Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/2027

29.7.2024

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2024/2027 DER KOMMISSION

vom 26. Juli 2024

über die Prüftätigkeiten gemäß der Verordnung (EU) 2023/1805 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2023/1805 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG ([1]), insbesondere auf Artikel 13 Absatz 5 und Artikel 22 Absatz 6,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Gemäß der Verordnung (EU) 2023/1805 sollte ein robustes und transparentes Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfsystem eingerichtet werden, um die Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen der genannten Verordnung zu überwachen. Dieses System sollte in nichtdiskriminierender Weise für alle Schiffe gelten und eine Prüfung durch Dritte vorsehen, damit die Richtigkeit der im Rahmen dieses Systems übermittelten Daten gewährleistet ist.

(2) Um Unparteilichkeit und Wirksamkeit sicherzustellen, sollte es sich bei den Prüfstellen um unabhängige qualifizierte Stellen handeln, die von den nationalen Akkreditierungsstellen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]) akkreditiert sein sollten. Die Prüfstellen sollten in einem Umfang mit Ressourcen, Mitteln und Personal ausgestattet sein, der der Größe der Flotte entspricht, für die sie Prüftätigkeiten gemäß dieser Verordnung ausführen. Mittels einer Prüfung sollte gewährleistet werden, dass i) die Überwachung und Berichterstattung durch die Schifffahrtsunternehmen zutreffend und vollständig ist und ii) dieser Verordnung entsprochen wird.

(3) Um die Prüftätigkeiten zu straffen, muss für Kohärenz zwischen dieser Verordnung und der Delegierten Verordnung (EU) 2023/2917 der Kommission ([3]) gesorgt werden.

(4) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe —

([1]) ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj.

([2]) Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/765/oj).

([3]) Delegierte Verordnung (EU) 2023/2917 der Kommission vom 20. Oktober 2023 über die Prüftätigkeiten, die Akkreditierung von Prüfstellen und die Genehmigung von Monitoringkonzepten durch die Verwaltungsbehörden gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Aufhebung der Delegierten Verordnung (EU) 2016/2072 der Kommission (ABl. L, 2023/2917, 29.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2917/oj).

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand

Diese Verordnung enthält Bestimmungen in Bezug auf die folgenden Prüftätigkeiten und -anforderungen:

a) Bewertung der Konformität des Überwachungskonzepts;

b) Unterlagen, die die Schifffahrtsunternehmen den Prüfstellen vorlegen müssen;

c) Prüfung der FuelEU-Berichte;

d) von den Prüfstellen durchzuführende Risikoanalysen, einschließlich Kontrollen;

e) Signifikanzschwelle;

f) hinreichende Gewähr der Prüfstellen;

g) Falschangaben und Nichtkonformitäten;

h) Inhalt des Prüfberichts;

i) Empfehlungen für Verbesserungen;

j) Standortbegehungen;

k) Kommunikation und Kompetenzen der Prüfstellen,

l) Anforderungen an Kompetenzen und Verfahren.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. „Akkreditierung“ die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Prüfstelle die Anforderungen harmonisierter Normen im Sinne von Artikel 2 Nummer 9 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 und die Anforderungen der vorliegenden Verordnung erfüllt und somit über die erforderlichen Qualifikationen verfügt, um die Prüftätigkeiten gemäß den Artikeln 4 bis 25 dieser Verordnung auszuführen;

2. „Nichtkonformität“

   a) für die Zwecke der Bewertung eines Überwachungskonzepts eine Situation, in der der Plan den Anforderungen der Verordnung (EU) 2023/1805 nicht genügt;

   b) für die Zwecke der Prüfung eines FuelEU-Berichts und eines anteiligen FuelEU-Berichts eine der folgenden Situationen:

      i) die Berichterstattung über den Kraftstoffverbrauch und andere relevante Informationen steht nicht im Einklang mit der Überwachungsmethode, die in einem von einer akkreditierten Prüfstelle als zufriedenstellend bewerteten Überwachungskonzept beschrieben ist;

      ii) die gemeldeten Daten genügen nicht den Anforderungen der Verordnung (EU) 2023/1805;

   c) für die Zwecke der Akkreditierung jede Handlung oder Unterlassung der Prüfstelle, die den Anforderungen der Verordnung (EU) 2023/1805 oder der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 zuwiderläuft;

3. „hinreichende Gewähr“ eine in der Prüferklärung positiv zum Ausdruck kommende hochgradige — jedoch nicht absolute — Gewähr, die der Prüfbericht auf der Grundlage des Ziels der Verringerung des Prüfrisikos entsprechend den Rahmenbedingungen der Prüfung dafür bietet, dass der geprüfte FuelEU-Bericht oder geprüfte anteilige FuelEU-Bericht keine wesentlichen Falschangaben enthält;

4. „Wesentlichkeitsschwelle“ den quantitativen in Artikel 18 festgelegten Schwellen- oder Grenzwert, oberhalb dessen die Prüfstelle Falschangaben für sich allein oder in Verbindung mit anderen Falschangaben als wesentlich erachtet;

5. „inhärentes Risiko“ die Anfälligkeit eines Parameters im FuelEU-Bericht und im anteiligen FuelEU-Bericht für Falschangaben, die für sich allein oder in Verbindung mit anderen Falschangaben eine wesentliche Falschangabe darstellen könnten, bevor die Auswirkungen etwaiger einschlägiger Kontrolltätigkeiten berücksichtigt werden;

6. „Kontrollrisiko“ die Anfälligkeit eines Parameters im FuelEU-Bericht und im anteiligen FuelEU-Bericht für Falschangaben, die für sich allein oder in Verbindung mit anderen Falschangaben eine wesentliche Falschangabe darstellen könnten und die vom Kontrollsystem nicht rechtzeitig verhindert oder erkannt und berichtigt werden können;

7. „Entdeckungsrisiko“ das Risiko, dass eine Prüfstelle eine wesentliche Falschangabe nicht entdeckt;

8. „Prüfrisiko“ das (vom inhärenten Risiko, Kontrollrisiko und Entdeckungsrisiko abhängige) Risiko, dass die Prüfstelle ein unangemessenes Prüfgutachten abgibt, wenn der FuelEU-Bericht und der anteilige FuelEU-Bericht wesentliche Falschangaben enthalten;

9. „Falschangabe“ eine Auslassung, Fehlinterpretation oder einen Fehler in den gemeldeten Daten, ausgenommen zulässige Unsicherheiten gemäß Artikel 13 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2023/1805;

10. „wesentliche Falschangabe“ eine Falschangabe, die nach Einschätzung der Prüfstelle für sich allein oder zusammen mit anderen Falschangaben die Wesentlichkeitsschwelle übersteigt oder sich in anderer Weise auf die gemeldeten Gesamtemissionen oder andere relevante Informationen auswirken könnte;

11. „Standort“ für die Zwecke der Bewertung des Überwachungskonzepts oder der Prüfung des FuelEU-Berichts und des anteiligen FuelEU-Berichts einen Ort, an dem das Überwachungsverfahren festgelegt und verwaltet wird, einschließlich der Orte, an denen relevante Daten und Informationen kontrolliert und gespeichert werden;

12. „interne Prüfunterlagen“ alle internen Unterlagen, die eine Prüfstelle zur Dokumentation und Begründung von Tätigkeiten zusammengestellt hat, die zur Bewertung des Überwachungskonzepts oder zur Prüfung eines FuelEU-Berichts und eines anteiligen FuelEU-Berichts gemäß dieser Verordnung ausgeführt wurden;

13. „FuelEU-Prüfer im Seeverkehr“ ein einzelnes Mitglied eines Prüfteams, das mit der Bewertung eines Überwachungskonzepts oder der Prüfung eines FuelEU-Berichts und eines anteiligen FuelEU-Berichts beauftragt ist, mit Ausnahme des leitenden FuelEU-Prüfers im Seeverkehr;

14. „leitender FuelEU-Prüfer im Seeverkehr“ einen das Prüfteam leitenden und beaufsichtigenden FuelEU-Prüfer im Seeverkehr, der für die Durchführung der Bewertung eines Überwachungskonzepts und für die Berichterstattung über die Bewertung oder für die Durchführung der Prüfung eines FuelEU-Berichts und eines anteiligen FuelEU-Berichts sowie die Berichterstattung über die Prüfung verantwortlich ist;

15. „unabhängiger Überprüfer“ eine Person, die von der Prüfstelle speziell mit einer internen Überprüfung beauftragt wurde und die demselben Rechtsträger angehört, aber keine der zu überprüfenden Prüftätigkeiten ausgeführt hat;

16. „technischer Sachverständiger“ eine Person, die eingehende Kenntnisse und Fachwissen in einem bestimmten Bereich besitzt, die für die Ausführung der Prüftätigkeiten und der Akkreditierungstätigkeiten im Sinne der Artikel 30 bis 38 erforderlich sind;

17. „Prüfung“ die von einer Prüfstelle durchgeführten Tätigkeiten zur Ausstellung eines FuelEU-Konformitätsnachweises gemäß der Verordnung (EU) 2023/1805;

18. „FuelEU-Bericht“ einen Bericht gemäß Artikel 15 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2023/1805;

19. „anteiliger FuelEU-Bericht“ einen FuelEU-Bericht, der erstellt wird, falls ein Schiff gemäß Artikel 15 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2023/1805 von einem Schifffahrtsunternehmen auf ein anderes übertragen wird;

20. „analytische Verfahren“ die Analyse der Datenfluktuationen und -trends, einschließlich der Analyse der Datenbeziehungen, die nicht mit anderen relevanten Informationen vereinbar sind oder die von den erwarteten Mengen abweichen;

21. „Kontrollsystem“ die Risikobewertung und die Gesamtheit der Kontrolltätigkeiten, einschließlich ihrer fortlaufenden Verwaltung, die ein Schifffahrtsunternehmen einführt, dokumentiert, anwendet und pflegt, um die gemäß der Verordnung (EU) 2023/1805 erforderlichen Daten zu melden;

22. „Kontrolltätigkeit“ jede Handlung oder Maßnahme des Schifffahrtsunternehmens zur Minderung inhärenter Risiken.

Artikel 3

Konformitätsvermutung

Weist eine Prüfstelle nach, dass sie die Kriterien der einschlägigen harmonisierten Normen, deren Fundstellen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht wurden, oder von Teilen davon erfüllt, wird davon ausgegangen, dass sie die Anforderungen dieser Verordnung insoweit erfüllt, als die anwendbaren harmonisierten Normen diese Anforderungen abdecken.

KAPITEL II

PRÜFTÄTIGKEITEN

ABSCHNITT 1

Bewertung von Überwachungskonzepten

Artikel 4

Von den Schifffahrtsunternehmen bereitzustellende Informationen

(1) Jedes Schifffahrtsunternehmen übermittelt der Prüfstelle das nach der Vorlage in der Durchführungsverordnung (EU) 2024/2031 der Kommission ([4]) erstellte Überwachungskonzept für sein Schiff. Wurde das Überwachungskonzept in einer anderen Sprache als Englisch erstellt, so legt das Schifffahrtsunternehmen eine englische Übersetzung vor.

(2) Die Schifffahrtsunternehmen ergänzen das Kontrollsystem und das Verfahren bei Datenlücken, um die zusätzlichen Daten aufzunehmen, die gemäß der Verordnung (EU) 2023/1805 zu überwachen und zu melden sind.

(3) Vor Beginn der Bewertung des Überwachungskonzepts übermittelt das Schifffahrtsunternehmen der Prüfstelle außerdem mindestens Folgendes:

a) relevante Unterlagen oder Beschreibungen der Anlagen des Schiffes, darunter Bescheinigungen über den Kraftstoffverbrauch; verwendete Durchflussmesser; Angaben zur Eisklasse; Angaben zu anderen Energiequellen; Verfahren und Prozesse oder außerhalb des Überwachungskonzepts erstellte und gepflegte Flussdiagramme, auf die im Überwachungskonzept Bezug genommen wird, einschließlich der in Absatz 2 genannten Verfahren für Datenflussaktivitäten und Kontrolltätigkeiten;

b) die Risikobewertung gemäß Anhang I Teil C Nummer 1 der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates ([5]), gegebenenfalls ergänzt durch einen Überblick über das Gesamtkontrollsystem, und zusätzliche Daten gemäß Absatz 2;

c) bei Änderungen des Überwachungs- und Berichterstattungssystems gemäß Artikel 9 Absatz 2 Buchstaben b, c und d der Verordnung (EU) 2023/1805 aktualisierte Fassungen oder neue Unterlagen, anhand deren das geänderte Überwachungskonzept bewertet werden kann;

d) eine Kopie des FuelEU-Konformitätsnachweises, sofern zuvor ausgestellt, und das Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen gemäß dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und der Verhütung der Meeresverschmutzung (SOLAS 74, Kapitel IX).

([4]) Durchführungsverordnung (EU) 2024/2031 der Kommission vom 26. Juli 2024 über die Vorlage für Überwachungskonzepte gemäß der Verordnung (EU) 2023/1805 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L, 2024/2031, 29.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2031/oj).

([5]) 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 (ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj).

e) eine Kopie der lückenlosen Stammdatendokumentation gemäß SOLAS 74 Kapitel XI-1 Regel 5.

(4) Das Schifffahrtsunternehmen übermittelt auf Anfrage jede weitere Information, die für die Bewertung ihres Überwachungskonzept für relevant gehalten wird.

Artikel 5

Bewertung von Überwachungskonzepten

(1) Bei der Bewertung des Überwachungskonzepts untersucht die Prüfstelle die Vollständigkeit, Richtigkeit und Relevanz der im Überwachungskonzept enthaltenen Angaben sowie deren Konformität mit der Verordnung (EU) 2023/1805.

(2) Die Prüfstelle muss mindestens

a) bewerten, ob das Schifffahrtsunternehmen die entsprechende Vorlage für das Überwachungskonzept verwendet hat und Angaben zu allen in den Artikeln 8 und 9 der Verordnung (EU) 2023/1805 sowie in der Durchführungsverordnung (EU) 2024/2031;

b) sicherstellen, dass der Schiffseigner tatsächlich der im eindeutigen IMO-Kennnummernsystem für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner erfasste Schiffseigner ist;

c) sicherstellen, dass das Land der Registrierung des Schifffahrtsunternehmens tatsächlich das im eindeutigen IMO-Kennnummernsystem für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner erfasste Land ist;

d) prüfen, ob es sich bei dem Schifffahrtsunternehmen um das richtige Unternehmen handelt;

e) prüfen, ob im Überwachungskonzept Folgendes genau und vollständig beschrieben wird:

— der Kraftstoff;

— andere Energiequellen, z. B. windunterstützter Antrieb und Batterien;

— die an Bord des Schiffes installierten Messsysteme;

— die vorhandenen Systeme und Verfahren zur Überwachung der relevanten Informationen und zur Berichterstattung darüber gemäß der Verordnung (EU) 2023/1805;

f) sicherstellen, dass geeignete Überwachungsregelungen bestehen, falls das Schifffahrtsunternehmen beantragt, die zusätzlich verbrauchte Energie aufgrund der Eisklasse des Schiffes oder der Fahrt in vereisten Gewässern oder beidem aus der Berechnung der Konformitätsbilanz gemäß Anhang IV der Verordnung (EU) 2023/1805 auszuschließen;

g) gegebenenfalls bewerten, ob die von dem Schifffahrtsunternehmen gemachten Angaben zu Elementen, Verfahren oder Kontrollen, die Bestandteil der bestehenden Managementsysteme für das Schiff sind oder unter harmonisierte Qualitäts-, Umwelt- oder Managementnormen fallen, zur Überwachung des Kraftstoffverbrauchs und anderer relevanter Informationen sowie zur Berichterstattung darüber gemäß der Verordnung (EU) 2023/1805 relevant sind.

(3) Für die Zwecke der Bewertung des Überwachungskonzepts kann die Prüfstelle Befragungen durchführen, Einsicht in Akten nehmen, Beobachtungen anstellen und jede andere Prüftechnik einsetzen, die sie für geeignet hält.

Artikel 6

Standortbegehungen

(1) Die Prüfstelle führt Standortbegehungen durch, um sich eine hinreichende Einsicht in die im Überwachungskonzept beschriebenen Verfahren zu verschaffen und die Richtigkeit der Angaben im Konzept zu bestätigen.

(2) Die Prüfstelle bestimmt den Ort oder die Orte der Standortbegehung unter Berücksichtigung der Stelle, an der die kritische Masse der relevanten Daten aufbewahrt wird, einschließlich elektronischer oder gedruckter Kopien von Unterlagen, und der Stelle, an der Datenflussaktivitäten und Kontrolltätigkeiten stattfinden.

(3) Die Prüfstelle legt außerdem fest, welche Tätigkeiten ausgeführt werden und wie viel Zeit für die Standortbegehung erforderlich ist.

(4) Das Schifffahrtsunternehmen gewährt der Prüfstelle Zugang zu seinen Standorten, einschließlich seiner relevanten Einrichtungen an Land sowie des betreffenden Schiffes.

(5) Die Prüfstelle kann eine virtuelle Standortbegehung durchführen, sofern eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

a) Die Prüfstelle hat hinreichende Kenntnis von den das Schiff betreffenden Überwachungs- und Berichterstattungssystemen, einschließlich ihrer Existenz und ihrer Umsetzung und tatsächlichen Anwendung durch das Schifffahrtsunternehmen;

b) Art und Grad der Komplexität des das Schiff betreffenden Überwachungs- und Berichterstattungssystems machen eine Standortbegehung überflüssig;

c) die Prüfstelle kann alle erforderlichen Angaben per Fernzugriff bewerten;

d) die Prüfstelle wird durch schwerwiegende, außergewöhnliche und unvorhersehbare Umstände außerhalb der Kontrolle des Schifffahrtsunternehmens daran gehindert, eine physische Standortbegehung durchzuführen, und es kann trotz aller zumutbaren Bemühungen keine Abhilfe geschaffen werden.

Die Prüfstelle ergreift Maßnahmen, um das Prüfrisiko auf ein vertretbares Maß zu verringern und hinreichende Gewähr zu bieten, dass das Überwachungskonzept mit der Verordnung (EU) 2023/1805 im Einklang steht.

Die Entscheidung zur Durchführung einer virtuellen Standortbegehung wird getroffen, nachdem festgestellt wurde, dass die Bedingungen für die Durchführung einer virtuellen Standortbegehung erfüllt sind. Die Prüfstelle unterrichtet das Schifffahrtsunternehmen unverzüglich über die Entscheidung zur Durchführung einer virtuellen Standortbegehung und darüber, dass die Bedingungen für die Durchführung einer virtuellen Standortbegehung erfüllt sind.

(6) Die Prüfstelle kann auf eine Standortbegehung oder eine virtuelle Standortbegehung gemäß den Absätzen 1 bzw. 5 verzichten, sofern die in Absatz 5 Buchstaben a, b und c genannten Bedingungen kumulativ erfüllt sind.

Die Prüfstelle ergreift Maßnahmen, um das Prüfrisiko auf ein vertretbares Maß zu verringern und hinreichende Gewähr zu bieten, dass das Überwachungskonzept mit der Verordnung (EU) 2023/1805 im Einklang steht.

Die Entscheidung zum Verzicht auf eine Standortbegehung wird getroffen, nachdem festgestellt wurde, dass die Bedingungen für den Verzicht auf eine Standortbegehung erfüllt sind. Die Prüfstelle teilt dies dem Schifffahrtsunternehmen unverzüglich mit.

(7) Auf eine Standortbegehung gemäß den Absätzen 1 und 5 wird in den folgenden Fällen nicht verzichtet:

a) Das Überwachungskonzept eines Schiffes wird erstmals von der Prüfstelle bewertet;

b) das Überwachungskonzept wurde im Berichtszeitraum Änderungen gemäß Artikel 9 Absatz 2 Buchstaben b, c und d der Verordnung (EU) 2023/1805 unterzogen.

(8) Führt die Prüfstelle eine virtuelle Standortbegehung gemäß Absatz 5 durch oder verzichtet sie auf eine Standortbegehung oder eine virtuelle Standortbegehung gemäß Absatz 6, so begründet sie dies hinreichend in den internen Prüfunterlagen.

Artikel 7

Behebung von Nichtkonformitäten im Überwachungskonzept

(1) Stellt die Prüfstelle bei der Bewertung des Überwachungskonzepts Nichtkonformitäten fest, teilt sie dies dem Schifffahrtsunternehmen unverzüglich mit und verlangt die entsprechenden Berichtigungen innerhalb einer vorgeschlagenen Frist.

(2) Das Schifffahrtsunternehmen berichtigt alle von der Prüfstelle mitgeteilten Nichtkonformitäten und übermittelt der Prüfstelle innerhalb der in Absatz 1 genannten Frist ein überarbeitetes Überwachungskonzept zur erneuten Bewertung.

(3) Die Prüfstelle dokumentiert in den internen Prüfunterlagen alle Nichtkonformitäten, die im Laufe der Bewertung des Überwachungskonzepts berichtigt wurden, und kennzeichnet sie als behoben.

Artikel 8

Unabhängige Überprüfung der Bewertung des Überwachungskonzepts

(1) Vor Unterrichtung des Schifffahrtsunternehmens legt das Prüfteam die internen Prüfunterlagen und den Entwurf der Schlussfolgerungen zur Bewertung des Überwachungskonzepts unverzüglich einem unabhängigen Überprüfer vor.

(2) Der unabhängige Überprüfer führt die Überprüfung so aus, dass sichergestellt ist, dass das Überwachungskonzept im Einklang mit dieser Verordnung bewertet wurde und dass die gebotene fachliche Sorgfalt und das erforderliche fachliche Ermessen angewandt wurden.

(3) Der Umfang der unabhängigen Überprüfung schließt das gesamte in diesem Abschnitt beschriebene und in den internen Prüfunterlagen erfasste Prüfverfahren ein.

(4) Die Prüfstelle nimmt die Ergebnisse der unabhängigen Überprüfung in die internen Prüfunterlagen auf.

Artikel 9

Schlussfolgerungen der Prüfstelle zur Bewertung des Überwachungskonzepts

Auf der Grundlage der bei der Bewertung des Überwachungskonzepts gesammelten Informationen übermittelt die Prüfstelle dem Schifffahrtsunternehmen unverzüglich schriftlich die gezogenen Schlussfolgerungen. Die Schlussfolgerungen müssen die folgenden Elemente umfassen:

a) eines der folgenden Ergebnisse der Bewertung:

   — das Überwachungskonzept ist mit der Verordnung (EU) 2023/1805 vereinbar;

   — das Überwachungskonzept enthält Nichtkonformitäten und ist daher nicht mit der Verordnung (EU) 2023/1805 vereinbar;

b) eine Zusammenfassung der Verfahren der Prüfstelle, einschließlich Angaben zu Standortbegehungen, Gründen für die Durchführung von virtuellen Standortbegehungen oder Gründen für den Verzicht auf Standortbegehungen;

c) im Falle, dass ein Überwachungskonzept nach Änderungen daran gemäß Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2023/1805 bewertet wird, eine Zusammenfassung dieser Änderungen im betreffenden Berichtszeitraum;

d) eine Beschreibung der nicht berichtigten Nichtkonformitäten, falls vorhanden, und sonstige relevante Elemente, die bei der Bewertung des Überwachungskonzepts festgestellt wurden.

ABSCHNITT 2

Prüfung der FuelEU-Berichte und anteiligen FuelEU-Berichte

Artikel 10

Vorlage für den FuelEU-Bericht und für den anteiligen FuelEU-Bericht

(1) Die Schifffahrtsunternehmen verwenden für den FuelEU-Bericht eine elektronische Vorlage auf der Grundlage der Vorlage in Anhang II und übermitteln die Informationen an die FuelEU-Datenbank.

(2) Nach der Prüfung anhand der vom Schifffahrtsunternehmen übermittelten Informationen erfassen die Prüfstellen eine Version des FuelEU-Berichts in der FuelEU-Datenbank.

Artikel 11

Von den Schifffahrtsunternehmen bereitzustellende Informationen

(1) Vor Beginn der Prüfung des FuelEU-Berichts und des anteiligen FuelEU-Berichts übermittelt das Schifffahrtsunternehmen der Prüfstelle mindestens die folgenden ergänzenden Informationen:

a) eine Liste der Fahrten und Hafenaufenthalte, die das betreffende Schiff im Berichtszeitraum bzw. — bei anteiligen FuelEU-Berichten — im Zeitraum, in dem das Schiff unter der Verantwortung des Schifffahrtsunternehmens stand, durchgeführt hat, gemäß Artikel 15 der Verordnung (EU) 2023/1805;

b) bei Datenlücken im Berichtszeitraum:

— die Zahl der Fahrten, bei denen Datenlücken aufgetreten sind, sowie die Umstände und die Gründe für diese Datenlücken;

— die angewandte Schätzmethode für die Ersatzdaten;

— die anhand der Ersatzdaten berechnete Energiemenge;

c) eine Kopie des FuelEU-Berichts aus dem Vorjahr, es sei denn, der Vorjahresbericht wurde von derselben Prüfstelle geprüft;

d) eine Kopie der angewandten Überwachungskonzepte, gegebenenfalls zusammen mit Nachweisen für die Schlussfolgerungen aus der von einer akkreditierten Prüfstelle durchgeführten Bewertung.

(2) Nachdem die Prüfstelle festgestellt hat, welche spezifischen Unterlagen oder Abschnitte aus Unterlagen für die Prüfung relevant sind, übermittelt das Schifffahrtsunternehmen darüber hinaus die folgenden ergänzenden Informationen:

a) Kopien des offiziellen Logbuchs des Schiffs und des Öltagebuchs (soweit gesondert geführt);

b) Kopien der Bunkerunterlagen, ergänzt gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 2023/1805;

c) Kopien aller relevanten Bescheinigungen zu Kraftstoffen, einschließlich des Nachhaltigkeitsnachweises für nichtfossile Kraftstoffe, der auf den Namen des Kraftstoff-/Bunkerkraftstoffanbieters ausgestellt ist (im entsprechenden Nachhaltigkeitsnachweis als „Empfänger“ angegeben);

d) Kopien der Stromlieferunterlagen, ergänzt gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 2023/1805;

e) Kopien relevanter Unterlagen mit Angaben zur zurückgelegten Strecke und zur auf See verbrachten Zeit für die im Berichtszeitraum getätigten Fahrten des Schiffs;

f) relevante Eiskarten oder gleichwertige Belege, falls das Schiff beantragt hat, Emissionen aus Fahrten in vereisten Gewässern auszuschließen;

g) Annahmen, Referenzwerte, Emissionen und Belohnungsfaktoren, die bei der Erstellung des FuelEU-Berichts berücksichtigt wurden, sowie deren Daten-/Informationsquellen;

h) sonstige Unterlagen, die im Rahmen der Prüfung relevant sind.

(3) Darüber hinaus kann die Prüfstelle, soweit dies auf Basis der betreffenden Überwachungsmethode anwendbar ist, das Schifffahrtsunternehmen auffordern, Folgendes zur Verfügung zu stellen:

a) einen Überblick über die IT-Landschaft, dem der Datenfluss für das betreffende Schiff zu entnehmen ist;

b) Nachweise für die Wartung und die Genauigkeit oder Unsicherheit von Messsystemen und Durchflussmessern, einschließlich Kalibrierscheinen;

c) einen Auszug aus den Daten von Durchflussmessern zum Kraftstoffverbrauch;

d) einen Auszug aus den mit Messinstrumenten für andere Energiequellen erhobenen Verbrauchsdaten;

e) Kopien von Belegen für das Ablesen der Füllstandsanzeige der Kraftstofftanks;

f) einen Auszug aus den Tätigkeitsdaten der Systeme zur direkten Emissionsmessung;

g) jede andere Angabe, die für die Prüfung des FuelEU-Berichts und des anteiligen FuelEU-Berichts von Belang ist.

(4) Bei einem Wechsel des Schifffahrtsunternehmens gehört es zu den Sorgfaltspflichten der beteiligten Unternehmen, der Prüfstelle auf Anfrage die Belegunterlagen oder ergänzenden Informationen zu den Fahrten, die unter ihrer jeweiligen Verantwortung stattfanden, zur Verfügung zu stellen.

(5) Die Schifffahrtsunternehmen bewahren die in den Absätzen 1, 2 und 3 dieses Artikels genannten Informationen gemäß Artikel 7 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2023/1805 mindestens fünf Jahre lang auf.

Artikel 12

Strategische Analyse

(1) Zu Beginn der Prüfung untersucht die Prüfstelle, welcher Art, wie umfangreich und wie komplex die Prüfaufgaben voraussichtlich sind, indem sie alle Tätigkeiten, die für das Schiff relevant sind, einer strategischen Analyse unterzieht.

(2) Um die Tätigkeiten des Schifffahrtsunternehmens zu verstehen, erhebt und bewertet die Prüfstelle die Informationen, die notwendig sind, um zu beurteilen, ob das Prüfteam über hinreichende Kompetenz verfügt, um i) die Prüfung durchzuführen; ii) festzustellen, ob der vertraglich vorgesehene Zeitaufwand angemessen ist; iii) sicherzustellen, dass sie die notwendige Risikobewertung durchführen kann. Diese Informationen müssen mindestens Folgendes umfassen:

a) die Informationen gemäß Artikel 11 Absätze 1 und 2;

b) die Informationen aus den Prüfungen der Vorjahre, wenn die Prüfstelle die Prüfung für dasselbe Schifffahrtsunternehmen ausführt.

(3) Bei der Bewertung der in Absatz 2 genannten Informationen beurteilt die Prüfstelle mindestens die folgenden Aspekte:

a) die verwendeten Schiffsmotoren und Kraftstoffarten sowie die Zahl der Fahrten, die das betreffende Schiff im Berichtszeitraum durchgeführt hat;

b) das von der Prüfstelle bewertete Überwachungskonzept;

c) die Datenflussaktivitäten und das Kontrollsystem.

(4) Bei der strategischen Analyse untersucht die Prüfstelle,

a) ob das vorgelegte Überwachungskonzept der neuesten Version entspricht;

b) ob das Überwachungskonzept im Berichtszeitraum gemäß Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2023/1805 geändert wurde.

Artikel 13

Von der Prüfstelle durchzuführende Risikoanalysen

(1) Zusätzlich zu den in Artikel 13 Absätze 1, 2 und 3 der Verordnung (EU) 2023/1805 genannten Aspekten ermittelt und analysiert die Prüfstelle alle nachstehend genannten Risiken:

a) die inhärenten Risiken;

b) die Kontrollrisiken;

c) die Entdeckungsrisiken.

(2) Bei der Ermittlung und Analyse der in Absatz 1 genannten Elemente berücksichtigt die Prüfstelle die Ergebnisse der strategischen Analyse gemäß Artikel 12.

(3) Bei der Durchführung der Risikoanalyse untersucht die Prüfstelle Bereiche mit erhöhtem Prüfrisiko und mindestens folgende Bereiche:

a) Fahrtdaten;

b) Kraftstoffverbrauch;

c) Emissionsfaktoren

d) Menge der aus Ersatzenergiequellen gewonnenen/erzeugten Energie;

e) Aggregation der Daten im FuelEU-Bericht.

(4) Bei der Ermittlung und Analyse der in Absatz 3 genannten Elemente untersucht die Prüfstelle, ob die Angaben vorliegen und ob die gemeldeten Angaben vollständig, genau, kohärent, transparent und relevant sind.

(5) Die Prüfstelle revidiert die Risikoanalysen und ändert oder wiederholt die auszuführenden Prüftätigkeiten, wenn dies angesichts der bei der Prüfung erhaltenen Informationen angezeigt ist.

Artikel 14

Prüfplan

Die Prüfstelle entwirft einen Prüfplan, der die im Laufe der Risikobewertung erhaltenen Informationen und ermittelten Risiken widerspiegelt. Der Prüfplan muss mindestens Folgendes umfassen:

a) ein Prüfprogramm, in dem Art und Umfang der Prüftätigkeiten sowie die Dauer und die Art und Weise ihrer Ausführung beschrieben sind;

b) einen Testplan, der vorgibt, in welchem Umfang und mit welchen Methoden die Kontrolltätigkeiten und die dafür geltenden Verfahren getestet werden;

c) einen Plan für Datenstichproben, der vorgibt, in welchem Umfang und nach welchen Methoden Datenstichproben in Bezug auf die Datenpunkte genommen werden, die dem Kraftstoff- und Stromverbrauch oder anderen relevanten Informationen im FuelEU-Bericht oder anteiligen FuelEU-Bericht zugrunde liegen.

Artikel 15

Prüftätigkeiten für den FuelEU-Bericht und den anteiligen FuelEU-Bericht

(1) Die Prüfstelle setzt den Prüfplan um und prüft auf der Grundlage der Risikobewertung, ob die Überwachungs- und Berichterstattungssysteme, die in dem als zufriedenstellend bewerteten Überwachungskonzept beschrieben sind, tatsächlich existieren und ordnungsgemäß angewandt werden.

(2) Für die Zwecke von Absatz 1 zieht die Prüfstelle mindestens die folgenden Verfahrensarten in Betracht:

a) Befragungen des zuständigen Personals;

b) Akteneinsicht;

c) Beobachtung und Durchlauftest (Walkthrough).

(3) Die Prüfstelle

a) prüft die Datenflussaktivitäten und die im Datenfluss eingesetzten Systeme, einschließlich der Informationstechnologiesysteme;

b) prüft, ob die Kontrolltätigkeiten angemessen dokumentiert, angewandt und gepflegt werden und wirksam genug sind, um die inhärenten Risiken zu verringern;

c) prüft, ob die im Überwachungskonzept aufgeführten Verfahren die inhärenten Risiken und die Kontrollrisiken wirksam verringern und ob die Verfahren angewandt, hinreichend dokumentiert und ordnungsgemäß gepflegt werden.

(4) Für die Zwecke von Absatz 3 Buchstabe a verfolgt die Prüfstelle den Datenfluss, indem sie der Abfolge und dem Zusammenwirken der Datenflussaktivitäten von der Primärdatenquelle bis zur Zusammenstellung des FuelEU-Berichts oder anteiligen FuelEU-Berichts nachgeht.

(5) Für die Zwecke von Absatz 3 Buchstaben b und c kann die Prüfstelle schiffsspezifische Probenahmeverfahren anwenden, sofern aufgrund der Risikobewertung eine Probenahme gerechtfertigt ist.

Artikel 16

Prüfung der gemeldeten Daten

(1) Die Prüfstelle prüft die im FuelEU-Bericht oder anteiligen FuelEU-Bericht gemeldeten Daten durch

a) eingehende Tests (u. a. Rückverfolgung zur Primärdatenquelle);

b) Gegenprüfung der Daten mit externen Datenquellen, einschließlich Schiffsverfolgungsdaten;

c) Abgleiche;

d) Kontrollen von Grenzwerten für entsprechende Daten; Neuberechnungen.

(2) Als Teil der Datenprüfung gemäß Absatz 1 prüft die Prüfstelle

a) die Zuordnung des Kraftstoffverbrauchs und die Nutzung sonstiger Energiequellen zu Fahrten und am Liegeplatz;

b) die gemeldeten Daten zum Kraftstoffverbrauch und die damit verbundenen Messungen und Berechnungen;

c) die Wahl und die Anwendung der Emissionsfaktoren;

d) die Nutzung der Landstromversorgung oder das Vorhandensein von gemäß Artikel 6 Absatz 9 der Verordnung (EU) 2023/1805 in der FuelEU-Datenbank erfassten Ausnahmen;

e) die Informationen nach Artikel 10 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2023/1805;

f) die Vollständigkeit der im Überwachungskonzept beschriebenen Liste der Kraftstoffverbraucher;

g) die Vollständigkeit der Daten, einschließlich der Daten zu gemäß der Verordnung (EU) 2023/1805 gemeldeten Fahrten;

h) die Kohärenz zwischen den gemeldeten aggregierten Daten und den Daten aus den entsprechenden Unterlagen oder aus Primärquellen;

i) die Kohärenz zwischen dem aggregierten Kraftstoffverbrauch und den Daten über Kraftstoffkäufe oder auf andere Weise für das betreffende Schiff bezogenen Kraftstoff, soweit zutreffend;

j) die Zuverlässigkeit und Genauigkeit der Daten.

Artikel 17

Prüfung der Verfahren für fehlende Daten

(1) Wurden fehlende Daten mit Methoden ergänzt, die in dem von der Prüfstelle bewerteten Überwachungskonzept niedergelegt sind, so prüft die Prüfstelle, ob die verwendeten Methoden der speziellen Situation angemessen waren und ordnungsgemäß angewandt wurden.

(2) Wurden die Methoden gemäß Absatz 1 nicht vorab bewertet, so prüft die Prüfstelle, ob das vom Schifffahrtsunternehmen verwendete Konzept zur Ergänzung fehlender Daten gewährleistet, dass die Emissionen nicht zu niedrig veranschlagt werden und dass dieses Konzept nicht zu wesentlichen Falschangaben führt.

Artikel 18

Wesentlichkeitsschwelle

Für die Prüfung der Angaben zum Kraftstoff- und Stromverbrauch sowie sonstiger relevanter Angaben zur zurückgelegten Strecke und zur auf See und am Liegeplatz verbrachten Zeit im FuelEU-Bericht und im anteiligen FuelEU-Bericht gilt eine Wesentlichkeitsschwelle von 5 % des jeweiligen im Berichtszeitraum für jeden Posten gemeldeten Gesamtwerts.

Artikel 19

Standortbegehungen

(1) Die Prüfstelle führt Standortbegehungen durch, um sich eine hinreichende Einsicht in das im Überwachungskonzept beschriebene Überwachungs- und Berichterstattungssystem des Schifffahrtsunternehmens und des Schiffes zu verschaffen.

(2) Die Prüfstelle bestimmt den Ort oder die Orte für die Standortbegehung auf Basis der Ergebnisse der Risikobewertung unter Berücksichtigung der Stelle, an der die kritische Masse der relevanten Daten aufbewahrt wird, einschließlich elektronischer oder gedruckter Kopien von Unterlagen, und der Stelle, an der Datenflussaktivitäten und Kontrolltätigkeiten stattfinden.

(3) Kommt die Prüfstelle aufgrund der Feststellungen bei einer Standortbegehung an Land zu dem Schluss, dass eine Überprüfung an Bord erforderlich ist, um das Risiko wesentlicher Falschangaben im FuelEU-Bericht oder im anteiligen FuelEU-Bericht zu senken, kann sie eine Begehung des Schiffs beschließen.

(4) Die Prüfstelle legt außerdem fest, welche Tätigkeiten auszuführen sind und wie viel Zeit für die Standortbegehung erforderlich ist, und teilt dies dem Schifffahrtsunternehmen mit.

(5) Das Schifffahrtsunternehmen gewährt der Prüfstelle Zugang zu seinen Standorten, einschließlich seiner relevanten Einrichtungen an Land sowie der betreffenden Schiffe.

(6) Die Prüfstelle kann eine virtuelle Standortbegehung durchführen, sofern auf Basis der Ergebnisse der Risikobewertung eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

a) Die Prüfstelle hat hinreichende Kenntnis von den das Schiff betreffenden Überwachungs- und Berichterstattungssystemen, einschließlich ihrer Existenz und ihrer Umsetzung und tatsächlichen Anwendung durch das Schifffahrtsunternehmen;

b) Art und Grad der Komplexität des das Schiff betreffenden Überwachungs- und Berichterstattungssystems machen eine Standortbegehung überflüssig;

c) die Prüfstelle kann alle erforderlichen Angaben per Fernzugriff bewerten, was auch die ordnungsgemäße Anwendung der im Überwachungskonzept beschriebenen Methode und die Prüfung der Daten im FuelEU-Bericht oder anteiligen FuelEU-Bericht umfasst;

d) die Prüfstelle wird durch schwerwiegende, außergewöhnliche und unvorhersehbare Umstände außerhalb der Kontrolle des Schifffahrtsunternehmens daran gehindert, eine physische Standortbegehung durchzuführen, und es kann trotz aller zumutbaren Bemühungen keine Abhilfe geschaffen werden.

Die Prüfstelle ergreift Maßnahmen, um das Prüfrisiko auf ein vertretbares Maß zu verringern und hinreichende Gewähr zu bieten, dass der FuelEU-Bericht oder anteilige FuelEU-Bericht mit der Verordnung (EU) 2023/1805 im Einklang steht.

Die Entscheidung zur Durchführung einer virtuellen Standortbegehung wird getroffen, nachdem festgestellt wurde, dass die Bedingungen für die Durchführung einer virtuellen Standortbegehung erfüllt sind. Die Prüfstelle unterrichtet das Schifffahrtsunternehmen unverzüglich über die Entscheidung zur Durchführung einer virtuellen Standortbegehung und darüber, dass die Bedingungen für die Durchführung einer virtuellen Standortbegehung erfüllt sind.

(7) Außer in dem in Absatz 6 Buchstabe d genannten Fall darf die Prüfstelle die Standortbegehung nicht virtuell durchführen, wenn in den drei dem laufenden Berichtszeitraum unmittelbar vorausgehenden Berichtszeiträumen keine physische Standortbegehung durchgeführt wurde. Der Dreijahreszeitraum gilt nur für Prüfungen von FuelEU-Berichten, die für das Schifffahrtsunternehmen nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung durchgeführt wurden.

(8) Die Entscheidung zur Durchführung einer virtuellen Standortbegehung wird getroffen, nachdem festgestellt wurde, dass die Bedingungen für die Durchführung einer virtuellen Standortbegehung erfüllt sind. Die Prüfstelle teilt dies dem Schifffahrtsunternehmen unverzüglich mit.

(9) Die Prüfstelle kann entscheiden, auf eine Standortbegehung oder eine virtuelle Standortbegehung gemäß Absatz 1 bzw. Absatz 6 zu verzichten, sofern alle in Absatz 6 Buchstaben a, b und c genannten Bedingungen erfüllt sind.

(10) Auf eine Standortbegehung und eine virtuelle Standortbegehung gemäß Absatz 1 bzw. Absatz 6 darf in den folgenden Fällen nicht verzichtet werden:

a) Der FuelEU-Bericht eines Schiffes wird erstmals von der Prüfstelle bewertet;

b) in den beiden dem laufenden Berichtszeitraum unmittelbar vorausgehenden Berichtszeiträumen wurden keine Standortbegehungen durch eine Prüfstelle durchgeführt.

(11) Die Entscheidung zum Verzicht auf eine Standortbegehung wird getroffen, nachdem festgestellt wurde, dass die Bedingungen für den Verzicht auf eine Standortbegehung erfüllt sind. Die Prüfstelle teilt dies dem Schifffahrtsunternehmen unverzüglich mit.

(12) Führt die Prüfstelle eine virtuelle Standortbegehung gemäß Absatz 6 durch oder verzichtet sie auf eine Standortbegehung gemäß Absatz 9, so begründet sie dies in den internen Prüfunterlagen.

Artikel 20

Behebung von Falschangaben und Nichtkonformitäten im FuelEU-Bericht oder anteiligen FuelEU-Bericht

(1) Stellt die Prüfstelle bei der Prüfung des FuelEU-Berichts oder des anteiligen FuelEU-Bericht Falschangaben oder Nichtkonformitäten fest, teilt sie dies dem Schifffahrtsunternehmen unverzüglich mit und verlangt die entsprechenden Berichtigungen innerhalb einer angemessenen Frist.

(2) Das Schifffahrtsunternehmen berichtigt mitgeteilte Falschangaben und Nichtkonformitäten.

(3) Die Prüfstelle dokumentiert in den internen Prüfunterlagen alle Falschangaben oder Nichtkonformitäten, die im Laufe der Überprüfung berichtigt wurden, und kennzeichnet sie als behoben.

(4) Berichtigt das Schifffahrtsunternehmen die Falschangaben oder Nichtkonformitäten gemäß Absatz 1 nicht, so fordert die Prüfstelle es vor Ausstellung des Prüfberichts auf, die Hauptursachen der Falschangaben oder Nichtkonformitäten zu erklären.

(5) Die Prüfstelle bewertet, ob sich die nicht berichtigten Falschangaben für sich allein oder zusammen mit anderen Falschangaben auf die insgesamt gemeldeten Emissionen oder andere relevante Informationen auswirken und ob dies wesentliche Falschangaben zur Folge hat.

(6) Die Prüfstelle bewertet, ob sich die nicht berichtigte Nichtkonformität für sich allein oder zusammen mit anderen Nichtkonformitäten auf die insgesamt gemeldeten Emissionen oder andere relevante Informationen auswirkt und ob dies wesentliche Falschangaben zur Folge hat.

(7) Die Prüfstelle stuft Falschangaben oder Nichtkonformitäten, die für sich allein oder zusammen mit anderen unter der Wesentlichkeitsschwelle gemäß Artikel 18 liegen, als wesentliche Falschangaben ein, wenn dies durch ihren Umfang und ihre Art oder durch die besonderen Umstände, unter denen sie auftreten, gerechtfertigt ist.

Artikel 21

Abschluss der Prüfung des FuelEU-Berichts oder anteiligen FuelEU-Berichts

Um die Prüfung eines FuelEU-Berichts oder anteiligen FuelEU-Berichts abzuschließen, muss die Prüfstelle

a) bestätigen, dass alle Prüftätigkeiten ausgeführt wurden;

b) abschließende analytische Verfahren auf die aggregierten Daten anwenden, um zu gewährleisten, dass sie keine wesentlichen Falschangaben enthalten;

c) prüfen, ob die Angaben in dem Bericht den Anforderungen der Verordnung (EU) 2023/1805 genügen;

d) die internen Prüfunterlagen und den Berichtsentwurf erstellen und gemäß Artikel 24 dem unabhängigen Überprüfer vorlegen;

e) eine Person ermächtigen, den Bericht auf der Grundlage der Schlussfolgerungen des unabhängigen Überprüfers und der Belege in den internen Prüfunterlagen zu beglaubigen und das Schifffahrtsunternehmen darüber zu unterrichten.

Artikel 22

Empfehlungen für Verbesserungen

(1) Die Prüfstelle übermittelt dem Schifffahrtsunternehmen Empfehlungen für Verbesserungen im Zusammenhang mit nicht berichtigten Falschangaben und Nichtkonformitäten, die keine wesentlichen Falschangaben zur Folge haben.

(2) Die Prüfstelle kann andere Empfehlungen für Verbesserungen übermitteln, die sie im Lichte des Ergebnisses der Prüftätigkeiten für sachdienlich hält.

(3) Bei der Übermittlung von Empfehlungen an das Schifffahrtsunternehmen bleibt die Prüfstelle unparteiisch gegenüber dem Unternehmen, dem Schiff sowie dem Überwachungs- und Berichterstattungssystem. Sie gefährdet ihre Unparteilichkeit nicht dadurch, dass sie Ratschläge erteilt oder Teile des Überwachungs- und Berichterstattungssystems gemäß der Verordnung (EU) 2023/1805 erörtert.

(4) Bei einer Prüfung, die nach einem Jahr erfolgt, in dem Empfehlungen für Verbesserungen gemäß den Absätzen 1 und 2 im Prüfbericht festgehalten wurden, prüft die Prüfstelle, ob und wie das Schifffahrtsunternehmen diesen Verbesserungsempfehlungen nachgekommen ist. Ist das Schifffahrtsunternehmen diesen Empfehlungen nicht nachgekommen, so prüft die Prüfstelle, ob dies das Risiko von Falschangaben erhöht oder erhöhen kann.

Artikel 23

Prüfbericht

(1) Anhand der gesammelten Informationen erstellt die Prüfstelle für das Schifffahrtsunternehmen zu jedem geprüften FuelEU-Bericht oder anteiligen FuelEU-Bericht einen Prüfbericht und erfasst diesen in der FuelEU-Datenbank. Zu diesem Zweck verwenden die Prüfstellen für die Prüfung die Vorlage gemäß Anhang II.

(2) Der Verwaltungsstaat hat über die FuelEU-Datenbank Zugang zum Prüfbericht.

(3) Aus dem Prüfbericht muss hervorgehen, ob der FuelEU-Bericht oder der anteilige FuelEU-Bericht bei der Prüfung als zufriedenstellend oder als nicht zufriedenstellend befunden wurde. Der FuelEU-Bericht oder der anteilige FuelEU-Bericht wird bei der Prüfung nur dann als zufriedenstellend befunden, wenn er keine wesentlichen Falschangaben enthält. Der FuelEU-Bericht oder der anteilige FuelEU-Bericht wird bei der Prüfung als nicht zufriedenstellend befunden, wenn er wesentliche Falschangaben enthält, die vor der Ausstellung des Berichts nicht berichtigt wurden.

(4) Die Prüfstelle muss die Falschangaben und Nichtkonformitäten im Prüfbericht hinreichend detailliert beschreiben, einschließlich der folgenden Aspekte:

a) Umfang und Art der Falschangabe oder Nichtkonformität;

b) warum sich die Falschangabe wesentlich auswirkt bzw. warum nicht;

c) auf welches Element im Bericht des Schifffahrtsunternehmens sich die Falschangabe bzw. auf welches Element des Überwachungskonzepts oder auf welche rechtliche Anforderung sich die Nichtkonformität bezieht.

Artikel 24

Unabhängige Überprüfung des FuelEU-Berichts oder anteiligen FuelEU-Berichts

(1) Der unabhängige Überprüfer überprüft die internen Prüfunterlagen und den Entwurf des Prüfberichts, um sich zu vergewissern, dass die Prüfung im Einklang mit dieser Verordnung ausgeführt wurde und dass die gebotene fachliche Sorgfalt und das erforderliche fachliche Ermessen angewandt wurden.

(2) Der Umfang der unabhängigen Überprüfung schließt das gesamte in diesem Abschnitt beschriebene und in den internen Prüfunterlagen erfasste Prüfverfahren ein.

(3) Nach der Beglaubigung des FuelEU-Berichts oder des anteiligen FuelEU-Berichts gemäß Artikel 21 Buchstabe e nimmt die Prüfstelle die Ergebnisse der unabhängigen Überprüfung in die internen Prüfunterlagen auf.

Artikel 25

Überprüfung von anteiligen FuelEU-Berichten im Falle der Übertragung eines Schiffes

(1) Wird ein Schiff von einem Schifffahrtsunternehmen auf ein anderes übertragen, so übermittelt das übertragende Schifffahrtsunternehmen gemäß Artikel 15 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2023/1805 der Prüfstelle einen anteiligen FuelEU-Bericht für den Zeitraum, in dem es für den Betrieb des Schiffes verantwortlich war.

(2) Der in Absatz 1 genannte anteilige FuelEU-Bericht wird gemäß Artikel 16 der Verordnung (EU) 2023/1805 und den in diesem Abschnitt festgelegten Vorschriften von der Prüfstelle, die die Prüftätigkeiten für das Schiff bei dem übertragenden Schifffahrtsunternehmen ausgeführt hat, überprüft und in der FuelEU-Datenbank erfasst.

KAPITEL III

VON DER PRÜFSTELLE ZU ÜBERMITTELNDE ZUSÄTZLICHE ANGABEN

ABSCHNITT 1

Konformitätsbilanz

Artikel 26

Berechnung der Treibhausgasintensität der an Bord verbrauchten Energie, Konformitätsbilanz des Schiffes und nichtkonforme Hafenaufenthalte

(1) Auf der Grundlage des FuelEU-Berichts oder des anteiligen FuelEU-Berichts, der bei der Prüfung als zufriedenstellend befunden wurde, berechnet die Prüfstelle

a) anhand der Methode in Anhang I der Verordnung (EU) 2023/1805 die jährliche durchschnittliche Treibhausgasintensität der an Bord des betreffenden Schiffs verbrauchten Energie;

b) anhand der Formel in Anhang IV Teil A der Verordnung (EU) 2023/1805 die Konformitätsbilanz des Schiffes, berichtigt um jeden im vorangegangenen Berichtszeitraum gutgeschriebenen oder als Vorschuss in Anspruch genommenen Konformitätsüberschuss;

c) die Anzahl nichtkonformer Hafenaufenthalte, d. h. jener Hafenaufenthalte, bei denen die Anforderungen gemäß Artikel 6 der Verordnung (EU) 2023/1805 nicht eingehalten wurden, im jeweils vorangegangenen Berichtszeitraum ab dem Berichtszeitraum 2030, einschließlich — für jeden nichtkonformen Hafenaufenthalt — der Zeit, die das Schiff am Kai festgemacht war, und gegebenenfalls einschließlich der gemäß Artikel 6 Absatz 11 der Verordnung (EU) 2023/1805 am Ankerplatz verbrachten Zeit;

d) die Menge der jährlich an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie ausgenommen die Energie aus Landstromversorgung;

e) die Menge der jährlich an Bord eines Schiffes verbrauchten Energie aus erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs (RFNBO).

(2) Zusätzlich zu den Anforderungen des Artikels 16 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2023/1805 prüft die Prüfstelle bei der Bestimmung der nichtkonformen Hafenaufenthalte, ob die gemeldeten Stunden der Nichteinhaltung der Anforderungen gemäß Artikel 6 der Verordnung (EU) 2023/1805 tatsächlich Schiffe betreffen, die gemäß Artikel 6 Absätze 1 und 2 der genannten Verordnung am Kai im Hafen oder gemäß Artikel 6 Absatz 11 der genannten Verordnung an einem Ankerplatz sicher festgemacht sind.

(3) Bis zum 31. März des Berichtsjahres und spätestens einen Monat danach erfasst die Prüfstelle die Informationen gemäß Artikel 16 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2023/1805 in der FuelEU-Datenbank. Dazu verwendet die Prüfstellen die Vorlage gemäß Anhang III. Die Informationen sollten die folgenden Elemente umfassen:

a) einen Verweis auf den Prüfbericht;

b) einen Verweis auf den FuelEU-Bericht und den Berichtszeitraum, auf den sich die Prüfung bezieht;

c) einen Verweis auf mindestens ein Überwachungskonzept, das als zufriedenstellend bewertet wurde;

d) einen Verweis auf die Annahmen und Datenquellen.

Artikel 27

Geprüfter Bericht über die Konformitätsbilanz

(1) Nach Anwendung der Flexibilitätsmechanismen gemäß den Artikeln 20 und 21 der Verordnung (EU) 2023/1805 und den Artikeln 28 und 29 der vorliegenden Verordnung muss die Prüfstelle, die den FuelEU-Bericht geprüft hat,

a) die geprüfte Konformitätsbilanz des Schiffes in der FuelEU-Datenbank erfassen;

b) der Kommission und dem Verwaltungsstaat mitteilen, ob die Bedingungen für die Ausstellung des FuelEU-Konformitätsnachweises erfüllt sind.

(2) Der FuelEU-Konformitätsnachweis gemäß Absatz 1 Buchstabe b muss die in Anhang IV vorgesehenen Angaben enthalten.

ABSCHNITT 2

Flexibilitätsmechanismen

Artikel 28

Gutschrift und Vorschuss

(1) Wird für ein Schiff im Berichtszeitraum ein Konformitätsüberschuss ausgewiesen, so bewertet die Prüfstelle auf Antrag des Schifffahrtsunternehmens auf Gutschrift des Konformitätsüberschusses die Angaben zum Konformitätsüberschuss und prüft, ob diese mit den Artikeln 19, 20 und 21 der Verordnung (EU) 2023/1805 sowie den Berechnungen gemäß Artikel 26 der vorliegenden Verordnung im Einklang stehen. Nachdem ein Antrag als konform bewertet wurde, genehmigt die Prüfstelle den Antrag auf Gutschrift des Konformitätsüberschusses.

(2) Ergibt sich der Konformitätsüberschuss aus der im Pool zusammengelegten Gesamtkonformitätsbilanz, so bewertet die Prüfstelle die Berechnungen und die Informationen im Zusammenhang mit der Zusammenlegung der Konformität in einem Pool, bevor sie die Gutschrift des Konformitätsüberschusses genehmigt.

(3) Wird für ein Schiff im Berichtszeitraum ein Konformitätsdefizit ausgewiesen, so bewertet die Prüfstelle auf Antrag des Schifffahrtsunternehmens auf einen Vorschuss auf einen entsprechenden Konformitätsüberschuss im folgenden Berichtszeitraum die Angaben zum Konformitätsdefizit und prüft, ob der mit dem Faktor 1,1 multiplizierte als Vorschuss in Anspruch genommene Konformitätsüberschuss gemäß Artikel 20 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2023/1805 im folgenden Berichtszeitraum von der Konformitätsbilanz desselben Schiffs abgezogen wird. Werden die in Artikel 20 Absatz 2 Buchstaben a und b genannten Bedingungen überschritten, so darf die Prüfstelle den Vorschuss auf den Konformitätsüberschuss nicht genehmigen.

Artikel 29

Zusammenlegung der Konformität in einem Pool

(1) Die Schifffahrtsunternehmen teilen in der FuelEU-Datenbank Folgendes mit: i) die Absicht, die Konformitätsbilanz des Schiffes einem Pool zuzuordnen; ii) die Aufteilung der Gesamtkonformitätsbilanz des Pools auf die einzelnen Schiffe. Unterstehen die zu einem Pool gehörenden Schiffe zwei oder mehr Schifffahrtsunternehmen, wird die Mitteilung in der FuelEU-Datenbank von allen betroffenen Schifffahrtsunternehmen angenommen. Die Mitteilung sollte folgende Angaben enthalten: i) die Aufteilung der Gesamtkonformitätsbilanz des Pools auf die im Pool erfassten Schiffe. ii) die Prüfstelle, die ausgewählt wurde, um die Aufteilung der Gesamtkonformitätsbilanz des Pools auf die einzelnen Schiffe zu prüfen; iii) eine Erklärung, dass die zu einem Pool gehörenden Schiffe keinen anderen Pools zugeordnet werden.

(2) Die Prüfstelle, die für die Prüfung der Aufteilung der Gesamtkonformitätsbilanz des Pools auf die einzelnen Schiffe ausgewählt wurde, prüft, ob die Zuweisung der Poolbilanz auf die einzelnen Schiffe mit Artikel 21 der Verordnung (EU) 2023/1805 und den Berechnungen gemäß Artikel 26 der vorliegenden Verordnung im Einklang steht. Der Pool ist nur zulässig, wenn er Artikel 21 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2023/1805 entspricht.

(3) Ist eine der in Artikel 21 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2023/1805 genannten Bedingungen nicht erfüllt, so genehmigt die Prüfstelle, die ausgewählt wurde, um die Aufteilung der Gesamtkonformitätsbilanz des Pools auf die einzelnen Schiffe zu prüfen, den Antrag auf Zusammenlegung in einem Pool nicht. Die Prüfstelle gibt eine Erklärung über die festgestellten Nichtkonformitäten ab.

KAPITEL IV

ANFORDERUNGEN AN PRÜFSTELLEN

Artikel 30

Kontinuierlicher Kompetenzprozess

(1) Die Prüfstelle muss einen kontinuierlichen Kompetenzprozess einführen, der gewährleistet, dass das gesamte mit Prüftätigkeiten betraute Personal die erforderliche Kompetenz für die ihm übertragenen Aufgaben besitzt, und diesen Prozess dokumentieren, anwenden und pflegen.

(2) Für die Zwecke des in Absatz 1 genannten Kompetenzprozesses muss die Prüfstelle mindestens Folgendes einführen, dokumentieren, anwenden und pflegen:

a) allgemeine Kompetenzkriterien für jeden Mitarbeiter, der Prüftätigkeiten gemäß Artikel 32 ausführt;

b) besondere Kompetenzkriterien für jeden Aufgabenträger innerhalb der Prüfstelle, der Prüftätigkeiten ausführt, insbesondere für den FuelEU-Prüfer im Seeverkehr, den unabhängigen Überprüfer und den technischen Sachverständigen gemäß den Artikeln 32, 33 und 34;

c) eine Methode, mit der der Fortbestand der Kompetenz und die regelmäßige Bewertung der Leistung des gesamten mit Prüftätigkeiten betrauten Personals gewährleistet werden;

d) ein Verfahren, mit dem die laufende Weiterbildung des Personals, das Prüftätigkeiten ausführt, gewährleistet wird;

e) ein Verfahren zur Bewertung, ob die Prüfverpflichtung in den Akkreditierungsbereich der Prüfstelle fällt und ob die Prüfstelle über die Kompetenz, das Personal und die Ressourcen verfügt, die erforderlich sind, um das Prüfteam auszuwählen und die Prüftätigkeiten innerhalb der vorgegebenen Frist erfolgreich zu Ende zu führen.

(3) Bei der Bewertung der Kompetenz des Personals gemäß Absatz 2 Buchstabe c bewertet die Prüfstelle die Kompetenz anhand der Kompetenzkriterien gemäß Absatz 2 Buchstaben a und b.

(4) Das in Absatz 2 Buchstabe e genannte Verfahren umfasst auch ein Verfahren zur Bewertung, ob die Prüfteams über die Kompetenz und das Personal verfügen, die erforderlich sind, um die Prüftätigkeiten für ein bestimmtes Schifffahrtsunternehmen auszuführen.

(5) Die Prüfstelle stellt allgemeine und besondere Kompetenzkriterien auf, die mit den in Artikel 31 Absatz 4 sowie den Artikeln 31, 32 und 33 genannten Kriterien im Einklang stehen.

(6) Die Prüfstelle bewertet regelmäßig, mindestens einmal im Jahr, die Leistung des gesamten mit Prüftätigkeiten betrauten Personals, um sich dessen fortbestehender Kompetenz zu vergewissern.

(7) Die Prüfstelle überprüft regelmäßig den in Absatz 1 genannten Kompetenzprozess, um zu gewährleisten, dass

a) die Kompetenzkriterien gemäß Absatz 2 Buchstaben a und b nach Maßgabe der erforderlichen Kompetenz aufgestellt werden;

b) allen Problemen begegnet wird, die möglicherweise im Zusammenhang mit der Aufstellung der allgemeinen und besonderen Kompetenzkriterien gemäß Absatz 2 Buchstaben a und b ermittelt werden;

c) alle Anforderungen im Rahmen des Kompetenzprozesses erforderlichenfalls aktualisiert werden.

(8) Die Prüfstelle verfügt über ein System zur Aufzeichnung der Ergebnisse der im Rahmen des Kompetenzprozesses gemäß Absatz 1 ausgeführten Tätigkeiten.

(9) Die Kompetenz und die Leistung eines FuelEU-Prüfers im Seeverkehr und eines leitenden FuelEU-Prüfers im Seeverkehr werden von einem hinreichend kompetenten Bewerter beurteilt. Der Bewerter beobachtet diese Prüfer während der Prüfung des FuelEU-Berichts oder des anteiligen FuelEU-Berichts gegebenenfalls am Standort des Schifffahrtsunternehmens, um festzustellen, ob sie den Kompetenzkriterien genügen.

(10) Kann ein Mitarbeiter nicht nachweisen, dass er den Kompetenzkriterien für eine bestimmte ihm übertragene Aufgabe uneingeschränkt genügt, so ermittelt die Prüfstelle den Bedarf des betreffenden Mitarbeiters an zusätzlicher Schulung oder Arbeitserfahrung unter Aufsicht und organisiert diese. Die Prüfstelle beobachtet den betreffenden Mitarbeiter, bis er der Prüfstelle nachweist, dass er den Kompetenzkriterien genügt.

Artikel 31

Prüfteams

(1) Für jede Prüfverpflichtung stellt die Prüfstelle ein Prüfteam zusammen, das in der Lage ist, die in den Artikeln 4 bis 29 genannten Prüftätigkeiten auszuführen.

(2) Das Prüfteam besteht mindestens aus einem leitenden FuelEU-Prüfer im Seeverkehr sowie einer geeigneten Zahl von FuelEU-Prüfern im Seeverkehr und technischen Sachverständigen, soweit die Prüfstelle dies angesichts ihrer Einschätzung der Komplexität der auszuführenden Aufgaben und ihrer Fähigkeit, die notwendige Risikobewertung vorzunehmen, für angemessen hält.

(3) Mit der unabhängigen Überprüfung der Prüftätigkeiten im Zusammenhang mit einer bestimmten Prüfverpflichtung betraut die Prüfstelle einen unabhängigen Überprüfer, der nicht Teil des Prüfteams ist.

(4) Die Teammitglieder müssen über ein klares Verständnis ihrer Rolle im Prüfverfahren verfügen und wirksam in der jeweiligen Sprache kommunizieren können, um i) ihre Prüftätigkeiten auszuführen; ii) die vom Schiffsunternehmen vorgelegten Informationen zu prüfen.

(5) Besteht das Prüfteam aus nur einer Person, so muss diese alle an den FuelEU-Prüfer im Seeverkehr und den leitenden FuelEU-Prüfer im Seeverkehr gestellten Kompetenzanforderungen sowie die Anforderungen gemäß Artikel 32 erfüllen.

Artikel 32

Kompetenzanforderungen an FuelEU-Prüfer im Seeverkehr und leitende FuelEU-Prüfer im Seeverkehr

(1) FuelEU-Prüfer im Seeverkehr müssen über die Kompetenz verfügen, Überwachungskonzepte gemäß der Verordnung (EU) 2023/1805 zu bewerten und sowohl FuelEU-Berichte als auch anteilige FuelEU-Berichte gemäß derselben Verordnung zu prüfen.

(2) Für die Zwecke von Absatz 1 müssen FuelEU-Prüfer im Seeverkehr mindestens über folgende Kenntnisse verfügen:

a) Kenntnis der Verordnung (EU) 2023/1805 und des zugehörigen Sekundärrechts sowie der einschlägigen Leitlinien der Kommission und der Mitgliedstaaten;

b) Kenntnisse des Daten- und Informationsaudits sowie entsprechende Erfahrung, unter anderem in den Bereichen

   i) Methoden des Daten- und Informationsaudits, Anwendung der Wesentlichkeitsschwelle und Bewertung der Wesentlichkeit von Falschangaben;

   ii) Analyse von inhärenten Risiken und Kontrollrisiken;

   iii) Samplingtechniken für Datenstichproben und die Überprüfung von Kontrolltätigkeiten;

   iv) Bewertung von Daten- und Informationssystemen, IT-Systemen, Datenflusstätigkeiten, Kontrolltätigkeiten, Kontrollsystemen und Verfahren für Kontrolltätigkeiten.

(3) Darüber hinaus werden sektorspezifische Kenntnisse der in Anhang V genannten einschlägigen Bereiche sowie entsprechende Erfahrung berücksichtigt.

(4) Zusätzlich zu den an FuelEU-Prüfer im Seeverkehr gestellten Kompetenzanforderungen gemäß den Absätzen 1, 2 und 3 müssen leitende FuelEU-Prüfer im Seeverkehr nachgewiesen haben, dass sie ein Prüfteam leiten und die Verantwortung für die Ausführung der Prüftätigkeiten im Einklang mit dieser Verordnung tragen können.

Artikel 33

Kompetenzanforderungen an unabhängige Überprüfer

(1) Der unabhängige Überprüfer muss in geeigneter Weise ermächtigt sein, den Entwurf der Schlussfolgerungen zur Bewertung des Überwachungskonzepts, den Entwurf des Prüfberichts und die internen Prüfunterlagen gemäß Artikel 36 zu überprüfen.

(2) Der unabhängige Überprüfer muss die in Artikel 32 genannten Kompetenzanforderungen an leitende FuelEU-Prüfer im Seeverkehr erfüllen.

(3) Um zu bewerten, ob die internen Prüfunterlagen vollständig sind und ob im Laufe der Prüftätigkeiten genügend Belege zusammengetragen wurden, verfügt der unabhängige Überprüfer über die erforderliche Kompetenz für

a) die Analyse der übermittelten Angaben und die Bestätigung ihrer Vollständigkeit und Integrität;

b) die Beanstandung fehlender oder widersprüchlicher Angaben;

c) die Kontrolle von Datenwegen, wodurch er bewertet, ob die internen Prüfunterlagen vollständig sind und hinreichende Informationen zur Untermauerung des Entwurfs der Schlussfolgerungen zur Bewertung des Überwachungskonzepts, des Entwurf des Prüfberichts sowie der bei der internen Überprüfung untersuchten Schlussfolgerungen enthalten.

Artikel 34

Hinzuziehung technischer Sachverständiger

(1) Erforderlichenfalls kann die Prüfstelle technische Sachverständige mit eingehenden Kenntnissen und Fachwissen in einem bestimmten Bereich hinzuziehen, um den FuelEU-Prüfer im Seeverkehr und den leitenden FuelEU-Prüfer im Seeverkehr bei der Ausführung ihrer Prüftätigkeiten zu unterstützen.

(2) Verfügt der unabhängige Überprüfer nicht über die Kompetenz, einen bestimmten Aspekt im Überprüfungsprozess zu bewerten, so fordert die Prüfstelle die Unterstützung eines technischen Sachverständigen an.

(3) Der technische Sachverständige muss über die notwendige Kompetenz und das notwendige Fachwissen verfügen, um den FuelEU-Prüfer und den leitenden FuelEU-Prüfer oder gegebenenfalls den unabhängigen Überprüfer wirksam in dem Bereich zu unterstützen, in dem er aufgrund seiner Fachkenntnisse hinzugezogen wird. Darüber hinaus muss der technische Sachverständige über ein hinreichendes Verständnis der in Artikel 32 genannten Kenntnisse und Kompetenzen verfügen.

(4) Der technische Sachverständige erfüllt genau beschriebene Aufgaben unter der Leitung und vollen Verantwortung des unabhängigen Überprüfers oder des leitenden FuelEU-Prüfers im Seeverkehr, der das Prüfteam leitet, in dem der technische Sachverständige tätig ist.

Artikel 35

Verfahren für Prüftätigkeiten

(1) Die Prüfstelle muss mindestens eines bzw. einen der in den Artikeln 4 bis 29 beschriebenen Verfahren und Prozesse für Prüftätigkeiten einführen, dokumentieren, anwenden und pflegen.

(2) Bei der Einführung und Anwendung dieser Verfahren und Prozesse führt die Prüfstelle die Tätigkeiten in Einklang mit der harmonisierten Norm gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 betreffend Anforderungen an Validierungs- und Verifizierungsstellen für Treibhausgase zur Anwendung bei der Akkreditierung oder anderen Formen der Anerkennung aus.

(3) Die Prüfstelle muss ein Qualitätsmanagementsystem einführen, das die einheitliche Konzeption, Anwendung, Weiterentwicklung und Überprüfung der Verfahren und Prozesse im Einklang mit der harmonisierten Norm gemäß Absatz 2 gewährleistet, und dieses System dokumentieren, anwenden und aktuell halten.

(4) Das Qualitätsmanagementsystem gemäß Absatz 3 muss folgende Aspekte behandeln:

a) Strategien und Zuständigkeiten;

b) Überprüfung des Managements;

c) interne Audits;

d) Korrekturmaßnahmen;

e) Maßnahmen zur Ermittlung von Risiken und Chancen sowie entsprechende vorausschauende Maßnahmen;

f) Kontrolle dokumentierter Informationen.

(5) Darüber hinaus führt die Prüfstelle die folgenden Verfahren, Prozesse und Vorkehrungen im Einklang mit den harmonisierten Normen gemäß Absatz 2 ein:

a) einen Prozess und grundlegende Regeln für die Kommunikation mit dem Schifffahrtsunternehmen;

b) angemessene Vorkehrungen, um die Vertraulichkeit der erhaltenen Informationen zu wahren;

c) einen Prozess für die Behandlung von Einsprüchen der Schifffahrtsunternehmen;

d) einen Prozess für die Behandlung von Beschwerden der Schifffahrtsunternehmen (mit vorläufigem Zeitplan);

e) einen Prozess für die Vorlage eines überarbeiteten Prüfberichts, wenn ein Fehler im Prüfbericht, im FuelEU-Bericht oder im anteiligen FuelEU-Bericht entdeckt wurde, nachdem die Prüfstelle dem Schifffahrtsunternehmen den Prüfbericht übermittelt hat;

f) ein Verfahren oder einen Prozess für die Ausgliederung von Prüftätigkeiten an andere Einrichtungen;

g) ein Verfahren oder einen Prozess, das bzw. der gewährleistet, dass die Prüfstelle die volle Verantwortung für Prüftätigkeiten übernimmt, die von unter Vertrag genommenen Einzelpersonen ausgeführt werden;

h) Prozesse, die das ordnungsgemäße Funktionieren des Qualitätsmanagementsystems gemäß Absatz 3 gewährleisten, darunter

   i) Prozesse für die Überprüfung des Qualitätsmanagementsystems (mindestens einmal pro Jahr, wobei zwischen zwei Überprüfungen nicht mehr als 15 Monate vergehen dürfen);

   ii) Prozesse für interne Audits (mindestens einmal pro Jahr, wobei zwischen zwei internen Audits nicht mehr als 15 Monate vergehen dürfen);

   iii) Prozesse für die Ermittlung von und den Umgang mit Nichtkonformitäten im Rahmen der Tätigkeiten der Prüfstelle sowie das Ergreifen von Maßnahmen zur Korrektur solcher Nichtkonformitäten;

   iv) Prozesse für die Ermittlung der mit den Tätigkeiten der Prüfstelle verbundenen Risiken und Chancen sowie das Ergreifen entsprechender vorausschauender Maßnahmen im Hinblick auf diese Risiken und Chancen;

   v) Prozesse für die Kontrolle dokumentierter Informationen.

Artikel 36

Interne Prüfunterlagen

(1) Die Prüfstelle erstellt interne Prüfunterlagen, die mindestens Folgendes enthalten:

a) die Ergebnisse der Prüftätigkeiten;

b) den Prüfplan, die strategische Analyse und die Risikobewertung;

c) hinreichende Informationen zur Untermauerung der Bewertung des Überwachungskonzepts und des Entwurfs des Prüfberichts, einschließlich einer Begründung, ob Falschangaben wesentlich waren oder nicht.

(2) Die internen Prüfunterlagen werden so geführt, dass der in den Artikeln 8 und 24 genannte unabhängige Überprüfer und die nationale Akkreditierungsstelle beurteilen können, ob die Prüfung im Einklang mit dieser Verordnung durchgeführt wurde.

Artikel 37

Aufzeichnungen und Kommunikation

(1) Die Prüfstelle führt und verwaltet Aufzeichnungen zum Nachweis der Konformität mit dieser Verordnung, auch in Bezug auf die Kompetenz und Unparteilichkeit ihres Personals.

(2) Die Prüfstelle stellt Schifffahrtsunternehmen im Einklang mit der harmonisierten Norm gemäß Artikel 35 Absatz 2 regelmäßig Informationen zur Verfügung.

(3) Die Prüfstelle wahrt im Einklang mit der harmonisierten Norm gemäß Artikel 35 Absatz 2 die Vertraulichkeit der im Rahmen der Prüfung erlangten Informationen.

Artikel 38

Unabhängigkeit und Unparteilichkeit

(1) Die Prüfstelle muss von Schifffahrtsunternehmen unabhängig sein und ihre Prüftätigkeiten unparteiisch ausführen.

(2) Um Unabhängigkeit und Unparteilichkeit zu gewährleisten, darf die Prüfstelle und jeder Teil derselben Rechtsperson kein Schifffahrtsunternehmen, Eigner oder Eigentum eines solchen Unternehmen sein, noch darf sie mit dem Schifffahrtsunternehmen Beziehungen unterhalten, die ihre Unabhängigkeit und Unparteilichkeit beeinträchtigen könnten.

(3) Die Prüfstelle wird so organisiert, dass ihre Objektivität, Unabhängigkeit und Unparteilichkeit gewahrt bleibt. Es gelten die einschlägigen Anforderungen der harmonisierten Norm gemäß Artikel 35 Absatz 2.

(4) Die Prüfstelle darf keine Prüftätigkeiten für ein Schifffahrtsunternehmen ausführen, das mit einem untragbaren Risiko für die Unparteilichkeit der Prüfstelle verbunden ist oder diese in einen Interessenkonflikt bringt. Die Prüfstelle darf ihr Personal oder das von ihr unter Vertrag genommenes Personal nicht für die Bewertung eines Überwachungskonzepts oder die Prüfung eines FuelEU-Berichts oder eines anteiligen FuelEU-Berichts einsetzen, wenn sich dabei ein tatsächlicher oder potenzieller Interessenkonflikt ergeben könnte. Darüber hinaus muss die Prüfstelle sicherstellen, dass die Tätigkeiten von Personal oder Einrichtungen die Vertraulichkeit, Objektivität, Unabhängigkeit und Unparteilichkeit der Prüfung nicht beeinträchtigen. Zu diesem Zweck überwacht die Prüfstelle Risiken für die Unparteilichkeit und trifft geeignete Maßnahmen, um diesen Risiken entgegenzuwirken.

(5) Ein Interessenkonflikt in den Beziehungen zu einem Schifffahrtsunternehmen gilt für die Prüfstelle insbesondere dann als gegeben, wenn

a) die Beziehungen zwischen der Prüfstelle und dem Schifffahrtsunternehmen auf gemeinsamem Eigentum, gemeinsamen Verwaltungsstrukturen, gemeinsamer Leitung oder gemeinsamem Personalbestand, gemeinsam genutzten Ressourcen, gemeinsamen Finanzen, gemeinsamen Verträgen oder gemeinsamen Vertriebsstrukturen beruhen;

b) das Schifffahrtsunternehmen die in Absatz 7 Buchstabe a genannten Beratungsdienste oder die in Absatz 7 Buchstabe b genannte technische Hilfe von einer Beratungsstelle, einer Einrichtung der technischen Hilfe oder einer sonstigen Einrichtung erhalten hat, die Beziehungen zu der Prüfstelle unterhält und deren Unparteilichkeit gefährdet.

(6) Für die Zwecke von Absatz 5 Buchstabe b gilt die Unparteilichkeit der Prüfstelle als gefährdet, wenn die Beziehungen zwischen ihr und der Beratungsstelle, der Einrichtung der technischen Hilfe oder der sonstigen Einrichtung auf gemeinsamem Eigentum, gemeinsamen Verwaltungsstrukturen, gemeinsamer Leitung oder gemeinsamem Personalbestand, gemeinsam genutzten Ressourcen, gemeinsamen Finanzen, gemeinsamen Verträgen, gemeinsamen Vertriebsstrukturen, der gemeinsamen Zahlung von Verkaufsprovisionen oder sonstigen Anreizen für die Empfehlung neuer Kunden beruhen.

(7) Ein untragbares Risiko für die Unparteilichkeit oder ein Interessenkonflikt gilt dann als gegeben, wenn eine Prüfstelle oder ein Teil derselben Rechtsperson

a) Beratungsdienste für die Entwicklung eines Teils des im Überwachungskonzept beschriebenen Überwachungs- und Berichterstattungsprozesses leistet, einschließlich der Entwicklung der Überwachungsmethode, des Erstellens des FuelEU-Berichts oder des anteiligen FuelEU-Berichts und der Ausarbeitung des Überwachungskonzepts;

b) technische Hilfe bei der Entwicklung oder Weiterentwicklung des Überwachungs- und Berichterstattungssystems für Emissionen oder andere relevante Informationen gemäß der Verordnung (EU) 2023/1805 leistet.

(8) Die Prüfstelle darf die unabhängige Überprüfung und die Erstellung des Prüfberichts nicht ausgliedern.

(9) Gliedert die Prüfstelle andere Prüftätigkeiten aus, so müssen die beauftragten Unternehmen die einschlägigen Anforderungen der harmonisierten Norm gemäß Artikel 35 Absatz 2 erfüllen.

(10) Die Untervertragnahme von Einzelpersonen für die Ausführung von Prüftätigkeiten gilt jedoch nicht als Ausgliederung im Sinne von Absatz 9, wenn die Prüfstelle bei der Untervertragnahme die volle Verantwortung für die Prüftätigkeiten übernimmt, die die unter Vertrag genommenen Personen ausführen.

(11) Bei der Untervertragnahme von Einzelpersonen für die Ausführung von Prüftätigkeiten verlangt die Prüfstelle, dass die betreffenden Personen eine schriftliche Vereinbarung unterzeichnen, der zufolge sie die Verfahren der Prüfstelle einhalten und kein Interessenkonflikt hinsichtlich der auszuführenden Prüftätigkeiten vorliegt.

(12) Die Prüfstelle muss ein Verfahren einführen, das dauerhaft sowohl ihre eigene Unparteilichkeit und Unabhängigkeit als auch die der Teile derselben Rechtsperson, von sonstigen in Absatz 6 genannten Einrichtungen und des gesamten an der Prüfung beteiligten Personals und Vertragspersonals gewährleistet, und dieses Verfahren dokumentieren, anwenden und aktuell halten. Das Verfahren schließt einen Mechanismus ein, der die Unparteilichkeit und Unabhängigkeit der Prüfstelle wahrt und den einschlägigen Anforderungen der harmonisierten Norm gemäß Artikel 35 entspricht.

(13) Prüft die Prüfstelle ein Schifffahrtsunternehmen, das sie bereits in vorangegangenen Jahren geprüft hat, so bewertet sie das Risiko für ihre Unparteilichkeit und ergreift Maßnahmen, um dieses Risiko zu verringern.

Artikel 39

Inkrafttreten

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

Diese Verordnung gilt ab dem 1. September 2024.

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

Brüssel, den 26. Juli 2024

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG I

VORLAGE FÜR DEN FUELEU-BERICHT

TEIL A

KENNDATEN DES SCHIFFES UND DES SCHIFFFAHRTSUNTERNEHMENS

a) Name des Schiffes;

b) Kennnummer des Schiffes im eindeutigen IMO-Kennnummernsystem für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner;

c) Registerhafen;

d) Heimathafen (falls nicht mit dem Registerhafen identisch);

e) Schiffskategorie ([1]);

f) Eisklasse des Schiffes ([2]);

g) technische Effizienz des Schiffes anhand eines der folgenden Indikatoren:

1. Energieeffizienz-Kennwert für Schiffsneubauten (Energy Efficiency Design Index, EEDI) oder Energieeffizienz-Kennwert für Bestandsschiffe (Efficiency Existing Ship Index, EEXI), sofern in Anhang VI Kapitel 4 Regel 22 bzw. 23 des MARPOL-Übereinkommens vorgesehen, ausgedrückt in Gramm CO_2/Tonnen-Seemeile;

2. geschätzter Kennwert (Estimated Index Value, EIV), berechnet nach der IMO-Entschließung MEPC.215(63), ausgedrückt in Gramm CO_2/Tonnen-Seemeile;

h) Name des Schiffseigners;

i) Kennnummer des eingetragenen Schiffseigners im eindeutigen IMO-Kennnummernsystem für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner;

j) Anschrift des Schiffseigners: Ort, Landesteil, Postleitzahl, Land;

k) Name des Schifffahrtsunternehmens (soweit nicht mit dem Schiffseigner identisch)

l) Kennnummer des Schifffahrtsunternehmens im eindeutigen IMO-Kennnummernsystem für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner (soweit nicht mit dem Schiffseigner identisch);

m) folgende Angaben zur Kontaktperson des Schifffahrtsunternehmens:

— Name: Titel, Vorname, Nachname, Name des Unternehmens, Funktion;

— Anschrift: Ort, Landesteil, Postleitzahl, Land;

— Telefon;

— E-Mail.

TEIL B

KENNDATEN DER PRÜFSTELLE

a) Name der Prüfstelle;

b) Anschrift des Unternehmens und seines Hauptgeschäftssitzes: Ort, Landesteil, Postleitzahl, Land;

c) Akkreditierungsnummer.

TEIL C

ANGABEN ZUR VERWENDETEN ÜBERWACHUNGSMETHODE UND DER DAMIT VERBUNDENEN UNSICHERHEIT

a) Verwendete Überwachungsmethode je Kraftstoffverbraucher;

b) mit der jeweiligen Überwachungsmethode verbundene Unsicherheit, ausgedrückt in %.

([1]) Wählen Sie eine der in der Durchführungsverordnung (EU) 2023/2449 der Kommission (ABl. L, 2023/2449, 7.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2449/oj) genannten Kategorien aus.

([2]) Pflichtangabe zum Ausschluss der aufgrund der Eisklasse des Schiffes und/oder aufgrund der Fahrt in vereisten Gewässern zusätzlich verbrauchten Energie.

TEIL D

FAHRTDATEN

a) Abfahrtshafen und Ankunftshafen, einschließlich Datum und Uhrzeit der Abfahrt und der Ankunft;

b) am Liegeplatz verbrachte Zeit;

c) Hafen: Name, Ort (LOCODE);

d) am Kai festgemacht verbrachte Zeit oder am Ankerplatz verbrachte Zeit oder beides, in Stunden.

TEIL E

ENERGIEVERBRAUCH

a) Landstromanschluss und -verbrauch für jedes Schiff, das unter Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2023/1805 fällt:

— Hafen: Name, Ort (LOCODE), Terminal oder Liegeplatz;

— am Kai festgemacht verbrachte Zeit und am Ankerplatz verbrachte Zeit, falls zutreffend, Landstromanschluss in Stunden: Angaben zum Anschluss;

— bereitgestellte Energie: dem Anschluss zugewiesener Leistungsanteil in [kW] (falls zutreffend), Stromverbrauch im Abrechnungszeitraum in [kWh], Angaben zur Spitzenleistung (falls verfügbar),

— Zählerdaten;

b) Ausnahmen vom Landstromanschluss gemäß Artikel 6 der Verordnung (EU) 2023/1805, falls zutreffend;

c) aggregierte Menge jeder Art von Kraftstoff, der am Kai festgemacht und am Ankerplatz verbraucht wurde, ausgedrückt in Tonnen:

1. aggregierte Menge jeder Art von Kraftstoff, der in Anlaufhäfen auf einer Insel eines Mitgliedstaats mit weniger als 200 000 ständigen Einwohnern, für die ein Mitgliedstaat eine Ausnahme gemäß Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2023/1805 eingeführt hat, verbraucht wurde;

2. aggregierte Menge jeder Art von Kraftstoff, der in Anlaufhäfen in Gebieten in äußerster Randlage, für die ein Mitgliedstaat eine Ausnahme gemäß Artikel 2 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2023/1805 eingeführt hat, verbraucht wurde;

d) Menge jeder Art von Kraftstoff, der auf See verbraucht wurde;

1. Gesamtmenge jeder Art von Kraftstoff, der im Rahmen von Tätigkeiten, die in den Anwendungsbereich von Artikel 2 der Verordnung (EU) 2023/1805 fallen, verbraucht wurde;

2. aggregierte Menge jeder Art von Kraftstoff, der auf allen Fahrten zwischen Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbraucht wurde;

3. aggregierte Menge jeder Art von Kraftstoff, der auf allen Fahrten von Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbraucht wurde;

4. aggregierte Menge jeder Art von Kraftstoff, der auf allen Fahrten zu Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbraucht wurde;

5. aggregierte Menge jeder Art von Kraftstoff, der auf allen Fahrten zu oder von einem Anlaufhafen in einem Gebiet in äußerster Randlage im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbraucht wurde;

6. aggregierte Menge jeder Art von Kraftstoff, der auf allen Fahrten von anderen Fahrgastschiffen als Kreuzfahrt-Fahrgastschiffen zwischen einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet desselben Mitgliedstaats auf einer Insel mit weniger als 200 000 ständigen Einwohnern, wofür ein Mitgliedstaat eine Ausnahme gemäß Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2023/1805 eingeführt hat, verbraucht wurde;

7. aggregierte Menge jeder Art von Kraftstoff, die auf allen Fahrten zwischen einem Anlaufhafen in einem Gebiet in äußerster Randlage und einem anderen Anlaufhafen in einem Gebiet in äußerster Randlage, wofür ein Mitgliedstaat eine Ausnahme gemäß Artikel 2 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2023/1805 eingeführt hat, verbraucht wurde;

8. aggregierte Menge jeder Art von Kraftstoff, der auf allen im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen oder Verträgen über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes unternommenen grenzüberschreitenden Fahrten zu den Anlaufhäfen anderer Mitgliedstaaten, für die ein Mitgliedstaat eine Ausnahme gemäß Artikel 2 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2023/1805 eingeführt hat, verbraucht wurde;

9. aggregierte Menge jeder Art von Kraftstoff, der auf allen im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen oder Verträgen über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes unternommenen Fahrten zu den Anlaufhäfen anderer Mitgliedstaaten, für die ein Mitgliedstaat eine Ausnahme gemäß Artikel 2 Absatz 6 der Verordnung (EU) 2023/1805 eingeführt hat, verbraucht wurde;

e) Menge des Landstroms, der dem Schiff geliefert wurde;

f) folgende Angaben für jede Art von Kraftstoff, der am Kai festgemacht, am Ankerplatz und auf See verbraucht wurde:

1. unterer Heizwert (lower calorific value):

2. Well-to-Tank-Emissionsfaktoren;

3. $CfCO_2$-Emissionsfaktoren;

4. $CfCH_4$-Emissionsfaktoren;

5. CfN_2O-Emissionsfaktoren;

6. CSlip für die verschiedenen Kraftstoffverbraucher an Bord;

g) Menge der Energie aus emissionsfreier Technologie ([3]), die am Liegeplatz verbraucht wurde;

h) Menge jeder Art von Energie aus Ersatzenergiequellen, die am Liegeplatz und auf See verbraucht wurde;

i) Belohnungsfaktor für windunterstützten Antrieb.

TEIL F

DATEN ZUR ANWENDUNG DER AUSNAHMEN AUFGRUND DER EISKLASSE UND DER FAHRT IN VEREISTEN GEWÄSSERN

a) Eisklasse des Schiffes ([4]);

b) Daten, die zu melden sind, wenn das Schifffahrtsunternehmen beantragt, die aufgrund der Fahrt in vereisten Gewässern zusätzlich verbrauchte Energie von der an Bord verbrauchten Energie auszuschließen:

1. Datum, Uhrzeit (UTC-Zeit) und Position der Einfahrt in vereiste Gewässer und der Ausfahrt aus vereisten Gewässern;

2. Strecke, die auf der Fahrt in vereisten Gewässern zurückgelegt wurde;

3. Menge jeder Art von Kraftstoff, der auf der Fahrt in vereisten Gewässern verbraucht wurde;

4. Gesamtstrecke aller Fahrten, die im Berichtszeitraum zurückgelegt wurde.

([3]) Speicherung auf See erzeugten Stroms an Bord; Speicherung von Landstrom an Bord; Speicherung von Strom aus ausgetauschten Batterien an Bord; Stromerzeugung aus Windenergie an Bord; Stromerzeugung aus Sonnenenergie an Bord.

([4]) Pflichtangabe zum Ausschluss der aufgrund der Eisklasse des Schiffes und/oder aufgrund der Fahrt in vereisten Gewässern zusätzlich verbrauchten Energie.

ANHANG II

VORLAGE FÜR DEN FUELEU-PRÜFBERICHT

TEIL A

KENNDATEN DES SCHIFFES, DES SCHIFFFAHRTSUNTERNEHMENS UND DER PRÜFSTELLE

a) Name des Schiffes;

b) Kennnummer des Schiffes im eindeutigen IMO-Kennnummernsystem für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner;

c) Registerhafen;

d) Heimathafen (falls nicht mit dem Registerhafen identisch).

e) Schiffskategorie ([1]);

f) Eisklasse des Schiffes ([2]);

g) technische Effizienz des Schiffes anhand eines der folgenden Indikatoren (freiwillige Angabe):

   1. Energieeffizienz-Kennwert für Schiffsneubauten (Energy Efficiency Design Index, EEDI) oder Energieeffizienz-Kennwert für Bestandsschiffe (Efficiency Existing Ship Index, EEXI), sofern in Anhang VI Kapitel 4 Regel 22 bzw. 23 des MARPOL-Übereinkommens vorgesehen, ausgedrückt in Gramm CO_2/Tonnen-Seemeile;

   2. geschätzter Kennwert (Estimated Index Value, EIV), berechnet nach der IMO-Entschließung MEPC.215(63), ausgedrückt in Gramm CO_2/Tonnen-Seemeile;

h) Name des Schiffseigners;

i) Kennnummer des eingetragenen Schiffseigners im eindeutigen IMO-Kennnummernsystem für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner;

j) Anschrift des Schiffseigners: Ort, Landesteil, Postleitzahl, Land;

k) Name des Schifffahrtsunternehmens (soweit nicht mit dem Schiffseigner identisch)

l) Kennnummer des Schifffahrtsunternehmens im eindeutigen IMO-Kennnummernsystem für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner (soweit nicht mit dem Schiffseigner identisch);

m) folgende Angaben zur Kontaktperson des Schifffahrtsunternehmens:

   1. Name: Titel, Vorname, Nachname, Name des Unternehmens, Funktion;

   2. Anschrift: Ort, Landesteil, Postleitzahl, Land;

   3. Telefon;

   4. E-Mail;

n) Prüfstelle, die den FuelEU-Bericht prüft:

   1. Name der Prüfstelle;

   2. Akkreditierungsnummer;

o) FuelEU-Prüfteam im Seeverkehr:

   1. Leitender FuelEU-Prüfer im Seeverkehr: Name: Titel, Vorname, Nachname, Funktion;

   2. Liste der FuelEU-Prüfer im Seeverkehr: Name: Titel, Vorname, Nachname, Funktion;

TEIL B

ZUSAMMENFASSUNG DER IM RAHMEN DER PRÜFUNG ANGEWENDETEN VERFAHREN

a) Anwendungsbereich und Ziele der Prüfung;

b) Verweis auf den FuelEU-Bericht und den Berichtszeitraum, auf den sich die Prüfung bezieht;

c) Verweis auf das Überwachungskonzept, das den Berichtszeitraum betrifft;

d) Beschreibung der Prüfmethode und der im Rahmen der Prüfung ausgeführten Tätigkeiten;

e) Zusammenfassung der Änderungen am Überwachungskonzept und Tätigkeitsdaten im betreffenden Berichtszeitraum;

([1]) Wählen Sie eine der in der Durchführungsverordnung (EU) 2023/2449 genannten Kategorien aus.

([2]) Pflichtangabe zum Ausschluss der aufgrund der Eisklasse des Schiffes und/oder aufgrund der Fahrt in vereisten Gewässern zusätzlich verbrauchten Energie.

f) durchgeführte Standortbegehungen und virtuelle Standortbegehungen oder Gründe für den Verzicht darauf.

TEIL C

ERGEBNIS DER PRÜFUNG DES FUELEU-BERICHTS

a) Prüffeststellungen: Empfehlungen für Verbesserungen;

b) Prüffeststellungen: Nichtkonformitäten;

c) Prüffeststellungen: wesentliche Falschangaben;

d) Schlussfolgerung: Erklärung der Prüfstelle.

ANHANG III

VORLAGE FÜR DIE FUELEU-KONFORMITÄTSBILANZ

TEIL A

KENNDATEN DES SCHIFFES, DES SCHIFFFAHRTSUNTERNEHMENS UND DER PRÜFSTELLE

a) Name des Schiffes;

b) Kennnummer des Schiffes im eindeutigen IMO-Kennnummernsystem für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner;

c) Registerhafen;

d) Heimathafen (falls nicht mit dem Registerhafen identisch).

e) Schiffskategorie ([1]);

f) Eisklasse des Schiffes ([2]);

g) Name des Schifffahrtsunternehmens;

h) Kennnummer des Schifffahrtsunternehmens im eindeutigen IMO-Kennnummernsystem für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner

i) Prüfstelle:

   1. Name der Prüfstelle;

   2. Akkreditierungsnummer.

TEIL B

TREIBHAUSGASINTENSITÄT DER AN BORD DES SCHIFFES VERBRAUCHTEN ENERGIE

a) Jährliche durchschnittliche Treibhausgasintensität der an Bord verbrauchten Energie gemäß der Methode in Anhang I der Verordnung (EU) 2023/1805;

b) Menge der jährlich an Bord verbrauchten Energie, ausgenommen Landstrom;

c) Menge der jährlich an Bord verbrauchten Energie aus erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs;

d) Menge der jährlich verbrauchten Energie aus Landstromversorgung;

e) Menge der an Bord verbrauchten Energie aus anderen Energiequellen.

TEIL C

KONFORMITÄTSBILANZ DES SCHIFFES

Konformitätsbilanz des Schiffes gemäß der Formel in Anhang IV Teil A Buchstabe a der Verordnung (EU) 2023/1805.

TEIL D

NICHTKONFORME HAFENAUFENTHALTE

a) Hafen: Name, Ort (LOCODE), Terminal oder Liegeplatz;

b) am Kai festgemacht verbrachte Zeit oder am Ankerplatz verbrachte Zeit oder beides, in Stunden;

c) Strombedarf am Liegeplatz;

d) zuständige Hafenbehörde.

([1]) Wählen Sie eine der in der Durchführungsverordnung (EU) 2023/2449 genannten Kategorien aus.
([2]) Pflichtangabe zum Ausschluss der aufgrund der Eisklasse des Schiffes und/oder aufgrund der Fahrt in vereisten Gewässern zusätzlich verbrauchten Energie.

TEIL E

MENGE DER VERBRAUCHTEN ENERGIE

a) Menge der jährlich an Bord verbrauchten Energie, ausgenommen Landstrom;

b) Menge der jährlich an Bord verbrauchten Energie aus erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs.

ANHANG IV

VORLAGE FÜR DEN FUELEU-KONFORMITÄTSNACHWEIS

Nach der Bewertung des FuelEU-Berichts für den Berichtszeitraum „JAHR N –1“ und der Berechnung der entsprechenden Konformitätsbilanz wird hiermit bescheinigt, dass das Schiff „NAME“ den Anforderungen der Verordnung (EU) 2023/1805 genügt.

Dieser Konformitätsnachweis wurde am „TAG/MONAT/JAHR N“ ausgestellt.

Dieser Konformitätsnachweis ist mit dem FuelEU-Bericht Nr. „NUMMER“ verknüpft und gilt bis zum 30. JUNI „JAHR N + 1“, 18 Monate nach Ablauf des Berichtszeitraums oder bis zur Ausstellung eines neuen Nachweises für denselben Zeitraum oder bis zur Ungültigerklärung durch den Verwaltungsstaat.

TEIL A

ANGABEN ZUM SCHIFF

a) Name des Schiffes;

b) Kennnummer des Schiffes im eindeutigen IMO-Kennnummernsystem für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner;

c) Registerhafen;

d) Heimathafen (falls nicht mit dem Registerhafen identisch)

e) Schiffskategorie ([1]);

f) Flaggenstaat/Register;

g) Bruttoregistertonnen.

TEIL B

ANGABEN ZUM SCHIFFSEIGNER

a) Name des Schiffseigners;

b) Kennnummer des Schiffseigners im eindeutigen IMO-Kennnummernsystem für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner;

c) Anschrift des Schiffseigners: Ort, Landesteil, Postleitzahl, Land;

TEIL C

ANGABEN ZUM SCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN, DAS DIE VERPFLICHTUNGEN GEMÄß DER VERORDNUNG (EU) 2023/1805 ERFÜLLT (FREIWILLIG)

a) Name des Schifffahrtsunternehmens;

b) Kennnummer im eindeutigen IMO-Kennnummernsystem für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner;

c) Art des Schifffahrtsunternehmens ([2]);

d) Anschrift des Schifffahrtsunternehmens: Ort, Landesteil, Postleitzahl, Land.

TEIL D

PRÜFSTELLE ([3])

a) Akkreditierungsnummer;

b) Name der Prüfstelle;

c) Anschrift des Unternehmens und seines Hauptgeschäftssitzes: Ort, Landesteil, Postleitzahl, Land.

([1]) Wählen Sie eine der in der Durchführungsverordnung (EU) 2023/2449 genannten Kategorien aus.
([2]) „Schiffseigner und ISM-Unternehmen“ oder „ISM-Unternehmen, das nicht mit dem Schiffseigner identisch ist“.
([3]) Prüfstelle, die den Prüfbericht erstellt hat.

ANHANG V

SEEVERKEHRSSPEZIFISCHE KENNTNISSE UND ERFAHRUNG

Für die Zwecke von Artikel 32 Absatz 3 werden Kenntnisse und Erfahrung auf folgenden Gebieten berücksichtigt:

— Verständnis der einschlägigen Vorschriften des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen) und des SOLAS-Übereinkommens, darunter der Regeln über die Energieeffizienz von Schiffen ([1]), der Technischen NOx-Vorschrift ([2]), der Regel über Schwefeloxide ([3]), der Regel über die Kraftstoffqualität ([4]), des Codes über Intaktstabilität 2008 und der einschlägigen Leitlinien, etwa der Leitlinien zur Erstellung des Energieeffizienz-Managementplans für Schiffe (Ship Energy Efficiency Management Plan, SEEMP).

— mögliche Synergien zwischen der Verordnung (EU) 2023/1805, der Verordnung (EU) 2015/757, den bestehenden seeverkehrsspezifischen Managementsystemen (z. B. ISM-Code) und anderen einschlägigen sektorspezifischen Leitlinien, etwa den Leitlinien zur Erstellung des SEEMP;

— Kraftstoffverbraucher an Bord eines Schiffes;

— Erfassung von Fahrten sowie Verfahren, die die Vollständigkeit und Richtigkeit der (vom Schifffahrtsunternehmen vorgelegten) Fahrtenliste sicherstellen;

— zuverlässige externe Quellen (einschließlich Schiffsverfolgungsdaten), die zur Gegenprüfung der von Schiffen stammenden Daten herangezogen werden können;

— Methoden zur Berechnung des Kraftstoff- und Landstromverbrauchs, die auf Schiffen in der Praxis angewendet werden;

— Anwendung von Unsicherheiten gemäß der Verordnung (EU) 2023/1805, der Verordnung (EU) 2015/757 und den einschlägigen Leitlinien;

— Anwendung von Emissionsfaktoren für alle an Bord eines Schiffes verwendeten Kraftstoffe, darunter Flüssigerdgas, Biokraftstoffe, erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs und andere alternative Kraftstoffe;

— Verständnis der Zertifizierung von Kraftstoffen gemäß der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates ([5]);

— Kraftstoffhandhabung, Reinigung von Kraftstoffen, Bunkersysteme;

— Wartung/Qualitätskontrolle der Messeinrichtungen auf Schiffen;

— Bunkerunterlagen, einschließlich Bunkerlieferbescheinigungen;

— Seetagebücher, Fahrten- und Hafendokumentationen, Brückenbücher;

— Handelsunterlagen, z. B. Charterverträge, Konnossemente;

— bestehende gesetzliche Anforderungen;

— Betrieb der Bunkersysteme auf Schiffen;

— Bestimmung der Kraftstoffdichte auf Schiffen in der Praxis;

— Datenflussprozesse und -aktivitäten zur Berechnung der beförderten Ladung (in Volumen oder Gewicht), wie sie auf Schiffstypen und Tätigkeiten gemäß der Verordnung (EU) 2023/1805 und der Verordnung (EU) 2015/757 angewendet werden;

([1]) Anlage VI Regel 22 des MARPOL-Übereinkommens.
([2]) Revidierte Technische Vorschrift über die Kontrolle der Stickoxid-Emissionen aus Schiffsdieselmotoren (Entschließung MEPC.176(58), geändert durch Entschließung MEPC.177(58)).
([3]) Anlage VI Regel 14 des MARPOL-Übereinkommens.
([4]) Anlage VI Regel 18 des MARPOL-Übereinkommens.
([5]) Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).

— Datenflussprozesse zur Berechnung der zurückgelegten Strecke und der auf See und im Hafen verbrachten Zeit für Fahrten gemäß der Verordnung (EU) 2023/1805;

— technische Geräte und Systeme, die auf Schiffen zur Bestimmung des Kraftstoff- und Landstromverbrauchs, der Beförderungsleistung und anderer relevanter Informationen eingesetzt werden.