

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2016/1928 DER KOMMISSION**vom 4. November 2016****über die Bestimmung der Ladung, die von anderen Kategorien von Schiffen als Fahrgastschiffen, Ro-Ro-Schiffen und Containerschiffen 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 befördert wird****(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 Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG ⁽¹⁾, insbesondere auf Anhang II Teil A Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Vorschriften für die Überwachung der beförderten Ladung und anderer relevanter Informationen sind in Anhang II der Verordnung (EU) 2015/757 enthalten. Bei der Bestimmung der Ladung, die von anderen Kategorien von Schiffen als Fahrgastschiffen, Ro-Ro-Schiffen und Containerschiffen befördert wird, sind insbesondere die in Teil A Absatz 1 Buchstabe g dieses Anhangs genannten Parameter zu beachten.
- (2) Im Falle von Öltankschiffen, Chemikalientankschiffen, Gastankschiffen, Massengutschiffen, Kühlschiffen und Tank-Massengutschiffen empfiehlt es sich sicherzustellen, dass der mittlere Energie-Effizienz-Betriebs-Indikator im Einklang mit den IMO-Richtlinien für die freiwillige Verwendung des Energie-Effizienz-Betriebs-Indikators (EEOI) ⁽²⁾ bestimmt wird, da diese Richtlinien die Branchenpraxis widerspiegeln.
- (3) Im Falle von LNG-Tankschiffen und Container-/Ro-Ro-Frachtschiffen sollten die Parameter, die zur Berechnung der beförderten Ladung herangezogen werden, die Branchenpraxis widerspiegeln und gewährleisten, dass die gemachten Angaben richtig und in der Zeitreihe vergleichbar sind.
- (4) Im Falle von Stückgutschiffen sollte bei der Bestimmung der beförderten Ladung nach einem speziell entwickelten Konzept vorgegangen werden, das den für diese Schiffskategorie wichtigen Schwankungen bei der Frachtdichte Rechnung trägt. Es sollte die Möglichkeit eingeräumt werden, diese Daten freiwillig im Einklang mit den IMO-Richtlinien für die freiwillige Verwendung des Energie-Effizienz-Betriebs-Indikators (EEOI) durch zusätzliche Daten zu ergänzen.
- (5) Im Falle von Fahrzeugtransportschiffen sollte bei der Bestimmung der beförderten Ladung nach einem flexiblen Konzept vorgegangen werden, das auf zwei unterschiedlichen Optionen beruht. Um der besonderen Bedeutung des Volumens gerecht zu werden, sollte die Möglichkeit eingeräumt werden, freiwillig Daten zu einem anderen zusätzlichen Parameter zu übermitteln.
- (6) Ro-Pax-Schiffe sollten als Sonderfall betrachtet werden, für den Sonderbedingungen gelten sollten. Angesichts der von Ro-Pax-Schiffen angebotenen kombinierten Dienstleistungen und zur besseren Berücksichtigung der Branchenpraxis sollte die beförderte Ladung anhand von zwei Parametern ausgedrückt werden.
- (7) Für andere Schiffe, die unter keine der vorstehend oder in Anhang II Teil A Absatz 1 Buchstaben d, e und f der Verordnung (EU) 2015/757 genannten Kategorien fallen, sollte ein flexibles Konzept zulässig sein, um der Vielfalt von Schiffen, die sehr unterschiedliche Ladungsarten befördern, Rechnung zu tragen. Um die Konsistenz und Vergleichbarkeit der Daten in der Zeitreihe gemäß Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2015/757 zu gewährleisten, ist die vom Schifffahrtsunternehmen getroffene Wahl des geeignetsten Parameters für die beförderte Ladung im Monitoringkonzept des Schiffs zu dokumentieren und entsprechend anzuwenden.

⁽¹⁾ ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55.⁽²⁾ MEPC.1/Circ.684.

- (8) Die Kommission hat betroffene Parteien zu den bewährten Branchenpraktiken bei in dieser Verordnung geregelten Angelegenheiten konsultiert. Die Konsultation fand im Rahmen der Monitoring-Untergruppe für die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung im Seeverkehr (im Folgenden „MRV-Monitoring-Untergruppe“) unter der Schirmherrschaft des Europäischen Forums für nachhaltige Schifffahrt statt.
- (9) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des mit Artikel 26 der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ eingesetzten Ausschusses für Klimaänderung —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

Diese Verordnung enthält die Vorschriften für die Parameter, anhand deren die von anderen Kategorien von Schiffen als Fahrgastschiffen, Ro-Ro-Schiffen und Container-Schiffen beförderte Ladung für die Zwecke der Überwachung von anderen relevanten Informationen auf Grundlage der einzelnen Fahrten gemäß Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2015/757 bestimmt wird.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- (1) „Öltankschiff“ ein Schiff, das in erster Linie zur Beförderung von Rohöl oder Mineralölerzeugnissen als Massengut in seinen Laderäumen gebaut oder hergerichtet wurde und das kein Tank-Massengutschiff, Tankschiff zur Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe (Noxious Liquid Substances — NLS-Tankschiff) oder Gastankschiff ist;
- (2) „Chemikalientankschiff“ ein Schiff, das zur Beförderung der in Kapitel 17 des Internationalen Chemikalientankschiff-Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut ⁽²⁾ aufgeführten flüssigen Stoffe als Massengut gebaut oder hergerichtet ist, oder ein Schiff, das zur Beförderung einer Ladung von NLS als Massengut gebaut oder hergerichtet ist;
- (3) „LNG-Tankschiff“ ein Tankschiff zur Beförderung von flüssigem Naturgas (LNG) als Massengut (in erster Linie Methan) in unabhängigen, isolierten Tanks;
- (4) „Gastankschiff“ ein Tankschiff zur Beförderung von anderen Flüssiggasen als LNG als Massengut;
- (5) „Massengutschiff“ ein Schiff, das in erster Linie dafür bestimmt ist, Massengüter in loser Schüttung zu befördern, einschließlich solcher Typen wie Erzfrachtschiffe im Sinne des Kapitels XII Regel 1 des Internationalen Übereinkommens von 1998 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen), jedoch mit Ausnahme von Tank-Massengutschiffen;
- (6) „Stückgutschiff“ ein Schiff mit mehreren durchlaufenden Decks oder mit einem Deck, das hauptsächlich für die Beförderung von Stückgut ausgelegt ist; dies umfasst nicht spezielle Trockenfrachtschiffe, die in die Berechnung der Referenzlinien für Stückgutschiffe nicht einbezogen sind, und zwar Tiertransportschiffe, Leichterträgerschiffe, Schwerlastschiffe, Yachttransportschiffe und Transportschiffe für Kernbrennstoffe;
- (7) „Kühlfrachtschiff“ ein Schiff, das ausschließlich für die Beförderung von gekühlter Ladung in Laderäumen ausgelegt ist;
- (8) „Fahrzeugtransportschiff“ ein Roll-on-Roll-off-Frachtschiff mit mehreren durchlaufenden Decks, das für die Beförderung von leeren Personenkraftwagen und Lastkraftwagen ausgelegt ist;
- (9) „Tank-Massengutschiff“ ein Schiff, das dazu bestimmt ist, flüssige und trockene Ladung im Umfang von 100 % seiner Tragfähigkeit als Massengut zu befördern;
- (10) „Ro-Pax-Schiff“ ein Schiff, das mehr als 12 Fahrgäste befördert, mit Roll-on-Roll-off-Laderäumen;

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

⁽²⁾ In der durch MEPC.225(64) und MSC.340(91) geänderten Fassung.

- (11) „Container-/Ro-Ro-Frachtschiff“ eine Kombination aus Containerschiff und Ro-Ro-Frachtschiff in unabhängigen Schiffsabschnitten;
- (12) „Gewicht der Zuladung“ den in Tonnen ausgedrückten gemessenen Rauminhalt der Verdrängung eines Schiffs bei Ladetiefgang, multipliziert mit der relativen Wasserdichte bei der Abfahrt abzüglich des Eigengewichts des Schiffs und des bei Beginn der Fahrt unter Ladung bestimmten Gewichts des an Bord befindlichen Treibstoffs;
- (13) „gemessener Rauminhalt der Verdrängung“ bei Schiffen mit einer Außenhaut aus Metall den in Kubikmetern ausgedrückten Rauminhalt der Verdrängung auf Spanten des Schiffs, ohne Schiffsanhänge, und bei Schiffen mit einer Außenhaut aus anderen Werkstoffen die Verdrängung auf Außenhaut;
- (14) „Eigengewicht“ das in Tonnen ausgedrückte reale Gewicht des Schiffs ohne Treibstoff, Fahrgäste, Ladung, Wasser und andere verbrauchbare Vorräte an Bord.

Artikel 3

Parameter für die Bestimmung der „beförderten Ladung“ nach Schiffskategorien

Für die Zwecke der Überwachung von anderen relevanten Informationen auf Grundlage der einzelnen Fahrten gemäß Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2015/757 wird die „beförderte Ladung“ wie folgt bestimmt:

- a) bei Öltankschiffen als die Masse der Ladung an Bord;
- b) bei Chemikalientankschiffen als die Masse der Ladung an Bord;
- c) bei LNG-Tankschiffen als das Volumen der Ladung beim Entladen bzw., wenn auf einer Fahrt mehrmals Ladung entladen wird, als die Summe der auf einer Fahrt entladenen Ladung und der in allen nachfolgenden Anlaufhäfen bis zum Einladen neuer Ladung entladenen Ladung;
- d) bei Gastankschiffen als die Masse der Ladung an Bord;
- e) bei Massengutschiffen als die Masse der Ladung an Bord;
- f) bei Stückgutschiffen als das Gewicht der Zuladung bei allen Fahrten unter Ladung und als Null bei Ballastfahrten;
- g) bei Kühlfrachtschiffen als die Masse der Ladung an Bord;
- h) bei Fahrzeugtransportschiffen als die Masse der Ladung an Bord, die als reale Masse oder als die Anzahl der Ladeeinheiten oder der belegten Spurmeter, multipliziert mit den Standardwerten für ihr Gewicht, bestimmt wird;
- i) bei Tank-Massengutschiffen als die Masse der Ladung an Bord;
- j) bei Ro-Pax-Schiffen als die Anzahl der Fahrgäste und als die Masse der Ladung an Bord, die als reale Masse oder als die Anzahl der Ladeeinheiten (Lastkraftwagen, Personenkraftwagen usw.) oder der belegten Spurmeter, multipliziert mit den Standardwerten für ihr Gewicht, bestimmt wird;
- k) bei Container-/Ro-Ro-Schiffen als das Volumen der Ladung an Bord, das als die Summe der Anzahl der Ladeeinheiten (Personenkraftwagen, Anhänger, Lastkraftwagen und andere Standardeinheiten), multipliziert mit einer Standardfläche und der Höhe des Decks (Distanz zwischen Boden und Tragebalken), als die Anzahl der belegten Spurmeter, multipliziert mit der Höhe des Decks (für sonstige Ro-Ro-Ladung), und als Anzahl der 20-Fuß-Einheiten (TEU), multipliziert mit 38,3 m³, bestimmt wird;
- l) bei anderen Schiffstypen, die weder unter eine der in den Buchstaben a bis k genannten noch unter eine der in Anhang II Teil A Absatz 1 Buchstaben d, e und f der Verordnung (EU) 2015/757 genannten Schiffskategorien fallen, als die Masse der Ladung an Bord oder als das Gewicht der Zuladung bei Fahrten unter Ladung und als Null bei Ballastfahrten.

Für die Zwecke von Absatz 1 Buchstabe f kann die Masse der Ladung an Bord freiwillig als zusätzlicher Parameter herangezogen werden.

Für die Zwecke von Absatz 1 Buchstabe h kann das Gewicht der Zuladung bei Fahrten unter Ladung und Null bei Ballastfahrten freiwillig als zusätzlicher Parameter herangezogen werden.

*Artikel 4***Inkrafttreten**

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

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

Brüssel, den 4. November 2016

Für die Kommission

Der Präsident

Jean-Claude JUNCKER
