Alter, Kalibrierungsmethoden und -intervalle, Wartungsintervalle)

C.2.5. Verfahren für die Aufzeichnung, Abfrage, Übermittlung und Speicherung von Messinformationen:

Bezeichnung des Verfahrens	Aufzeichnung, Abfrage, Übermittlung und Speicherung von Messinformationen
Bezugnahme auf bestehendes Verfahren	
Version des bestehenden Verfahrens	
Beschreibung des Verfahrens (wenn dieses bereits außerhalb des Monitoringkonzepts besteht, reicht eine Kurzbeschreibung aus)	
Name der für dieses Verfahren verantwortlichen Person oder Funktion	
Aufbewahrungsort der Aufzeichnungen	
Bezeichnung des eingesetzten IT-Systems (soweit zutreffend)	

C.2.6. Methode für die Bestimmung der Dichte:

Kraftstoffart/-tank	Methode für die Bestimmung der realen Dichtewerte des gebunkerten Kraftstoffs ⁽¹⁾	Methode für die Bestimmung der realen Dichtewerte des im Tank vorhandenen Kraftstoffs ⁽²⁾

⁽¹⁾ Wählen Sie eine der folgenden Kategorien: „Bordmesssysteme“, „Kraftstofflieferant“ oder „Laboranalyse“.

⁽²⁾ Wählen Sie eine der folgenden Kategorien: „Messsysteme“, „Kraftstofflieferant“ oder „Laboranalyse“.

C.2.7. Mit der Kraftstoffüberwachung verbundenes Unsicherheitsniveau:

Überwachungsmethode ⁽¹⁾	Verfolgtes Konzept ⁽²⁾	Wert

⁽¹⁾ Wählen Sie eine oder mehrere der folgenden Kategorien: „Methode A: Bunkerlieferbescheinigungen und regelmäßige Kontrollen des Füllstands der Kraftstofftanks“, „Methode B: Überwachung der Bunkerkraftstofftanks an Bord“, „Methode C: Durchflussmesser für einzubeziehende Verbrennungsprozesse“ oder „Methode D: direkte Messung der Treibhausgasemissionen“.

⁽²⁾ Wählen Sie eine der folgenden Kategorien: „Standardwert“ oder „Schiffsspezifische Schätzung“.

C.2.8. Verfahren für die Gewährleistung der Qualitätssicherung für die Messsysteme:

Bezeichnung des Verfahrens	Gewährleistung der Qualitätssicherung für die Messsysteme
Bezugnahme auf bestehendes Verfahren	
Version des bestehenden Verfahrens	
Beschreibung des Verfahrens (wenn dieses bereits außerhalb des Monitoringkonzepts besteht, reicht eine Kurzbeschreibung aus)	
Name der für dieses Verfahren verantwortlichen Person oder Funktion	
Aufbewahrungsort der Aufzeichnungen	
Bezeichnung des eingesetzten IT-Systems (soweit zutreffend)	

C.2.9. Methode für die Bestimmung der Aufteilung des Kraftstoffverbrauchs auf den Fracht- und den Fahrgasttransport (nur für Ro-Pax-Schiffe):

Bezeichnung der Methode	Bestimmung der Aufteilung des Kraftstoffverbrauchs auf den Fracht- und den Fahrgasttransport
Angewandtes Allokationsverfahren nach EN 16258 ⁽¹⁾	
Beschreibung der Methode zur Bestimmung der Masse von Fracht und Fahrgästen, einschließlich der Möglichkeit, Standardwerte für das Gewicht von Ladeeinheiten/Spurmetern, heranzuziehen (bei Verwendung des Gewichtsallokationsverfahrens)	
Beschreibung der Methode zur Bestimmung der Fracht bzw. Fahrgästen zugewiesenen Fläche unter Berücksichtigung von Hängedecks und von Passagierfahrzeugen auf den Frachtdecks (bei Verwendung des Flächenallokationsverfahrens)	
Aufteilung des Kraftstoffverbrauchs (in %) in einen Fracht- und einen Fahrgastanteil (nur bei Verwendung des Flächenallokationsverfahrens)	
Für diese Methode verantwortliche Person (Name) oder Funktion	
Formeln und Datenquellen	
Aufbewahrungsort der Aufzeichnungen	
Bezeichnung des eingesetzten IT-Systems (soweit zutreffend)	
⁽¹⁾ Wählen Sie entweder „Gewichtsallokationsverfahren“ oder „Flächenallokationsverfahren“.	

C.2.10. Verfahren für die Bestimmung und Aufzeichnung des Kraftstoffverbrauchs bei Fahrten unter Ladung (freiwillige Überwachung):

Bezeichnung des Verfahrens	Bestimmung und Aufzeichnung des Kraftstoffverbrauchs bei Fahrten unter Ladung
Bezugnahme auf bestehendes Verfahren	
Version des bestehenden Verfahrens	
Beschreibung des Verfahrens (wenn dieses bereits außerhalb des Monitoringkonzepts besteht, reicht eine Kurzbeschreibung aus)	

Name der für dieses Verfahren verantwortlichen Person oder Funktion	
Formeln und Datenquellen	
Aufbewahrungsort der Aufzeichnungen	
Bezeichnung des eingesetzten IT-Systems (soweit zutreffend)	

C.2.11. Verfahren für die Bestimmung und Aufzeichnung des Kraftstoffverbrauchs für die Heizung der Ladung (freiwillige Überwachung bei Chemikaliertankschiffen):

Bezeichnung des Verfahrens	Bestimmung und Aufzeichnung des Kraftstoffverbrauchs für die Heizung der Ladung
Bezugnahme auf bestehendes Verfahren	
Version des bestehenden Verfahrens	
Beschreibung des Verfahrens (wenn dieses bereits außerhalb des Monitoringkonzepts besteht, reicht eine Kurzbeschreibung aus)	
Name der für dieses Verfahren verantwortlichen Person oder Funktion	
Formeln und Datenquellen	
Aufbewahrungsort der Aufzeichnungen	
Bezeichnung des eingesetzten IT-Systems (soweit zutreffend)	

C.2.12. Verfahren für die Bestimmung und Aufzeichnung des Kraftstoffverbrauchs für die dynamische Positionierung (freiwillige Überwachung bei Öltankschiffen und „sonstigen Schiffstypen“):

Bezeichnung des Verfahrens	Bestimmung und Aufzeichnung des Kraftstoffverbrauchs für die dynamische Positionierung
Bezugnahme auf bestehendes Verfahren	
Version des bestehenden Verfahrens	
Beschreibung des Verfahrens (wenn dieses bereits außerhalb des Monitoringkonzepts besteht, reicht eine Kurzbeschreibung aus)	
Name der für dieses Verfahren verantwortlichen Person oder Funktion	
Formeln und Datenquellen	
Aufbewahrungsort der Aufzeichnungen	
Bezeichnung des eingesetzten IT-Systems (soweit zutreffend)	

Tabelle C.3

Liste der Fahrten

Bezeichnung des Verfahrens	Aufzeichnung und Gewährleistung der Vollständigkeit von Fahrten
Bezugnahme auf bestehendes Verfahren	
Version des bestehenden Verfahrens	

Beschreibung der Verfahren (einschließlich der Aufzeichnung von Fahrten, Überwachung von Fahrten usw. Wenn diese bereits außerhalb des Monitoringkonzepts bestehen, reicht eine Kurzbeschreibung aus.)	
Name der für dieses Verfahren verantwortlichen Person oder Funktion	
Datenquellen	
Aufbewahrungsort der Aufzeichnungen	
Bezeichnung des eingesetzten IT-Systems (soweit zutreffend)	

Tabelle C.4

Zurückgelegte Fahrstrecke

Bezeichnung des Verfahrens	Aufzeichnung und Bestimmung der Fahrstrecke je unternommener Fahrt
Bezugnahme auf bestehendes Verfahren	
Version des bestehenden Verfahrens	
Beschreibung der Verfahren (einschließlich der Aufzeichnung und Verwaltung der Angaben zur Strecke. Wenn diese bereits außerhalb des Monitoringkonzepts bestehen, reicht eine Kurzbeschreibung aus.)	
Name der für dieses Verfahren verantwortlichen Person oder Funktion	
Datenquellen	
Aufbewahrungsort der Aufzeichnungen	
Bezeichnung des eingesetzten IT-Systems (soweit zutreffend)	

Verfahren für die Bestimmung und Aufzeichnung der zurückgelegten Fahrstrecke bei Fahrten durch Eis (freiwillige Überwachung):

Bezeichnung des Verfahrens	Bestimmung und Aufzeichnung der zurückgelegten Fahrstrecke bei Fahrten durch Eis
Bezugnahme auf bestehendes Verfahren	
Version des bestehenden Verfahrens	
Beschreibung der Verfahren (einschließlich der Aufzeichnung und Verwaltung der Angaben zur Fahrstrecke und zu den winterlichen Bedingungen. Wenn diese bereits außerhalb des Monitoringkonzepts bestehen, reicht eine Kurzbeschreibung aus.)	
Name der für dieses Verfahren verantwortlichen Person oder Funktion	
Formeln und Datenquellen	
Aufbewahrungsort der Aufzeichnungen	
Bezeichnung des eingesetzten IT-Systems (soweit zutreffend)	

Tabelle C.5

Menge der beförderten Ladung und Anzahl der Fahrgäste

Bezeichnung des Verfahrens	Aufzeichnung und Bestimmung der Menge der beförderten Ladung und/oder der Anzahl der Fahrgäste
Bezugnahme auf bestehendes Verfahren	
Version des bestehenden Verfahrens	
Beschreibung des Verfahrens (einschließlich der Aufzeichnung und Bestimmung der Menge der beförderten Ladung und/oder der Anzahl der Fahrgäste und gegebenenfalls der Verwendung von Standardwerten für die Masse der Ladeeinheiten. Wenn dieses bereits außerhalb des Monitoringkonzepts besteht, reicht eine Kurzbeschreibung aus.)	
Ladeinheit/Fahrgäste ⁽¹⁾	
Name der für dieses Verfahren verantwortlichen Person oder Funktion	
Formeln und Datenquellen	
Aufbewahrungsort der Aufzeichnungen	
Bezeichnung des eingesetzten IT-Systems (soweit zutreffend)	

⁽¹⁾ Bei Fahrgastschiffen werden „Ladeinheit/Fahrgäste“ als „Fahrgäste“ angegeben.

Bei Ro-Ro-Schiffen, Containerschiffen, Öltankschiffen, Chemikalienschiffen, Gastankschiffen, Massengutschiffen, Kühlschiffen, Tank-Massengutschiffen werden „Ladeinheit/Fahrgäste“ als „Tonnen“ angegeben.

Bei LNG-Tankschiffen, Container-/Ro-Ro-Schiffen werden „Ladeinheit/Fahrgäste“ als „Kubikmeter“ angegeben.

Bei Stückgutschiffen werden „Ladeinheit/Fahrgäste“ als eine der folgenden Kategorien angegeben: „Tonnen Zuladung“, „Tonnen Zuladung und Tonnen“.

Bei Fahrzeugtransportschiffen werden „Ladeinheit/Fahrgäste“ als eine der folgenden Kategorien angegeben: „Tonnen“, „Tonnen und Tonnen Zuladung“.

Bei Ro-Pax-Schiffen werden „Ladeinheit/Fahrgäste“ als „Tonnen“ und als „Fahrgäste“ angegeben.

Bei sonstigen Schiffstypen werden „Ladeinheit/Fahrgäste“ als eine der folgenden Kategorien angegeben: „Tonnen“, „Tonnen Zuladung“.

Verfahren für die Bestimmung und Aufzeichnung der mittleren Dichte der beförderten Ladungen (freiwillige Überwachung bei Chemikalienschiffen, Massengutschiffen und Tank-Massengutschiffen):

Bezeichnung des Verfahrens	Bestimmung und Aufzeichnung der mittleren Dichte der beförderten Ladungen
Bezugnahme auf bestehendes Verfahren	
Version des bestehenden Verfahrens	
Beschreibung der Verfahren (einschließlich der Aufzeichnung und Verwaltung der Angaben zur Dichte der Ladung. Wenn diese bereits außerhalb des Monitoringkonzepts bestehen, reicht eine Kurzbeschreibung aus.)	
Name der für dieses Verfahren verantwortlichen Person oder Funktion	
Formeln und Datenquellen	
Aufbewahrungsort der Aufzeichnungen	
Bezeichnung des eingesetzten IT-Systems (soweit zutreffend)	

Tabelle C.6

Auf See verbrachte Zeit

Bezeichnung des Verfahrens	Bestimmung und Aufzeichnung der auf See verbrachten Zeit vom Liegeplatz im Abfahrtshafen bis zum Liegeplatz im Ankunftshafen
Bezugnahme auf bestehendes Verfahren	
Version des bestehenden Verfahrens	
Beschreibung der Verfahren (einschließlich der Aufzeichnung und Verwaltung der Angaben zum Auslaufen aus dem und zur Ankunft im Hafen. Wenn diese bereits außerhalb des Monitoringkonzepts bestehen, reicht eine Kurzbeschreibung aus.)	
Name der für dieses Verfahren verantwortlichen Person oder Funktion	
Formeln und Datenquellen	
Aufbewahrungsort der Aufzeichnungen	
Bezeichnung des eingesetzten IT-Systems (soweit zutreffend)	

Verfahren für die Bestimmung und Aufzeichnung der auf See verbrachten Zeit bei Fahrten durch Eis (freiwillige Überwachung):

Bezeichnung des Verfahrens	Bestimmung und Aufzeichnung der auf See verbrachten Zeit bei Fahrten durch Eis
Bezugnahme auf bestehendes Verfahren	
Version des bestehenden Verfahrens	
Beschreibung der Verfahren (einschließlich der Aufzeichnung und Verwaltung der Angaben zum Auslaufen aus dem und zur Ankunft im Hafen sowie zu winterlichen Bedingungen. Wenn diese bereits außerhalb des Monitoringkonzepts bestehen, reicht eine Kurzbeschreibung aus.)	
Name der für dieses Verfahren verantwortlichen Person oder Funktion	
Formeln und Datenquellen	
Aufbewahrungsort der Aufzeichnungen	
Bezeichnung des eingesetzten IT-Systems (soweit zutreffend)	

TEIL D

DATENLÜCKEN

Tabelle D.1

Methoden für die Schätzung der Treibhausgasemissionen und des Kraftstoffverbrauchs

Bezeichnung der Methode	Methode für die Schätzung der Treibhausgasemissionen und des Kraftstoffverbrauchs
Ersatz-Überwachungsmethode ⁽¹⁾	
Verwendete Formeln	

Beschreibung der Methode für die Schätzung der Treibhausgasemissionen und des Kraftstoffverbrauchs	
Für diese Methode verantwortliche Person (Name) oder Funktion	
Datenquellen	
Aufbewahrungsort der Aufzeichnungen	
Bezeichnung des eingesetzten IT-Systems (soweit zutreffend)	

(¹) Wählen Sie eine der folgenden Kategorien: „Methode A: Bunkerlieferbescheinigungen und regelmäßige Kontrollen des Füllstands der Kraftstofftanks“, „Methode B: Überwachung der Bunkerkraftstofftanks an Bord“, „Methode C: Durchflussmesser für einzubeziehende Verbrennungsprozesse“, „Methode D: direkte Messung der Treibhausgasemissionen“ oder „Entfällt“. Es ist eine andere Kategorie zu wählen als unter „Für Treibhausgasemissionen und Kraftstoffverbrauch gewählte Methoden“ in Tabelle C.2. (Überwachung der Treibhausgasemissionen und des Kraftstoffverbrauchs — Methoden zur Bestimmung der Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs jeder Emissionsquelle).

Tabelle D.2

Methoden für die Schließung von Datenlücken in Bezug auf die zurückgelegte Fahrstrecke

Bezeichnung der Methode	Methode für die Schließung von Datenlücken in Bezug auf die zurückgelegte Fahrstrecke
Verwendete Formeln	
Beschreibung der Methode für die Schließung von Datenlücken	
Für diese Methode verantwortliche Person (Name) oder Funktion	
Datenquellen	
Aufbewahrungsort der Aufzeichnungen	
Bezeichnung des eingesetzten IT-Systems (soweit zutreffend)	

Tabelle D.3

Methoden für die Schließung von Datenlücken in Bezug auf die beförderte Ladung

Bezeichnung der Methode	Methode für die Schließung von Datenlücken in Bezug auf die beförderte Ladung
Verwendete Formeln	
Beschreibung der Methode für die Schließung von Datenlücken	
Für diese Methode verantwortliche Person (Name) oder Funktion	
Datenquellen	
Aufbewahrungsort der Aufzeichnungen	
Bezeichnung des eingesetzten IT-Systems (soweit zutreffend)	

Tabelle D.4

Methoden für die Schließung von Datenlücken in Bezug auf die auf See verbrachte Zeit

Bezeichnung der Methode	Methode für die Schließung von Datenlücken in Bezug auf die auf See verbrachte Zeit
Verwendete Formeln	
Beschreibung der Methode für die Schließung von Datenlücken	

Bezeichnung der Methode	Methode für die Schließung von Datenlücken in Bezug auf die auf See verbrachte Zeit
Für diese Methode verantwortliche Person (Name) oder Funktion	
Datenquellen	
Aufbewahrungsort der Aufzeichnungen	
Bezeichnung des eingesetzten IT-Systems (soweit zutreffend)	

TEIL E

MANAGEMENT

Tabelle E.1

Regelmäßige Kontrolle der Eignung des Monitoringkonzepts

Bezeichnung des Verfahrens	Regelmäßige Kontrolle der Eignung des Monitoringkonzepts
Bezugnahme auf Verfahren	
Version des bestehenden Verfahrens	
Beschreibung des Verfahrens (wenn dieses bereits außerhalb des Monitoringkonzepts besteht, reicht eine Kurzbeschreibung aus)	
Name der für dieses Verfahren verantwortlichen Person oder Funktion	
Aufbewahrungsort der Aufzeichnungen	
Bezeichnung des eingesetzten IT-Systems (soweit zutreffend)	

Tabelle E.2

Verfahren für Datenflussaktivitäten

Bezeichnung des Verfahrens	Verfahren für Datenflussaktivitäten
Bezugnahme auf Verfahren	
Beschreibung des Verfahrens (wenn dieses bereits außerhalb des Monitoringkonzepts besteht, reicht eine Kurzbeschreibung aus)	
Name der für dieses Verfahren verantwortlichen Person oder Funktion	
Aufbewahrungsort der Aufzeichnungen	
Bezeichnung des eingesetzten IT-Systems (soweit zutreffend)	

Tabelle E.3

Verfahren zur Risikobewertung

Bezeichnung des Verfahrens	Verfahren zur Risikobewertung
Bezugnahme auf Verfahren	
Beschreibung des Verfahrens (wenn dieses bereits außerhalb des Monitoringkonzepts besteht, reicht eine Kurzbeschreibung aus)	

Name der für dieses Verfahren verantwortlichen Person oder Funktion	
Aufbewahrungsort der Aufzeichnungen	
Bezeichnung des eingesetzten IT-Systems (soweit zutreffend)	

Tabelle E.4

Kontrolltätigkeiten: Qualitätssicherung und Zuverlässigkeit der Informationstechnologie

Bezeichnung des Verfahrens	Verwaltung der Informationstechnologie (z. B. Zugangskontrollen, Back-up, Datenwiederherstellung und Sicherheit)
Bezugnahme auf Verfahren	
Beschreibung des Verfahrens (wenn dieses bereits außerhalb des Monitoringkonzepts besteht, reicht eine Kurzbeschreibung aus)	
Name der für dieses Verfahren verantwortlichen Person oder Funktion	
Aufbewahrungsort der Aufzeichnungen	
Gegebenenfalls Bezeichnung des angewandten Systems	
Liste einschlägiger bestehender Verwaltungssysteme	

Tabelle E.5

Kontrolltätigkeiten: Interne Prüfungen und Validierung der für die Verordnung (EU) 2015/757 relevanten Daten

Bezeichnung des Verfahrens	Interne Prüfungen und Validierung der für die Verordnung (EU) 2015/757 relevanten Daten
Bezugnahme auf Verfahren	
Version des bestehenden Verfahrens	
Beschreibung des Verfahrens (wenn dieses bereits außerhalb des Monitoringkonzepts besteht, reicht eine Kurzbeschreibung aus)	
Name der für dieses Verfahren verantwortlichen Person oder Funktion	
Aufbewahrungsort der Aufzeichnungen	
Bezeichnung des eingesetzten IT-Systems (soweit zutreffend)	

Tabelle E.6

Kontrolltätigkeiten: Berichtigungen und Korrekturmaßnahmen

Bezeichnung des Verfahrens	Berichtigungen und Korrekturmaßnahmen
Bezugnahme auf Verfahren	
Version des bestehenden Verfahrens	
Beschreibung des Verfahrens (wenn dieses bereits außerhalb des Monitoringkonzepts besteht, reicht eine Kurzbeschreibung aus)	

Name der für dieses Verfahren verantwortlichen Person oder Funktion	
Aufbewahrungsort der Aufzeichnungen	
Bezeichnung des eingesetzten IT-Systems (soweit zutreffend)	

Tabelle E.7

Kontrolltätigkeiten: Ausgelagerte Tätigkeiten (soweit zutreffend)

Bezeichnung des Verfahrens	Ausgelagerte Tätigkeiten
Bezugnahme auf Verfahren	
Version des bestehenden Verfahrens	
Beschreibung des Verfahrens (wenn dieses bereits außerhalb des Monitoringkonzepts besteht, reicht eine Kurzbeschreibung aus)	
Name der für dieses Verfahren verantwortlichen Person oder Funktion	
Aufbewahrungsort der Aufzeichnungen	
Bezeichnung des eingesetzten IT-Systems (soweit zutreffend)	

Tabelle E.8

Kontrolltätigkeiten: Dokumentation

Bezeichnung des Verfahrens	Dokumentation
Bezugnahme auf Verfahren	
Version des bestehenden Verfahrens	
Beschreibung des Verfahrens (wenn dieses bereits außerhalb des Monitoringkonzepts besteht, reicht eine Kurzbeschreibung aus)	
Name der für dieses Verfahren verantwortlichen Person oder Funktion	
Aufbewahrungsort der Aufzeichnungen	
Bezeichnung des eingesetzten IT-Systems (soweit zutreffend)	

TEIL F

WEITERE INFORMATIONEN

Tabelle F.1

Liste der Definitionen und Abkürzungen

Abkürzung, Akronym, Definition	Erläuterung

Tabelle F.2

Zusätzliche Angaben

—

ANHANG II

Vorlage für Emissionsberichte und anteilige Emissionsberichte

TEIL A

Kenndaten von Schiff und Unternehmen

1. Name des Schiffs
2. IMO-Kennnummer des Schiffs
3. Betreffender Berichtszeitraum (oder Zeitraum, in dem das Schiff während des Berichtszeitraums unter der Verantwortung des Schifffahrtsunternehmens stand, für Berichte gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2015/757).
4. Hafen:
 - a) Registerhafen oder
 - b) Heimathafen (falls nicht mit dem Registerhafen identisch).
5. Schiffskategorie [Ausklappenmenü: „Fahrgastschiff“, „Ro-Ro-Schiff“, „Containerschiff“, „Öltankschiff“, „Chemikalien-tankschiff“, „LNG-Tankschiff“, „Gastankschiff“, „Massengutschiff“, „Stückgutschiff“, „Kühlfrachtschiff“, „Fahrzeugtran-sportschiff“, „Tank-Massengutschiff“, „Ro-Pax-Schiff“, „Container-/Ro-Ro-Frachtschiff“, „Sonstige Schiffstypen“. In der Kategorie „Fahrgastschiff“ wird gegebenenfalls der Untertyp „Kreuzfahrtschiff“ als Auswahlmöglichkeit aufgenommen. In der Kategorie „Sonstige Schiffstypen“ wird gegebenenfalls der Untertyp „Offshore-Schiff“ als Auswahlmöglichkeit aufgenommen.]
6. Eisklasse des Schiffes (nur obligatorisch, wenn sie im Monitoringkonzept enthalten ist oder wenn das Unternehmen beabsichtigt, die Ausnahme für Schiffe der Eisklasse gemäß Artikel 12 Absatz 3-e der Richtlinie 2003/87/EG in Anspruch zu nehmen) [Ausklappenmenü: Polarklasse PC1 — PC7, finnisch-schwedische Eisklasse IC, IB, IA oder IA Super.]
7. Angabe, ob das Unternehmen beabsichtigt, die Ausnahme gemäß Artikel 12 Absatz 3-e der Richtlinie 2003/87/EG in Anspruch zu nehmen [ja oder nein].
8. Bei Containerschiffen Angabe (nicht obligatorisch), ob das Schiff im Berichtszeitraum Fahrten mit Zwischenstopp in einem Hafen hatte, der in den gemäß Artikel 3ga Absatz 2 der Richtlinie 2003/87/EG erlassenen Durchführungs-rechtsakten aufgeführt ist [ja oder nein].
9. Technische Effizienz des Schiffs:
 - a) Energieeffizienz-Kennwert für Schiffsneubauten (EEDI) oder Energieeffizienz-Kennwert für Bestandsschiffe (EEXI), sofern in Anhang VI Kapitel 4 Regel 22 bzw. 23 des MARPOL-Übereinkommens vorgesehen, ausgedrückt in Gramm CO₂/Tonnen-Seemeile ODER
 - b) geschätzter Kennwert (EIV), berechnet nach der IMO-EntschlieÙung MEPC.215(63), ausgedrückt in Gramm CO₂/Tonnen-Seemeile.
10. Name des Schiffseigners
11. Einmalige IMO-Kennnummer für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner
12. Anschrift des Schiffseigners: Anschriftzeile, Ort, Bundesland, Postleitzahl, Land ⁽¹⁾
13. Hauptgeschäftssitz des Schiffseigners

⁽¹⁾ Das Land stimmt mit dem im System für die einmalige IMO-Kennnummer für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner gemeldeten Land der Registrierung überein.

14. Name des Schifffahrtsunternehmens (soweit nicht mit Schiffseigner identisch)
15. Einmalige IMO-Kennnummer für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner (soweit nicht mit Schiffseigner identisch)
16. Anschrift des Schifffahrtsunternehmens (soweit nicht mit Schiffseigner identisch): Anschriftzeile, Ort, Bundesland, Postleitzahl, Land (?)
17. Hauptgeschäftssitz des Schifffahrtsunternehmens (soweit nicht mit Schiffseigner identisch)
18. Kontaktperson des Schifffahrtsunternehmens:
 - a) Name: Titel, Vorname, Nachname, Name des Schifffahrtsunternehmens, Funktion;
 - b) Geschäftsanschrift: Anschriftzeile, Ort, Bundesland, Postleitzahl, Land;
 - c) geschäftliche Telefonnummer;
 - d) geschäftliche E-Mail-Adresse.

TEIL B

Prüfung

1. Name der Prüfstelle
2. Anschrift des Schiffseigners und seines Hauptgeschäftssitzes: Anschriftzeile, Ort, Bundesland, Postleitzahl, Land
3. Akkreditierungsnummer
4. Nationale Akkreditierungsstelle, die die Prüfstelle akkreditiert hat
5. Erklärung der Prüfstelle

TEIL C

Informationen zu der verwendeten Überwachungsmethode und dem damit verbundenen Unsicherheitsniveau

1. Bezugnahme auf und Nummer der Fassung des letzten bewerteten und gegebenenfalls genehmigten Monitoring-konzepts und Datum, ab dem es anwendbar ist, sowie Bezugnahme auf und Nummer der Fassung jedes anderen Monitoringkonzepts, das für das Berichtsjahr relevant ist
2. Emissionsquelle [Ausklappenmenü: „Antriebsmaschinen“, „Hilfsmaschinen“, „Gasturbinen“, „Kessel“, „Inertgasgeneratoren“, „Brennstoffzellen“, „Abfallverbrennungsanlagen“, „Sonstige“]
3. Verwendete Überwachungsmethode(n) (für jede Emissionsquelle) [Ausklappenmenü: „Methode A: Bunkerlieferbescheinigungen und regelmäßige Kontrollen des Füllstands der Kraftstofftanks“, „Methode B: Überwachung der Bunkerkraftstofftanks an Bord“, „Methode C: Durchflussmesser für einzubeziehende Verbrennungsprozesse“, „Methode D: Direkte Messung von Treibhausgasemissionen“]
4. Damit verbundenes Unsicherheitsniveau in % (für jede verwendete Überwachungsmethode)
5. Ggf. verwendeter Schlupfkoeffizient (für jede Emissionsquelle)

(?) Das Land stimmt mit dem im System für die einmalige IMO-Kennnummer für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner gemeldeten Land der Registrierung überein.

TEIL D

Ergebnisse der jährlichen Überwachung der Parameter gemäß Artikel 10**KRAFTSTOFFVERBRAUCH UND TREIBHAUSGASEMISSIONEN**

1. Menge und Emissionsfaktor für jede Art insgesamt verbrauchten Kraftstoffs:
 - a) Kraftstoffart [Ausklappenmenü: „Schweröl (HFO)“, „Dieselöl (LFO)“, „Diesel/Gasöl (MDO/MGO)“, „Flüssiges Naturgas (LNG)“, „Flüssiges Erdgas (Butan, LPG)“, „Flüssiges Erdgas (Propan, LPG)“, „H₂ (fossil)“, „NH₃ (fossil)“, „Methanol (fossil)“, „Ethanol“, „Biodiesel“, „Hydriertes Pflanzenöl (HVO)“, „Flüssiges Biomethan als Kraftstoff für den Verkehrssektor (Bio-LNG)“, „Biomethanol“, „sonstige Biokraftstoffe“, „Bio-H₂“, „E-Diesel“, „E-Methanol“, „E-LNG“, „E-H₂“, „E-NH₃“, „E-LPG“, „E-Dimethylether“, „Sonstige nichtfossile Kraftstoffe“];
 - b) CO₂-Emissionsfaktor in gCO₂/g_{fuel};
 - c) N₂O-Emissionsfaktor in gN₂O/g_{fuel};
 - d) CH₄-Emissionsfaktor in gCH₄/g_{fuel};
 - e) Kraftstoffgesamtverbrauch in Tonnen Kraftstoff.
2. Gesamtemissionen von Treibhausgasen im Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2015/757 in Tonnen CO₂-Äquivalent und aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Treibhausgasen.
3. Aggregierte Treibhausgasemissionen aus allen Fahrten zwischen Häfen unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats in Tonnen CO₂-Äquivalent und aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Treibhausgasen.
4. Aggregierte Treibhausgasemissionen aus allen Fahrten von Häfen unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats in Tonnen CO₂-Äquivalent und aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Treibhausgasen.
5. Aggregierte Treibhausgasemissionen aus allen Fahrten zu Häfen unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats in Tonnen CO₂-Äquivalent und aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Treibhausgasen.
6. In Häfen unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats am Liegeplatz angefallene Treibhausgasemissionen in Tonnen CO₂-Äquivalent und aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Treibhausgasen.
7. In Häfen unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats angefallene Treibhausgasemissionen in Tonnen CO₂-Äquivalent und aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Treibhausgasen.
8. Dem Fahrgasttransport zugewiesener Kraftstoffgesamtverbrauch und aggregierte Treibhausgasgesamtmissionen (bei Ro-Pax-Schiffen) in Tonnen CO₂-Äquivalent und aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Treibhausgasen.
9. Dem Frachttransport zugewiesener Kraftstoffgesamtverbrauch und aggregierte Treibhausgasgesamtmissionen (bei Ro-Pax-Schiffen) in Tonnen CO₂-Äquivalent und aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Treibhausgasen.
10. Kraftstoffgesamtverbrauch und aggregierte Treibhausgasgesamtmissionen aus Fahrten unter Ladung (freiwillig) in Tonnen CO₂-Äquivalent und aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Treibhausgasen.
11. Kraftstoffgesamtverbrauch für die Heizung der Ladung (bei Chemikalientankschiffen, freiwillig) in Tonnen Kraftstoff.
12. Kraftstoffgesamtverbrauch für die dynamische Positionierung (bei Öltankschiffen und „sonstigen Schiffstypen“, freiwillig) in Tonnen Kraftstoff.

ZURÜCKGELEGTE FAHRSTRECKE, AUF SEE VERBRACHTE ZEIT UND BEFÖRDERUNGSLEISTUNG

1. Insgesamt zurückgelegte Fahrstrecke in Seemeilen
2. Insgesamt zurückgelegte Fahrstrecke bei Fahrten durch Eis (freiwillig) in Seemeilen

3. Insgesamt auf See verbrachte Zeit in Stunden
4. Insgesamt auf See verbrachte Zeit bei Fahrten durch Eis (freiwillig) in Stunden
5. Beförderungsgesamtleistung in
 - a) Passagier-Seemeilen (bei Fahrgastschiffen);
 - b) Tonnen-Seemeilen (bei Ro-Ro-Schiffen, Containerschiffen, Öltankschiffen, Chemikalienschiffen, Gastankschiffen, Massengutschiffen, Kühlschiffen, Fahrzeugtransportschiffen, Tank-Massengutschiffen);
 - c) Kubikmeter-Seemeilen (bei LNG-Tankschiffen, Container-/Ro-Ro-Schiffen);
 - d) Zuladungstonnen-Seemeilen (bei Stückgutschiffen);
 - e) Passagier-Seemeilen UND Tonnen-Seemeilen (bei Ro-Pax-Schiffen);
 - f) Tonnen-Seemeilen ODER Zuladungstonnen-Seemeilen (für sonstige Schiffstypen).
6. Zweiter Parameter für die Beförderungsgesamtleistung (freiwillig) in
 - a) Tonnen-Seemeilen (bei Stückgutschiffen);
 - b) Zuladungstonnen-Seemeilen (bei Fahrzeugtransportschiffen).
7. Mittlere Dichte der im Berichtszeitraum beförderten Ladungen (bei Chemikalienfrachtschiffen, Massengutschiffen und Tank-/Massengutschiffen, freiwillig) in Tonnen/Kubikmeter.

ENERGIEEFFIZIENZ

1. Durchschnittliche Energieeffizienz:
 - a) Kraftstoffverbrauch pro Fahrstrecke in Kilogramm/Seemeile;
 - b) Kraftstoffverbrauch pro Beförderungsleistung in Gramm/Passagier-Seemeile, Gramm/Tonnen-Seemeile, Gramm/Kubikmeter-Seemeile, Gramm/Zuladungstonnen-Seemeile oder Gramm/Passagier-Seemeile UND Gramm/Tonnen-Seemeile, je nach Schiffskategorie;
 - c) Treibhausgasemissionen pro Fahrstrecke in Kilogramm CO₂/Seemeile und in Kilogramm CO₂-Äquivalent/Seemeile;
 - d) Treibhausgasemissionen pro Beförderungsleistung in Gramm CO₂/Passagier-Seemeile und Gramm CO₂-Äquivalent/Passagier-Seemeile, Gramm CO₂/Tonnen-Seemeile und Gramm CO₂-Äquivalent/Tonnen-Seemeile, Gramm CO₂/Kubikmeter-Seemeile und Gramm CO₂/Kubikmeter-Seemeile, Gramm CO₂/Zuladungstonnen-Seemeile und Gramm CO₂-Äquivalent/Zuladungstonnen-Seemeile oder Gramm CO₂/Passagier-Seemeile und CO₂-Äquivalent/Passagier-Seemeile UND Gramm CO₂/Tonnen-Seemeile und CO₂-Äquivalent/Tonnen-Seemeile, je nach Schiffskategorie;
 - e) Kraftstoffverbrauch je auf See verbrachte Zeit in Tonne/Stunde (freiwillig);
 - f) Treibhausgasemissionen je auf See verbrachte Zeit in Tonnen CO₂/Stunde und Tonnen CO₂-Äquivalent/Stunde (freiwillig).
2. Zweiter Parameter für die durchschnittliche Energieeffizienz pro Beförderungsleistung (freiwillig) in
 - a) Gramm/Tonnen-Seemeile und Gramm CO₂/Tonnen-Seemeile und Gramm CO₂-Äquivalent/Tonnen-Seemeile (bei Stückgutschiffen);
 - b) Gramm/Zuladungstonnen-Seemeile, Gramm CO₂/Zuladungstonnen-Seemeile und Gramm CO₂-Äquivalent/Zuladungstonnen-Seemeile (bei Fahrzeugtransportschiffen).
3. Differenzierte durchschnittliche Energieeffizienz (Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen) von Fahrten unter Ladung (freiwillig) in
 - a) Kilogramm/Seemeile;

- b) Gramm/Tonnen-Seemeile, Gramm/Kubikmeter-Seemeile, Gramm/Zuladungstonnen-Seemeile oder Gramm/Passagier-Seemeile, je nach Schiffskategorie;
 - c) Kilogramm CO₂/Seemeile und Kilogramm CO₂-Äquivalent/Seemeile;
 - d) Gramm CO₂/Tonnen-Seemeile und CO₂-Äquivalent/Tonnen-Seemeile, Gramm CO₂/Kubikmeter-Seemeile und Gramm CO₂-Äquivalent/Kubikmeter-Seemeile, Gramm CO₂/Zuladungstonnen-Seemeile und Gramm CO₂-Äquivalent/Zuladungstonnen-Seemeile oder Gramm CO₂/Passagier-Seemeile und Gramm CO₂-Äquivalent/Passagier-Seemeile, je nach Schiffskategorie.
4. Zusätzliche Angaben, die das Verständnis der mitgeteilten durchschnittlichen Energie-Effizienz-Betriebs-Indikatoren des Schiffs erleichtern (freiwillig)

TEIL E

Ergebnisse der jährlichen Überwachung gemäß Artikel 10 Buchstabe k der Verordnung (EU) 2015/757

TREIBHAUSGASEMISSIONEN UND ANDERE RELEVANTE INFORMATIONEN

1. Menge und Emissionsfaktor für jede Art insgesamt verbrauchten Kraftstoffs, darunter gegebenenfalls für jeden zulässigen Kraftstoff die Menge des Kraftstoffs, für die eine Ausnahme gemäß Anhang II Teil C Nummer 1.2 der Verordnung (EU) 2015/757 in Anspruch genommen wird:
 - a) Kraftstoffart [Ausklappenmenü: „Schweröl (HFO)“, „Dieselöl (LFO)“, „Diesel/Gasöl (MDO/MGO)“, „Flüssiges Naturgas (LNG)“, „Flüssiges Erdgas (Butan, LPG)“, „Flüssiges Erdgas (Propan, LPG)“, „H₂ (fossil)“, „NH₃ (fossil)“, „Methanol (fossil)“, „Ethanol“, „Biodiesel“, „Hydriertes Pflanzenöl (HVO)“, „Flüssiges Biomethan als Kraftstoff für den Verkehrssektor (Bio-LNG)“, „Biomethanol“, „sonstige Biokraftstoffe“, „Bio-H₂“, „E-Diesel“, „E-Methanol“, „E-LNG“, „E-H₂“, „E-NH₃“, „E-LPG“, „E-Dimethylether“, „Sonstige nichtfossile Kraftstoffe“];
 - b) CO₂-Emissionsfaktor in gCO₂/g_{fuel};
 - c) N₂O-Emissionsfaktor in gN₂O/g_{fuel};
 - d) CH₄-Emissionsfaktor in gCH₄/g_{fuel};
 - e) Kraftstoffgesamtverbrauch in Tonnen Kraftstoff;
 - f) CO₂-Emissionen, für die eine Ausnahme gemäß Anhang II Teil C Nummer 1.2 der Verordnung (EU) 2015/757 in Anspruch genommen wird.
2. Gemäß der Richtlinie 2003/87/EG zu meldende aggregierte Treibhausgasgesamtemissionen, die gemäß Anhang II Teil C Nummer 1.1 der Verordnung (EU) 2015/757 bestimmt werden, aus allen Fahrten zwischen Häfen unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats in Tonnen CO₂-Äquivalent und aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Treibhausgasen.
3. Gemäß der Richtlinie 2003/87/EG zu meldende aggregierte Treibhausgasgesamtemissionen, die gemäß Anhang II Teil C Nummer 1.1 der Verordnung (EU) 2015/757 bestimmt werden, aus allen Fahrten von Häfen unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats in Tonnen CO₂-Äquivalent und aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Treibhausgasen.
4. Gemäß der Richtlinie 2003/87/EG zu meldende aggregierte Treibhausgasgesamtemissionen, die gemäß Anhang II Teil C Nummer 1.1 der Verordnung (EU) 2015/757 bestimmt werden, aus allen Fahrten zu Häfen unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats in Tonnen CO₂-Äquivalent und aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Treibhausgasen.
5. In Häfen unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats angefallene, gemäß der Richtlinie 2003/87/EG zu meldende aggregierte Treibhausgasgesamtemissionen, die gemäß Anhang II Teil C Nummer 1.1 der Verordnung (EU) 2015/757 bestimmt werden, in Tonnen CO₂-Äquivalent und aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Treibhausgasen.
6. Gemäß der Richtlinie 2003/87/EG zu meldende aggregierte Treibhausgasgesamtemissionen, die gemäß Anhang II Teil C Nummer 1.1 der Verordnung (EU) 2015/757 bestimmt werden, in Tonnen CO₂-Äquivalent und aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Treibhausgasen.

7. Gemäß der Richtlinie 2003/87/EG zu meldende aggregierte Treibhausgasgesamtemissionen, die gemäß Anhang II Teil C Nummern 1.1 und 1.2 der Verordnung (EU) 2015/757 bestimmt werden, in Tonnen CO₂-Äquivalent und aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Treibhausgasen.
 8. Gemäß der Richtlinie 2003/87/EG zu meldende aggregierte Treibhausgasgesamtemissionen, die gemäß Anhang II Teil C Nummern 1.1, 1.2 und 1.3 der Verordnung (EU) 2015/757 bestimmt werden, in Tonnen CO₂-Äquivalent und aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Treibhausgasen.
 9. Gemäß der Richtlinie 2003/87/EG zu meldende aggregierte Treibhausgasgesamtemissionen, die gemäß Anhang II Teil C Nummern 1.1 bis 1.4 der Verordnung (EU) 2015/757 bestimmt werden, in Tonnen CO₂-Äquivalent und aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Treibhausgasen.
 10. Gemäß der Richtlinie 2003/87/EG zu meldende aggregierte Treibhausgasgesamtemissionen, die gemäß Anhang II Teil C Nummern 1.1 bis 1.5 der Verordnung (EU) 2015/757 bestimmt werden, in Tonnen CO₂-Äquivalent und aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Treibhausgasen.
 11. Gemäß der Richtlinie 2003/87/EG zu meldende aggregierte Treibhausgasgesamtemissionen, die gemäß Anhang II Teil C Nummern 1.1 bis 1.6 der Verordnung (EU) 2015/757 bestimmt werden, in Tonnen CO₂-Äquivalent und aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Treibhausgasen.
 12. Gemäß der Richtlinie 2003/87/EG zu meldende aggregierte Treibhausgasgesamtemissionen, die gemäß Anhang II Teil C Nummern 1.1 bis 1.7 der Verordnung (EU) 2015/757 bestimmt werden, in Tonnen CO₂-Äquivalent und aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Treibhausgasen.
-

ANHANG III

Vorlage für die Konformitätsbescheinigung

Hiermit wird bescheinigt, dass der Emissionsbericht des Schiffs „NAME“ für den Berichtszeitraum „JAHR N-1“ den Anforderungen der Verordnung (EU) 2015/757 entspricht.

Diese Konformitätsbescheinigung wurde am „TAG/MONAT/JAHR N“ ausgestellt.

Diese Konformitätsbescheinigung bezieht sich auf den Emissionsbericht Nr. „NUMMER“ und gilt bis zum 30. Juni „JAHR N + 1“

1. Schiffsdaten

1.1. Name des Schiffs

1.2. IMO-Kennnummer des Schiffs

1.3. Hafen:

- a) Registerhafen oder
- b) Heimathafen (falls nicht mit dem Registerhafen identisch)

1.4. Schiffskategorie [Ausklappmenü: „Fahrgastschiff“, „Ro-Ro-Schiff“, „Containerschiff“, „Öltankschiff“, „Chemikalien-tankschiff“, „LNG-Tankschiff“, „Gastankschiff“, „Massengutschiff“, „Stückgutschiff“, „Kühlfrachtschiff“, „Fahrzeugtransportschiff“, „Tank-Massengutschiff“, „Ro-Pax-Schiff“, „Container-/Ro-Ro-Frachtschiff“, „Sonstige Schiffstypen“. In der Kategorie „Fahrgastschiff“ wird gegebenenfalls der Untertyp „Kreuzfahrtschiff“ als Auswahlmöglichkeit aufgenommen. In der Kategorie „Sonstige Schiffstypen“ wird gegebenenfalls der Untertyp „Offshore-Schiff“ als Auswahlmöglichkeit aufgenommen.]

1.5. Flaggenstaat/Register

1.6. Bruttoreaumzahl

2. Angaben zum Schiffseigner

2.1. Name des Schiffseigners sowie einmalige IMO-Kennnummer für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner

2.2. Anschrift des Schiffseigners: Anschriftzeile, Ort, Bundesland, Postleitzahl, Land ⁽¹⁾

2.3. Hauptgeschäftssitz

3. Einzelheiten zu dem Unternehmen, das die Verpflichtungen aus der Verordnung (EU) 2015/757 wahrnimmt (freiwillige Angaben)

3.1. Name des Schifffahrtsunternehmens sowie einmalige IMO-Kennnummer für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner

3.2. Art des Schifffahrtsunternehmens [Ausklappmenü: „Schiffseigner“, „ISM-Unternehmen, das sich vom Schiffseigner unterscheidet“]

3.3. Anschrift des Schifffahrtsunternehmens: Anschriftzeile, Ort, Bundesland, Postleitzahl, Land ⁽²⁾

⁽¹⁾ Das Land stimmt mit dem im System für die einmalige IMO-Kennnummer für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner gemeldeten Land der Registrierung überein.

⁽²⁾ Das Land stimmt mit dem im System für die einmalige IMO-Kennnummer für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner gemeldeten Land der Registrierung überein.

3.4. Hauptgeschäftssitz

4. **Prüfstelle**

4.1. Akkreditierungsnummer

4.2. Name der Prüfstelle

4.3. Anschrift der Prüfstelle und ihres Hauptgeschäftssitzes: Anschriftzeile, Ort, Bundesland, Postleitzahl, Land

ANHANG IV

Vorlage für Berichte auf Unternehmensebene

TEIL A

Angaben zur Identifizierung des Schifffahrtsunternehmens und der Schiffe unter der Verantwortung des Unternehmens für die Zwecke des EU-EHS

1. Name des Unternehmens
2. Art des Schifffahrtsunternehmens [Ausklappmenü: „Schiffseigner“, „ISM-Unternehmen, das sich vom Schiffseigner unterscheidet“]
3. Einmalige IMO-Kennnummer für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner
4. Land der Registrierung des Schifffahrtsunternehmens [Das Land der Registrierung stimmt mit dem im System für die einmalige IMO-Kennnummer für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner gemeldeten Land der Registrierung überein].
5. Anschrift des Schifffahrtsunternehmens: Anschriftzeile, Ort, Bundesland, Postleitzahl, Land
6. Kontaktperson:
 - a) Name: Titel, Vorname, Nachname, Funktion;
 - b) Geschäftsanschrift: Anschriftzeile, Ort, Bundesland, Postleitzahl, Land;
 - c) geschäftliche Telefonnummer;
 - d) geschäftliche E-Mail-Adresse.
7. Zuständige Verwaltungsbehörde
8. Liste der Schiffe, deren Treibhausgasemissionen in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2003/87/EG fallen und für die das Schifffahrtsunternehmen während des Berichtszeitraums verantwortlich ist, einschließlich folgender Angaben für jedes Schiff:
 - IMO-Schiffskennnummer;
 - einmalige IMO-Kennnummer für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner;
 - Zeitraum, in dem das Schiff unter der Verantwortung des Schifffahrtsunternehmens stand.

TEIL B

Prüfung

1. Name der Prüfstelle des in Artikel 11a genannten Berichts
2. Anschrift der Prüfstelle: Anschriftzeile, Ort, Bundesland, Postleitzahl, Land
3. Akkreditierungsnummer
4. Nationale Akkreditierungsstelle, die die Prüfstelle akkreditiert hat
5. Erklärung der Prüfstelle

TEIL C

Aggregierte Emissionsdaten auf Unternehmensebene

ERGEBNISSE DER AGGREGATION AUF UNTERNEHMENSEBENE VON GEMÄß DER RICHTLINIE 2003/87/EG ZU MELDENDEN TREIBHAUSGASEMISSIONEN

1. Summe der gemäß der Richtlinie 2003/87/EG zu meldenden aggregierten Treibhausgasgesamtemissionen aller Schiffe, die gemäß Anhang II Teil C Nummer 1.1 der Verordnung (EU) 2015/757 bestimmt werden, in Tonnen CO₂-Äquivalent und aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Treibhausgasen
2. Summe der gemäß der Richtlinie 2003/87/EG zu meldenden aggregierten Treibhausgasgesamtemissionen aller Schiffe, die gemäß Anhang II Teil C Nummern 1.1 und 1.2 der Verordnung (EU) 2015/757 bestimmt werden, in Tonnen CO₂-Äquivalent und aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Treibhausgasen
3. Summe der gemäß der Richtlinie 2003/87/EG zu meldenden aggregierten Treibhausgasgesamtemissionen aller Schiffe, die gemäß Anhang II Teil C Nummern 1.1, 1.2 und 1.3 der Verordnung (EU) 2015/757 bestimmt werden, in Tonnen CO₂-Äquivalent und aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Treibhausgasen
4. Summe der gemäß der Richtlinie 2003/87/EG zu meldenden aggregierten Treibhausgasgesamtemissionen aller Schiffe, die gemäß Anhang II Teil C Nummern 1.1 bis 1.4 der Verordnung (EU) 2015/757 bestimmt werden, in Tonnen CO₂-Äquivalent und aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Treibhausgasen

ERGEBNISSE FÜR ZWECKE DER ÜBERMITTLUNG AN DAS UNIONSREGISTER

5. Summe der gemäß der Richtlinie 2003/87/EG zu meldenden aggregierten Treibhausgasgesamtemissionen aller Schiffe, die gemäß Anhang II Teil C Nummern 1.1 bis 1.5 der Verordnung (EU) 2015/757 bestimmt werden, in Tonnen CO₂-Äquivalent und aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Treibhausgasen (sowohl in Tonnen als auch CO₂-Äquivalent)
6. Summe der gemäß der Richtlinie 2003/87/EG zu meldenden aggregierten Treibhausgasgesamtemissionen aller Schiffe, die gemäß Anhang II Teil C Nummern 1.1 bis 1.6 der Verordnung (EU) 2015/757 bestimmt werden, in Tonnen CO₂-Äquivalent und aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Treibhausgasen (sowohl in Tonnen als auch CO₂-Äquivalent)
7. Summe der gemäß der Richtlinie 2003/87/EG zu meldenden aggregierten Treibhausgasgesamtemissionen aller Schiffe, die gemäß Anhang II Teil C Nummern 1.1 bis 1.7 der Verordnung (EU) 2015/757 bestimmt werden, in Tonnen CO₂-Äquivalent und aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Treibhausgasen (sowohl in Tonnen als auch CO₂-Äquivalent)

TEIL D

Zur Aggregation von Emissionsdaten auf Unternehmensebene verwendete Methode

Beschreibung der Methode, die das Schifffahrtsunternehmen zur Erhebung und Aggregation seiner Daten für die Zwecke dieses Berichts verwendet, einschließlich Änderungen der Methode gegenüber dem vorangegangenen Berichtszeitraum.



2023/2471

7.11.2023

BESCHLUSS Nr. 4/2023 DES MIT DEM ABKOMMEN ÜBER DEN AUSTRITT DES VEREINIGTEN KÖNIGREICHS GROßBRITANNIEN UND NORDIRLAND AUS DER EUROPÄISCHEN UNION UND DER EUROPÄISCHEN ATOMGEMEINSCHAFT EINGESETZTEN GEMEINSAMEN AUSSCHUSSES

vom 28. September 2023

zur Aufnahme von zwei neu erlassenen Rechtsakten der Union in Anhang 2 des Windsor-Rahmens [2023/2471]

DER GEMEINSAME AUSSCHUSS —

gestützt auf das Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft ⁽¹⁾ (im Folgenden „Austrittsabkommen“), insbesondere auf Artikel 13 Absatz 4 des Windsor-Rahmens ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Nach Artikel 13 Absatz 4 des Windsor-Rahmens ist der mit Artikel 164 Absatz 1 des Austrittsabkommens eingesetzte Gemeinsame Ausschuss (im Folgenden „Gemeinsamer Ausschuss“) befugt, Beschlüsse zu erlassen, durch die neu erlassene Rechtsakte der Union, die in den Anwendungsbereich des Windsor-Rahmens fallen, zu den einschlägigen Anhängen des Windsor-Rahmens hinzugefügt werden. Nach Artikel 166 Absatz 2 des Austrittsabkommens sind die Beschlüsse des Gemeinsamen Ausschusses für die Union und das Vereinigte Königreich verbindlich. Die Union und das Vereinigte Königreich haben diese Beschlüsse, die dieselbe rechtliche Wirkung haben wie das Austrittsabkommen, durchzuführen.
- (2) Zwei neu erlassene Rechtsakte der Union sollten zu Anhang 2 des Windsor-Rahmens hinzugefügt werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Die Verordnung (EU) 2023/1077 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. Mai 2023 über vorübergehende Maßnahmen zur Liberalisierung des Handels in Ergänzung der Handelszugeständnisse für ukrainische Waren im Rahmen des Assoziierungsabkommens zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Ukraine andererseits ⁽³⁾ werden in Anhang 2 unter Überschrift 4 „Allgemeine handelsrechtliche Aspekte“ aufgenommen.

(2) Die Verordnung (EU) 2023/1524 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juli 2023 über vorübergehende Maßnahmen zur Liberalisierung des Handels in Ergänzung der Handelszugeständnisse für Waren aus der Republik Moldau im Rahmen des Assoziierungsabkommens zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Republik Moldau andererseits ⁽⁴⁾ werden in Anhang 2 unter Überschrift 4 „Allgemeine handelsrechtliche Aspekte“ aufgenommen.

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am Tag nach seiner Annahme in Kraft.

⁽¹⁾ ABl. L 29 vom 31.1.2020, S. 7.

⁽²⁾ Gemeinsame Erklärung Nr. 1/2023 der Union und des Vereinigten Königreichs im mit dem Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss vom 24. März 2023 (AbI. L 102 vom 17.4.2023, S. 87).

⁽³⁾ ABl. L 144 vom 5.6.2023, S. 1.

⁽⁴⁾ ABl. L 185 vom 24.7.2023, S. 1.

Geschehen zu London am 28. September 2023.

Für den Gemeinsamen Ausschuss

Der Vorsitz

John WATSON

Leo DOCHERTY



2023/2477

7.11.2023

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2023/2477 DER KOMMISSION

vom 30. August 2023

zur Änderung der Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Klassifizierung der Binnenwasserstraßen der Union und der technischen Mindestvorschriften für Fahrzeuge

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe, zur Änderung der Richtlinie 2009/100/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 4 Absatz 2 und Artikel 31 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Richtlinie (EU) 2016/1629 wurde ein harmonisiertes System zur Ausstellung technischer Zeugnisse für Binnenschiffe nach einheitlichen technischen Vorschriften geschaffen.
- (2) Anhang I der Richtlinie (EU) 2016/1629 enthält die Liste der in die geografischen Zonen 1, 2 und 3 eingeteilten Binnenwasserstraßen des Unionsnetzes.
- (3) Eine Änderung der Klassifizierung von Wasserstraßen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats, einschließlich der Aufnahme und Streichung von Wasserstraßen, kann nur auf Antrag des betreffenden Mitgliedstaats erfolgen.
- (4) Die Französische Republik beantragte eine Änderung der Klassifizierung von Wasserstraßen in Zone 1 ihres Hoheitsgebiets. Insbesondere übermittelte sie die genauen Positionen und eine genaue Beschreibung der Zone 1 in Frankreich.
- (5) Die Bundesrepublik Deutschland beantragte eine Änderung der Liste der Wasserstraßen in den Zonen 1, 2 und 3 ihres Hoheitsgebiets. Insbesondere hat sie die Wasserstraßen in den Zonen 2 und 3 ihres Hoheitsgebiets konkreter gefasst, eine detaillierte Kilometrierung der Elbe und eine genaue Beschreibung der Mündung bestimmter Flüsse übermittelt.
- (6) Des Weiteren ist in Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/1629 festgelegt, dass für Fahrzeuge auf Binnenwasserstraßen in den Zonen 1, 2 und 3 des Unionsnetzes die im ES-TRIN 2021/1 aufgeführten technischen Vorschriften gelten. Im ES-TRIN sind die einheitlichen technischen Vorschriften festgelegt, die erforderlich sind, um die Sicherheit von Binnenschiffen zu gewährleisten, unter Berücksichtigung der Art des betreffenden Schiffes und auch der Zone, in der es eingesetzt wird. Daher können sich Änderungen, die Zonen innerhalb der Mitgliedstaaten betreffen, auf die Anwendbarkeit des ES-TRIN in diesen Gebieten auswirken.
- (7) Die Tätigkeit der Union im Bereich der Binnenschifffahrt sollte darauf ausgerichtet sein, bei der Ausgestaltung der technischen Vorschriften für Binnenschiffe in der Union Einheitlichkeit zu gewährleisten.
- (8) Der Europäische Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure — CESNI) wurde am 3. Juni 2015 unter dem Dach der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) geschaffen, um technische Standards für verschiedene Bereiche der Binnenschifffahrt auszuarbeiten, darunter insbesondere für Schiffe, Informationstechnologie und Besatzung.
- (9) Der CESNI hat auf seiner Sitzung vom 13. Oktober 2022 eine neue Ausgabe des Standards für technische Vorschriften für Binnenschiffe verabschiedet, nämlich den ES-TRIN 2023/1 ⁽²⁾. Der neue Standard enthält Bestimmungen für den Bau, die Einrichtung und die Ausrüstung von Binnenschiffen, besondere Bestimmungen für bestimmte Schiffstypen wie Fahrgastschiffe, Schubverbände und Containerschiffe, Bestimmungen für das automatische Schiffsidentifikationssystem, Bestimmungen für die Schiffskennzeichnung, ein Muster für Zeugnisse und Register, Übergangsbestimmungen sowie Anweisungen für die Anwendung des technischen Standards.

⁽¹⁾ ABL L 252 vom 16.9.2016, S. 118.

⁽²⁾ Beschluss CESNI 2022-II-1.

- (10) Die Richtlinie (EU) 2016/1629 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (11) Damit die Mitgliedstaaten ihre internen Vorschriften für technische Einrichtungen und Kontrollstellen an den neuen ES-TRIN 2023/1 anpassen können, sollte die Anwendung des ES-TRIN 2023/1 aufgeschoben werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie (EU) 2016/1629 wird wie folgt geändert:

1. Anhang I erhält die Fassung des Anhangs I der vorliegenden Verordnung.
2. Anhang II erhält die Fassung des Anhangs II der vorliegenden Verordnung.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 1 Nummer 2 gilt ab dem 1. Januar 2024.

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

Brüssel, den 30. August 2023

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG I

„ANHANG I

LISTE DER IN DIE GEOGRAFISCHEN ZONEN 1, 2 UND 3 EINGETEILTEN BINNENWASSERSTRAßEN DES
UNIONSNETZES

KAPITEL 1

Zone 1*Deutschland*

Ems	Von der Verbindungslinie zwischen dem ehemaligen Leuchtturm Greetsiel und der Westmole der Hafeneinfahrt des Eemshavens seewärts bis zum Breitenparallel 53° 30' N und dem Meridian 6° 45' O, d. h. geringfügig seewärts des Leichterplatzes für Trockenfrachter in der Alten Ems ⁽¹⁾
-----	--

⁽¹⁾ Für Schiffe, die in einem anderen Staat beheimatet sind, sind die Bestimmungen nach Maßgabe des Artikels 32 des Ems-Dollart-Vertrags vom 8. April 1960 (BGBl. 1963 II, S. 602) anzuwenden.

Frankreich

Gironde von der Meeresgrenze, definiert durch die Verbindungslinie zwischen Pointe de Grave und Pointe de Suzac, bis zur Verbindungslinie zwischen Pointe de Grave und dem östlichen Punkt der Bucht von Pontailac.

Loire von der Meeresgrenze, definiert durch die Verbindungslinie zwischen Pointe de Mindin und Pointe de Penoët, bis zur Verbindungslinie zwischen dem Deichfeuer Pointe du Pointeau und dem Leuchtturm Villès-Martin in Saint-Nazaire.

Seine von der Meeresgrenze (definiert durch die Verbindungslinie zwischen Cap du Hode auf dem rechten Ufer und dem Punkt, an dem der geplante Deich unterhalb von Berville-sur-Mer auf die Küste trifft, auf dem linken Ufer) bis zu der Grenze, die durch eine Linie mit einer Peilung von 245 Grad vom Leuchtturm Sainte Adresse bis zum Schnittpunkt mit dem Greenwich-Meridian definiert ist. Von diesem Schnittpunkt aus folgt die Grenze einer Nord-Süd-Linie bis zum Schnittpunkt mit einer West-Ost-Linie vom Leuchtturm von Falaise des Fonds im Westen von Honfleur.

Rhônedelta

Golf von Fos: Von den Grenzen der Zone 3 im Norden und Osten bis zu der polygonalen Linie, die von dem Deichfeuer des Canal Saint-Louis über die nördliche Kardinalboje von They de la Gracieuse und die westliche Kardinalboje von Lavéra bis Pointe de Bonnieu verläuft.

Der südliche Teil des Étang de Berre zwischen Martigues (Spitze von Brise Lames) und dem Hafen von La Pointe (Ende des nördlichen Deichs).

Polen

Der Teil der Pomorska-Bucht südlich der Verbindungslinie zwischen Nordperd auf der Insel Rügen und dem Leuchtturm Niechorze.

Der Teil der Zatoka Gdańska (Danziger Bucht) südlich der Verbindungslinie zwischen dem Leuchtturm Hel und der Boje, die die Einfahrt zum Hafen von Baltijsk markiert

Schweden

See Vänern, südlich begrenzt durch das Breitenparallel, das durch die Bake von Bastugrund verläuft

See Vättern

Brofjorden–Donsö

Das Gebiet, das durch das Festland oder die Grenze der Zone 2 oder 3 und durch eine Linie begrenzt ist, die vom südlichsten Punkt von Grötö über den westlichsten Punkt von Gåsö, den nördlichsten Punkt von Härmanö, Härmanö huvud (Haupt von Härmanö), Vedholmen, Danholmen, das Zentrum von Mollön, das Leuchtfeuer von Råbbehuvud, das untere Leuchtfeuer von Sankt Olov, den südöstlichsten Punkt von Flatholmen, das Leuchtfeuer Åstol, das Leuchtfeuer Marstrand, das Leuchtfeuer Sälö, das untere Leuchtfeuer von Kågholmen, das Leuchtfeuer Tynneskär, das Leuchtfeuer Buskärs Knöte und das obere Leuchtfeuer von Rivö bis zum Leuchtfeuer Rivö verläuft

Nördlicher Öregrundsgrepen

Das Gebiet zwischen dem Festland und Gräsö, das im Norden durch das Breitenparallel, das durch das Leuchtfeuer Engelska Grundet verläuft, und im Süden durch den Meridian, der durch das obere Richtfeuer von Öregrund verläuft, begrenzt ist

Söderarm–Sandhamn

Das Gebiet, durch die Grenze der Zone 2 und durch eine Linie begrenzt ist, die vom Richtfeuer von Tyvö über das Leuchtfeuer Söderarm, das obere Richtfeuer des Pilothafens von Söderarm und das Leuchtfeuer Prästkobben bis zur Bake Korsö verläuft

Jungfrufjärden

Das Gebiet, das durch das Festland oder die Grenze der Zone 2 und durch eine Linie begrenzt ist, die vom westlichsten Punkt von Nämdö über den westlichsten Punkt von Mörtö-Bunsö bis zur Bake von Ornö huvud verläuft

Mysingen–Landsort

Das Gebiet, das durch die Grenze der Zone 2 und durch eine Linie begrenzt ist, die vom Leuchtfeuer Utö über den südlichsten Punkt von Nättarö, das Leuchtfeuer Måsknöv und das Leuchtfeuer von Viksten bis zum Leuchtfeuer von Landsort verläuft

Landsort–Arkö

Das Gebiet, das durch das Festland oder die Grenze der Zone 2 oder 3 und durch eine Linie begrenzt ist, die vom Leuchtfeuer von Landsort über den südlichsten Punkt von Enskär und das Leuchtfeuer von Norra Kränkan bis Marö kupa verläuft

Bucht von Valdemarsvik und Archipel Gryt

Das Gebiet, das durch das Festland oder die Grenze der Zone 2 und durch eine Linie begrenzt ist, die von der Bake Gubbö kupa über das Leuchtfeuer von Håradsskär und das Leuchtfeuer von Hägerökarten bis zum südlichsten Punkt von Kvädö verläuft

Nördlicher Kalmarsund–Västervik

Das Gebiet, das durch das Festland und durch eine Linie, die von Hallmare Skackel über das Leuchtfeuer Aleskär, das Leuchtfeuer Idö, das Leuchtfeuer Idö Stångskär, das Leuchtfeuer Strupö Ljungskär, die Position 57 20,0 N 16 48,0 O und die westliche kardinale Spierentonne von Enerumsgrund bis zum nördlichsten Punkt von Öland verläuft, sowie des Weiteren durch die Nordwestküste von Öland und im Süden durch das Breitenparallel 56° 15,00' N begrenzt ist

Südlicher Kalmarsund

Das Gebiet zwischen dem Festland und Öland, das im Norden durch eine Linie zwischen dem Punkt Dunö (auf dem Festland) und Bejershamn (auf Öland) und im Süden durch das Breitenparallel 56° 15,00' N begrenzt ist

Zone 2

Tschechien

Stausee Lipno

Deutschland

Ems	Von der bei der Hafeneinfahrt nach Papenburg über die Ems gehenden Verbindungslinie zwischen dem ehemaligen Diemer Schöpfwerk und dem Deichdurchlass bei Halte bis zur Verbindungslinie zwischen dem ehemaligen Leuchtturm Greetsiel und der Westmole der Hafeneinfahrt des Eemshavens ⁽¹⁾
Leda	Von der Einfahrt in den Vorhafen der Seeschleuse von Leer bis zur Mündung in die Ems
Jade	Binnenwärts der Verbindungslinie zwischen dem ehemaligen Oberfeuer Schillig und dem Kirchturm Langwarden

Weser	Von der Nordwestkante der Eisenbahnbrücke in Bremen bis zur Verbindungslinie zwischen den Kirchtürmen Langwarden und Cappel mit den Nebenarmen Rekumer Loch, Rechter Nebenarm und Schweiburg
Hunte	Von 140 m unterhalb der Amalienbrücke in Oldenburg bis zur Mündung in der Weser
Lesum	Vom Zusammenfluss von Hamme und Wümme (km 0,00) bis zur Mündung in die Weser
Elbe	Von der unteren Grenze des Hamburger Hafens bis zur Verbindungslinie zwischen der Kugelbake bei Döse und der westlichen Kante des Deichs des Friedrichskoogs (Dieksand) einschließlich: — Mühlenberger Loch — Ruthenstrom (von km 3,75 bis zur Mündung in die Elbe) — Nebelben: — Hahnöfer Nebelbe (begrenzt durch die Verlängerung der Elbkilometrierung von km 635,00 und km 644,00) — Lühesander Nebelbe (begrenzt durch die Verlängerung der Elbkilometrierung von km 646,50 und km 650,50) — Büttzflether Süderelbe (von km 0,69 bis zur Mündung in die Elbe) — Haseldorfer Binnenelbe (begrenzt durch die Verlängerung der Elbkilometrierung von km 653,00 und km 658,00) — Pagesander Nebelbe (begrenzt durch die Verlängerung der Elbkilometrierung von km 659,00 und km 664,00) — Schwarztonnensander Nebelbe (begrenzt durch die Verlängerung der Elbkilometrierung von km 661,00 und km 664,00) — Wischhafener Süderelbe (von km 8,03 bis zur Mündung in die Elbe) — Glückstädter Nebelbe (begrenzt durch die Verlängerung der Elbkilometrierung von km 672,00 und km 676,00)
Este	Vom Unterwasser der Schleuse Buxtehude (km 0,25) bis zur Mündung in die Elbe
Lühe	Vom Unterwasser der Au-Mühle in Horneburg (km 0,00) bis zur Mündung in die Elbe
Schwinge	Von der Nordkante der Salztorschleuse in Stade bis zur Mündung in die Elbe
Pinnau	Von der Südwestkante der Eisenbahnbrücke in Pinneberg bis zur Mündung in die Elbe
Krückau	Von der Südwestkante der im Verlauf der Straße Wedenkamp liegenden Straßenbrücke in Elmshorn bis zur Mündung in die Elbe
Stör	Vom Pegel Rensing bis zur Mündung in die Elbe
Freiburger Hafenpriell	Von der Ostkante der Deichschleuse in Freiburg an der Elbe bis zur Mündung in die Elbe
Oste	Ab 210 m oberhalb der Achse der Straßenbrücke über das Ostesperrwerk (km 69,36) bis zur Mündung in die Elbe
Meldorfer Bucht	Binnenwärts der Verbindungslinie von der westlichen Kante des Deichs des Friedrichskoogs (Dieksand) zum Westmolenkopf Büsum
Eider	Von oberhalb der Einmündung des Gieselaukanals (km 22,64) bis zur Verbindungslinie zwischen der Mitte der Burg (Tränke) und dem Kirchturm von Vollerwiek
Gieselaukanal	Von der Mündung in die Eider bis zur Mündung in den Nord-Ostsee-Kanal

Flensburger Förde	Binnenwärts der Verbindungslinie zwischen dem Kegnäs-Leuchtturm und Birknack und nördlich bis zur deutsch-dänischen Grenze in der Flensburger Förde
Schlei	Binnenwärts der Verbindungslinie der Molenköpfe Schleimünde
Eckernförder Bucht	Binnenwärts der Verbindungslinie von Boknis-Eck zur Nordostspitze des Festlands bei Dänisch Nienhof
Kieler Förde	Binnenwärts der Verbindungslinie zwischen dem Leuchtturm Bülk und dem Marine-Ehrenmal Laboe
Nord-Ostsee-Kanal einschließlich Audorfer See und Schirnauer See	Von der Verbindungslinie zwischen den Molenköpfen in Brunsbüttel bis zu der Verbindungslinie zwischen den Einfahrtsfeuern in Kiel-Holtenau mit Borgstedter See mit Enge, Flemhuder See und Achterwehler Schiffahrtskanal
Trave	Von der Nordwestkante der Eisenbahnbrücke in Lübeck mit der Pötenitzer Wiek und dem Dassower See bis zu der Verbindungslinie der Köpfe der Süderinnenmole und Norderaußenmole in Travemünde
Wismarbucht einschließlich Kirchsee, Breitling, Salzhaff und Wismarer Hafengebiet	Seewärts begrenzt durch die Verbindungslinien zwischen Hohen Wieschendorf Huk und dem Leuchfeuer Timmendorf sowie zwischen dem Leuchfeuer Gollwitz auf der Insel Poel und der Südspitze der Halbinsel Wustrow
Warnow und Unterwarnow mit Breitling und Nebenarmen (ohne Nebenarm westlich der Badewieseninsel)	Von der Südkante der Eisenbahnbrücke Rostock-Stralsund bis zur Verbindungslinie zwischen der Nordkante der Westmole und der Nordkante der Ostmole in Rostock-Warnemünde
Gewässer, die vom Festland und den Halbinseln Darß und Zingst sowie den Inseln Bock, Hiddensee und Rügen eingeschlossen sind (einschließlich Stralsunder Hafengebiet)	Seewärts begrenzt zwischen — Halbinsel Zingst und Insel Bock: durch das Breitenparallel 54° 26' 42'' N — Insel Bock und Insel Hiddensee: durch die Verbindungslinie von der Nordspitze der Insel Bock zur Südspitze der Insel Hiddensee — Insel Hiddensee und Insel Rügen (Bug): durch die Verbindungslinie von der Südostspitze Neubessin zum Buger Haken
Greifswalder Bodden und Greifswalder Hafengebiet mit Ryck	Von der Ostkante der Steinbecker Brücke in Greifswald bis zur Verbindungslinie von der Ostspitze Thiessower Haken (Südperd) über die Ostspitze Insel Ruden zur Nordspitze Insel Usedom (54° 10' 37'' N, 13° 47' 51'' O)
Gewässer, die vom Festland und der Insel Usedom eingeschlossen sind (Peenestrom, einschließlich Wolgaster Hafengebiet, Achterwasser, Stettiner Haff)	Östlich bis zur deutsch-polnischen Grenze im Stettiner Haff
Uecker	Von der Südwestkante der Straßenbrücke in Ueckermünde bis zur Verbindungslinie der Seekanten der Molenköpfe

(¹) Für Schiffe, die in einem anderen Staat beheimatet sind, sind die Bestimmungen nach Maßgabe des Artikels 32 des Ems-Dollart-Vertrags vom 8. April 1960 (BGBl. 1963 II, S. 602) anzuwenden.

Frankreich

Gironde von Kilometerpunkt (KP) 48,50 an der stromabwärts gelegenen Spitze der Ile de Patiras bis zur Meeresgrenze, definiert durch die Verbindungslinie zwischen Pointe de Grave und Pointe de Suzac

Loire von Cordemais (KP 25) bis zur Meeresgrenze, definiert durch die Verbindungslinie zwischen Pointe de Mindin und Pointe de Penhoët

Seine vom Canal de Tancarville bis zur Meeresgrenze, definiert durch die Verbindungslinie zwischen Cap du Hode auf dem rechten Ufer und dem Punkt, an dem der geplante Deich unterhalb von Berville-sur-Mer auf die Küste trifft, auf dem linken Ufer

Vilaine vom Arzal-Staudamm bis zur Meeresgrenze, definiert durch die Verbindungslinie zwischen Pointe du Scal und Pointe du Moustoir

Genfer See

Ungarn

Balaton-See

Niederlande

Dollart

Ems

Wattenmeer: einschließlich der Verbindungen zur Nordsee

IJsselmeer: einschließlich Markermeer und IJmeer, aber ohne Gouwzee

Nieuwe Waterweg und Scheur

Calandkanaal westlich des Benelux-Hafens

Hollands Diep

Breeddiep, Beerkanaal und die daran angebundenen Häfen

Haringvliet und Vuile Gat: einschließlich der Wasserstraßen zwischen Goeree-Overflakkee einerseits und Voorne-Putten und Hoeksche Waard andererseits

Hellegat

Volkerak

Krammer

Grevelingenmeer und Brouwershavensche Gat: einschließlich aller Binnenwasserstraßen zwischen Schouwen-Duiveland und Goeree-Overflakkee

Keten, Mastgat, Zijpe, Krabbenkreek, Osterschelde und Roompot: einschließlich der Binnenwasserstraßen zwischen Walcheren, Noord-Beveland und Zuid-Beveland einerseits und Schouwen-Duiveland und Tholen andererseits, mit Ausnahme des Rhein-Schelde-Kanals

Schelde und Westerschelde und Mündungsgebiet: einschließlich der Binnenwasserstraßen zwischen Zeeuwsch-Vlaanderen einerseits und Walcheren und Zuid-Beveland andererseits, mit Ausnahme des Rhein-Schelde-Kanals

Polen

Zalew Szczeciński (Stettiner Haff)

Zalew Kamieński (Camminer Haff)

Zalew Wislany (Frisches Haff)

Zatoka Pucka (Putziger Wiek)

Włocławski-Reservoir

Śniardwy-See

Niegocin-See

Mamry-See

Schweden

Lysekil–Orust–Tjörn

Das Gebiet, das durch das Festland und durch eine Linie von Släggö in Lysekil bis Skaftölandet mit einer Peilung von 170 Grad, eine Linie vom Leuchtturm von Islandsberg bis Lavösund, eine Linie vom Leuchtturm von Lyr mit einer Peilung von 300 Grad zum Festland östlich von Möllesund, eine Linie vom südlichsten Punkt von Lyr bis Björholmen und im nördlichen Teil von Hakefjorden durch die Linie, die dem Breitenparallel 58° 01,00' N entspricht, begrenzt ist

Südlicher Archipel Göteborg

Das Gebiet, das durch das Festland oder die Grenze der Zone 3 und durch eine Linie begrenzt ist, die vom westlichen Teil des Hafens von Arendal über Knippelholmen, das Leuchtfeuer Rivö, das obere Leuchtfeuer Rivö, die Bake von Käsö torn, das Leuchtfeuer von Kårholmen und das Richtfeuer Rättarens bis Askims nabbe verläuft

Öregrund–Norrtälje

Das Gebiet zwischen dem Festland und Gräsö, das im Norden durch den Meridian, der durch das obere Richtfeuer von Öregrund verläuft, und seewärts durch eine Linie zwischen Äpskäret und dem Leuchtfeuer Råstensudde, eine Linie durch Singsundet, die Brücken über Fygdströmmen und eine Linie von Dejeudden über das Leuchtfeuer Arholma bis zum Leuchtfeuer Tyvö begrenzt ist

Norrtälje–Nämdö

Das Gebiet, das durch das Festland oder die Grenze der Zone 2 oder 3 und durch eine Linie begrenzt ist, die vom Leuchtfeuer Tyvö über das Leuchtfeuer von Idskärskobben, den westlichsten Punkt von Svartlöga, das Leuchtfeuer von Stenkobbsgrund, die Bake Korså und den westlichsten Punkt von Nämdö bis zum südlichsten Punkt von Björnö verläuft

Dalarö–Torö

Das Gebiet, das durch das Festland und durch eine Linie begrenzt ist, die von der Bake von Ornöhuvud über Klacknåset, Nåset bei Ornö, den nördlichsten Punkt von Utö, das Leuchtfeuer Utö, das Leuchtfeuer von Älvsnabben, Norra Stegholmen, Yttre Gården, Valsudden auf Järflotta und Längsudden auf Järflotta bis zum östlichsten Punkt von Torö verläuft

Torö–Oxelösund

Das Gebiet, das durch das Festland oder die Grenze der Zone 3 und durch eine Linie begrenzt ist, die von der Kirche von Torö über das Leuchtfeuer Fifång, das Leuchtfeuer von Kockehällan, Lacka torn, den westlichsten Punkt von Kittelö, das Leuchtfeuer von Trutbådan, das Leuchtfeuer von Beten und die Bake von Femörehuvud bis Svartudden nördlich des oberen Leuchtfeuers von Kungshamn verläuft

Bråviken, Slåtbaken und Archipel Östergötland

Das Gebiet, das durch das Festland (am westlichen Ende von Bråviken ab der Brücke Hamnbron in Norrköping, am westlichen Ende von Slåtbaken ab der Schleuse von Mem) und durch eine Linie begrenzt ist, die vom Leuchtfeuer von Gullängsberget über die Bake Arkö, Marö kupa, die Bake von Kupa klint, den westlichsten Punkt von Birkskär und die Bake von Gubbö kupa bis Dalaudde südlich von Orren verläuft

Mittlerer Kalmarsund

Das Gebiet, das im Westen durch das Festland, im Osten durch Öland, im Norden durch das Breitenparallel 56° 51,00' N und im Süden durch eine Linie zwischen dem Punkt Dunö (auf dem Festland) und Bejershamn (auf Öland) begrenzt ist

KAPITEL 2

Zone 3

Belgien

Seeschelde: von der Antwerpener Reede flussabwärts

Bulgarien

Donau: von km 845,650 bis km 374,100

Tschechien

Stauseen: Brněnská (Kníničky), Jesenice, Nechanice, Orlík, Rozkoš, Slapy, Těrlicko, Žermanice und Nové Mlýny III

Sandbaggerseen: Ostrožná Nová Ves und Tovačov

Deutschland

Donau	Von Kelheim (km 2 414,72) bis zur deutsch-österreichischen Grenze bei Jochenstein
-------	---

Rhein mit Lampertheimer Altrhein (von km 4,75 bis zum Rhein), Altrhein Stockstadt-Erfelden (von km 9,80 bis zum Rhein)	Von der deutsch-schweizerischen Grenze bei Basel bis zur deutsch-niederländischen Grenze bei Millingen
Elbe (Norderelbe) mit Süderelbe und Köhlbrand	Von der Einmündung des Elbe-Seitenkanals bis zur unteren Grenze des Hamburger Hafens
Müritz	

Frankreich

Adour vom Bec du Gave bis zum Meer

Aulne von der Schleuse in Châteaulin bis zur Meeresgrenze, definiert durch die Passage de Rosnoën

Blavet von Pontivy bis zur Brücke ‚Pont du Bonhomme‘

Canal de Calais

Charente von der Brücke in Tonnay-Charente bis zur Meeresgrenze, definiert durch die Verbindungslinie zwischen der Mitte des linksufrigen Leuchtfuers stromabwärts und der Mitte des Fort-la-Pointe

Dordogne vom Zusammenfluss mit der Lidoire bis zum Bec d'Ambès

Garonne von der Brücke in Castets-en-Dorthe bis zum Bec d'Ambès

Gironde vom Bec d'Ambès bis zur quer laufenden Linie bei KP 48,50 durch die stromabwärts gelegene Spitze der Ile de Patiras

Hérault vom Hafen von Bessan bis zum Meer auf Höhe des oberen Vorstrands

Isle vom Zusammenfluss mit der Dronne bis zum Zusammenfluss mit der Dordogne

Loire vom Zusammenfluss mit der Maine bis Cordemais (KP 25)

Marne von der Brücke in Bonneuil (KP 169 bis 900) und der Schleuse in St. Maur bis zum Zusammenfluss mit der Seine
Rhein

Nive vom Häitze-Wehr in Ustaritz bis zum Zusammenfluss mit dem Adour

Oise von der Schleuse in Janville bis zum Zusammenfluss mit der Seine

Orb von Sérignan bis zum Meer auf Höhe des oberen Vorstrands

Rhône von der Schweizer Grenze bis zum Meer, mit Ausnahme der Petit Rhône

Saône von der Brücke ‚Pont de Bourgogne‘ in Chalon-sur-Saône bis zum Zusammenfluss mit der Rhône

Seine von der Schleuse in Nogent-sur-Seine bis zum Beginn des Canal de Tancarville

Sèvre Niortaise von der Schleuse in Marans an der Meeresgrenze gegenüber dem Wachhaus bis zur Mündung

Somme von unterhalb der Brücke ‚Pont de la Portelette‘ in Abbeville bis zum Viadukt der Bahnstrecke von Noyelles nach Saint-Valéry-sur-Somme

Vilaine von Redon (KP 89,345) bis zum Arzal-Staudamm

Lac d'Amance

Lac d'Annecy

Lac de Biscarosse

Lac de Bourget
Lac de Carcans
Lac de Cazaux
Lac du Der-Chantecoq
Lac de Guerlédan
Lac de Hourtin
Lac de Lacanau
Lac d'Orient
Lac de Pareloup
Lac de Parentis
Lac de Sanguinet
Lac de Serre-Ponçon
Lac du Temple

Kroatien

Donau: von km 1 295 + 500 bis km 1 433 + 100
Fluss Drava: von km 0 bis km 198 + 600
Fluss Sava: von km 210 + 800 bis km 594 + 000
Fluss Kupa: von km 0 bis km 5 + 900
Fluss Una: von km 0 bis km 15

Ungarn

Donau: von km 1 812 bis km 1 433
Donau Moson: von km 14 bis km 0
Donau Szentendre: von km 32 bis km 0
Donau Ráckeve: von km 58 bis km 0
Fluss Tisza: von km 685 bis km 160
Fluss Dráva: von km 198 bis km 70
Fluss Bodrog: von km 51 bis km 0
Fluss Kettős-Körös: von km 23 bis km 0
Fluss Hármas-Körös: von km 91 bis km 0
Sió-Kanal: von km 23 bis km 0
Velence-See
Fertő-See

Niederlande

Rhein

Sneekermeer, Koevordermeer, Heegermeer, Fluessen, Slotermeer, Tjeukemeer, Beulakkerwijde, Belterwijde, Ramsdiep, Ketelmeer, Zwartemeer, Veluwemeer, Eemmeer, Alkmaardermeer, Gouwzee, Buiten IJ, Afsesloten IJ, Noordzeekanaal, Hafen von IJmuiden, Hafengebiet Rotterdam, Nieuwe Maas, Noord, Oude Maas, Beneden Merwede, Nieuwe Merwede, Dordtsche Kil, Boven Merwede, Waal, Bijlandsch Kanaal, Boven Rijn, Pannersdensch Kanaal, Geldersche IJssel, Neder Rijn, Lek, Amsterdam-Rhein-Kanal, Veerse Meer, Rhein-Schelde-Kanal von der Landesgrenze bis zur Einmündung in den Volkerak, Amer, Bergsche Maas, die Maas abwärts von Venlo, Gooimeer, Europort, Calandkanaal (östlich des Benelux-Hafens), Hartelkanaal

Österreich

Donau: von der österreichisch-deutschen Grenze zur österreichisch-slowakischen Grenze
Inn: von der Mündung bis zum Kraftwerk Passau-Ingling

Traun: von der Mündung bis km 1,80

Enns: von der Mündung bis km 2,70

March: bis km 6,00

Polen

Biebrza von der Mündung des Kanał Augustowski bis zur Mündung der Narwia

Brda von der Verbindung des Kanał Bydgoski (Bromberger Kanal) in Bydgoszcz (Bromberg) bis zur Mündung der Wisła (Weichsel)

Bug von der Mündung des Muchawiec bis zur Mündung der Narwia

See Dąbie bis zur Grenze mit den Binnenseegewässern

Kanał Augustowski von der Verbindung mit der Biebrza bis zur Staatsgrenze, einschließlich der entlang dieser Kanalstrecke gelegenen Seen

Kanał Bartnicki vom See Ruda Woda bis zum See Bartężek

Kanał Bydgoski

Kanał Elbląski (Oberländischer Kanal) vom See Druzno bis zum See Jeziorak und zum See Szelaż Wielki, einschließlich dieser Seen und der Seen an der Kanalstrecke, und der Nebenweg in Richtung Zalewo vom See Jeziorak bis zum See Ewingi, dieser inbegriffen

Kanał Gliwicki (Gleiwitzer Kanal) zusammen mit dem Kanał Kędzierzyński

Kanał Jagielloński von der Verbindung mit dem Fluss Elbląg (Elbing) bis zur Nogat

Kanał Łaczański

Kanał Ślesiński und die Seen längs dieses Kanals sowie der See Gopło

Kanał Żerański

Martwa Wisła (Tote Weichsel) von der Wisła in Przegalina bis zur Grenze mit den Binnenseegewässern

Narew von der Mündung der Biebrza bis zur Mündung der Wisła, zusammen mit dem See Zegrzyński

Nogat von der Wisła bis zur Mündung im Zalew Wisłany (Frisches Haff)

Oberlauf der Noteć (Netze) vom See Gopło bis zur Verbindung mit dem Kanał Górnonotecki und der Kanał Górnonotecki sowie der Unterlauf der Noteć von der Verbindung mit dem Kanał Bydgoski bis zur Mündung der Warta (Warthe)

Nysa Łużycka (Lausitzer Neisse) von Gubin bis zur Mündung der Odra (Oder)

Odra von Racibórz (Ratibor) bis zur Verbindung mit der Odra Wschodnia (Ost-Oder), die ab dem Durchstich Klucz-Ustowo zur Regalica (Regnitz) wird, zusammen mit diesem Fluss und seinen Seitenarmen bis zum See Dąbie, sowie der Nebenweg der Odra von der Schleuse von Opatowice bis zur Schleuse in Wrocław (Breslau)

Odra Zachodnia (West-Oder) vom Wehr in Widuchowa (Odra km 704,1) bis zur Grenze mit den Binnenseegewässern, zusammen mit Seitenarmen sowie dem Durchstich Klucz-Ustowo, der die Odra Wschodnia mit der Odra Zachodnia verbindet

Parnica (Parnitz) und der Durchstich Partnicki von der Odra Zachodnia bis zur Grenze mit den Binnenseegewässern

Pisa vom See Roś bis zur Mündung des Narew

Szkarpawa (Elbinger Weichsel) von der Wisła bis zur Mündung im Zalew Wisłany (Frisches Haff)

Warta vom See Ślesiński bis zur Mündung der Odra

Masurische Seenplatte, die die Seen umfasst, welche durch die Flüsse und Kanäle verbunden sind, die eine Hauptwasserstraße vom See Roś (einschließlich) in Pisz bis zum Kanał Węgorzewski (einschließlich) in Węgorzewo bilden, zusammen mit den Seen Seksty, Mikołajskie, Tały, Tałowisko, Kotek, Szymon, Szymoneckie, Jagodne, Boczne, Tały, Kisajno, Dargin, Łabap, Kirsajty und Święcajty, einschließlich des Kanał Giżycki und des Kanał Niegociński sowie des Kanał Piękna Góra, und der Nebenweg vom See Ryńskie (einschließlich) in Ryn bis zum See Nidzkie (bis 3 km, bildet die Grenze zum Naturschutzgebiet „Jezioro Nidzkie“), zusammen mit den Seen Bełdany, Guzianka Mała und Guzianka Wielka

Wisła von der Mündung der Przemsza bis zur Verbindung mit dem Kanał Łęczyński sowie von der Mündung dieses Kanals in Skawina bis zur Mündung der Wisła in der Zatoka Dańska (Danziger Bucht), ausschließlich des Włocławski-Reservoirs

Rumänien

Donau: von der serbisch-rumänischen Grenze (km 1 075) bis zum Schwarzen Meer über den Sulina-Kanal

Donau-Schwarzmeerkanal (64,410 km Länge): von der Verbindung mit der Donau bei km 299,300 der Donau bei Cernavodă (bzw. km 64,410 des Kanals) bis zum Hafen Constanța Süd-Agigea (km ,0' des Kanals)

Poarta Albă-Midia Năvodari-Kanal (34,600 km Länge): von der Verbindung mit dem Donau-Schwarzmeerkanal bei km 29,410 bei Poarta Albă (bzw. km 27,500 des Kanals) bis zum Hafen Midia (km ,0' des Kanals)

Slowakei

Donau: von km 1 880,26 bis km 1 708,20

Donau-Kanal: von km 1 851,75 bis km 1 811,00

Fluss Váh: von km 0,00 bis km 70,00

Fluss Morava: von km 0,00 bis km 6,00

Fluss Bodrog: von km 49,68 bis km 64,85

Stauseen: Oravská Priehrada, Liptovská Mara, Zemplínska Šírava

Schweden

Mälarsee

Saltsjön, Häfen von Stockholm und Värmdölandet

Das Gebiet ab den Abflüssen des Mälarsees in Stockholm, Norrström, Slussen und Hammarbyslussen, das durch das Festland und die Brücke Lidingöbron und durch eine Linie, die durch das Leuchtfeuer Elfviksgund mit einer Peilung von 135-315 Grad verläuft, eine Linie zwischen Mellangårdsholmen und Höglevsudde in Baggensfärden, Örsundet zwischen Ingarö und Fågelbrolandet, eine Linie von Rönnsudd über das Leuchtfeuer von Tegelhällan und das Leuchtfeuer Runö bis Talatta auf Djurö, eine Linie über den Vindöström zwischen Vindö und Värmdölandet und darüber hinaus durch die Inseln in dem Gebiet begrenzt ist

Södertälje-Kanal und Häfen von Södertälje

Södertälje-Kanal und Häfen von Södertälje, nördlich begrenzt durch die Södertälje-Schleuse und südlich begrenzt durch das Breitenparallel 59° 09' 00" N

Trollhätte-Kanal, Göta älv und Nordre älv

Das Gebiet ab dem Breitenparallel, das durch die Bake von Bastugrund im südlichen Teil des Sees Vänern verläuft, bis zur Älvsborg-Brücke und dem Fluss Nordre älv bis zum Meridian 11° 45' 00" O

Göta-Kanal

Im Osten ab der Schleuse von Mem bis zur Motala-Brücke, einschließlich der Seen Asplången, Roxen und Boren, im Westen ab dem Meridian, der durch das Leuchtfeuer Rödesund Norra Yttre bei Karlsborg verläuft, bis zur Schleuse Sjötorp, einschließlich des Seensystems, durch das der Kanal verläuft“

ANHANG II

„ANHANG II

**TECHNISCHE MINDESTVORSCHRIFTEN FÜR FAHRZEUGE AUF BINNENWASSERSTRÄßEN DER ZONEN 1,
2, 3 UND 4**

Es gelten die im ES-TRIN 2023/1 aufgeführten technischen Vorschriften für Fahrzeuge.“



2023/2478

7.11.2023

**ERKLÄRUNG DER UNION IN DEM MIT DEM ABKOMMEN ÜBER DEN AUSTRITT DES
VEREINIGTEN KÖNIGREICHS GROßBRITANNIEN UND NORDIRLAND AUS DER
EUROPÄISCHEN UNION UND DER EUROPÄISCHEN ATOMGEMEINSCHAFT EINGESETZTEN
GEMEINSAMEN AUSSCHUSS**

vom 28. September 2023

nach Artikel 23 Absatz 4 Buchstabe a des Beschlusses Nr. 1/2023 des Gemeinsamen Ausschusses

Nach Artikel 23 Absatz 4 Buchstabe a des Beschlusses Nr. 1/2023 des mit dem Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft eingesetzten Gemeinsamen Ausschusses vom 24. März 2023 zur Festlegung der Modalitäten für den Windsor-Rahmen (im Folgenden „Beschluss Nr. 1/2023“) erklärt die Union, dass sie Folgendes als zufriedenstellend betrachtet:

- i) die Umsetzung von Artikel 5 des Beschlusses Nr. 6/2020 des mit dem Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft eingesetzten Gemeinsamen Ausschusses vom 17. Dezember 2020 zur Festlegung der praktischen Arbeitsregelungen für die Ausübung der Rechte der Vertreter der Union nach Artikel 12 Absatz 2 des Protokolls zu Irland/Nordirland durch das Vereinigte Königreich, indem es Zugang zu Informationen, die in Netzen, Informationssystemen und Datenbanken des Vereinigten Königreichs sowie nationalen Modulen des Vereinigten Königreichs von Unionssystemen nach Anhang I des genannten Beschlusses des Gemeinsamen Ausschusses enthalten sind, gewährt hat, wobei angemerkt wird, dass sich das Vereinigte Königreich verpflichtet hat, erhebliche Verbesserungen bei der erforderlichen Latenz und Vollständigkeit der Datenbereitstellung, gestützt durch einen Prozess zur Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebs, zu erzielen, und dass den Unionsvertretern der erforderliche Zugang zu diesen Informationen in einem zugänglichen Format und in dem Maße, dass Risikoanalysen, darunter auch auf der Grundlage aktueller und historischer Trends, vorgenommen werden können, bisher noch nicht gewährt wird, und
- ii) alle bestehenden EORI-Registrierungen mit dem Präfix XI korrekt ausgestellt sind und
- iii) dass das Vereinigte Königreich neue Leitlinien für Pakete im Einklang mit den in dem Beschluss Nr. 1/2023 aufgeführten Regelungen herausgegeben hat und
- iv) dass das Vereinigte Königreich seine Einseitige Erklärung zu den Ausfuhrverfahren für aus Nordirland in andere Teile des Vereinigten Königreichs verbrachte Waren abgegeben hat.



Mitteilung über die Erklärung des Vereinigten Königreichs im Gemeinsamen Ausschuss nach Artikel 23 Absatz 4 Buchstabe b des Beschlusses Nr. 1/2023 des mit dem Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft eingesetzten Gemeinsamen Ausschusses

Die Erklärung des Vereinigten Königreichs nach Artikel 23 Absatz 4 Buchstabe b des Beschlusses Nr. 1/2023 des mit dem Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft eingesetzten Gemeinsamen Ausschusses vom 24. März 2023 zur Festlegung der Modalitäten für den Windsor-Rahmen ⁽¹⁾ wurde in der Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses vom 28. September 2023 abgegeben.

⁽¹⁾ ABl. L 102 vom 17.4.2023, S. 61