

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2015/757 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 29ης Απριλίου 2015****για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ****(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 192 παράγραφος 1,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,

Αφού ζήτησε τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 2009/29/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁾ και η απόφαση αριθ. 406/2009/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁴⁾ διά των οποίων ζητείται να συμβάλουν όλοι οι τομείς της οικονομίας, συμπεριλαμβανομένων των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών, στη μείωση των εκπομπών, ορίζει: εάν έως τις 31 Δεκεμβρίου 2011 δεν εγκριθεί από τα κράτη μέλη διεθνής συμφωνία η οποία, στους στόχους μείωσης που θα ορίζει, θα περιλαμβάνει τις εκπομπές της διεθνούς ναυτιλίας, μέσω του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), ή δεν εγκριθεί μια τέτοια συμφωνία μέσω της σύμβασης-πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή από την Κοινότητα, η Επιτροπή θα πρέπει να διατυπώσει πρόταση να περιληφθούν οι εκπομπές της διεθνούς ναυτιλίας στη δέσμευση για μείωση των εκπομπών που αναλαμβάνει η Κοινότητα, με στόχο να τεθεί σε ισχύ η προτεινόμενη πράξη έως το 2013. Η πρόταση αυτή θα πρέπει να ελαχιστοποιεί τυχόν αρνητικό αντίκτυπο επί της ανταγωνιστικότητας της Κοινότητας λαμβάνοντας υπόψη τα δυνάμει οφέλη για το περιβάλλον.
- (2) Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν επιπτώσεις στο παγκόσμιο κλίμα και στην ποιότητα του αέρα, ως αποτέλεσμα των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) και άλλων εκπομπών, π.χ. των εκπομπών οξειδίων του αζώτου (NO_x), οξειδίων του θείου (SO₂), μεθανίου (CH₄), σωματιδίων (PM) και μαύρου άνθρακα (BC).
- (3) Οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές παραμένουν το μόνο μέσο μεταφοράς που δεν περιλαμβάνεται στη δέσμευση της Ένωσης για μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου. Σύμφωνα με την εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει την πρόταση για τον παρόντα κανονισμό, οι εκπομπές CO₂ από διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές που σχετίζονται με την Ένωση αυξήθηκαν κατά 48 % μεταξύ 1990 και 2007.
- (4) Με βάση την ταχύτατα αναπτυσσόμενη επιστημονική κατανόηση των επιπτώσεων στο παγκόσμιο κλίμα των εκπομπών από θαλάσσιες μεταφορές που δεν σχετίζονται με το CO₂, θα πρέπει να διενεργείται τακτικά επικαιροποιημένη αξιολόγηση του αντίκτυπου στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού. Βάσει των αξιολογήσεων της, η Επιτροπή θα πρέπει να αναλύει τις συνέπειες για τις πολιτικές και τα μέτρα με στόχο τη μείωση των εκπομπών.
- (5) Στο ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 5ης Φεβρουαρίου 2014 σχετικά με πλαίσιο για τις πολιτικές που αφορούν το κλίμα και την ενέργεια με χρονικό ορίζοντα το έτος 2030 καλείται η Επιτροπή και τα κράτη μέλη να θέσουν ως δεσμευτικό στόχο για την ΕΕ τη μείωση, μέχρι το 2030, των εγχώριων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 40 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο επεσήμανε επίσης ότι, για να ανταποκριθεί η Ένωση στις παγκόσμιες προσπάθειες κατά το μερίδιο που της αναλογεί, θα χρειαστεί να συμβάλουν όλοι οι τομείς της οικονομίας στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

⁽¹⁾ ΕΕ C 67 της 6.3.2014, σ. 170.

⁽²⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 16ης Απριλίου 2014 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα) και θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση της 5ης Μαρτίου 2015 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα). Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 28ης Απριλίου 2015 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽³⁾ Οδηγία 2009/29/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, για τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ με στόχο τη βελτίωση και την επέκταση του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου της Κοινότητας (ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 63).

⁽⁴⁾ Απόφαση αριθ. 406/2009/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, περί των προσαρτηθέντων των κρατών μελών να μειώσουν τις οικείες εκπομπές αερίων θερμοκηπίου, ώστε να τηρηθούν οι δεσμεύσεις της Κοινότητας για μείωση των εκπομπών αυτών μέχρι το 2020 (ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 136).

- (6) Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, στα συμπεράσματά του της 23ης και 24ης Οκτωβρίου 2014, τάχθηκε υπέρ ενός δεσμευτικού στόχου της ΕΕ για εγχώρια μείωση των εκπομπών αερίου του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 40 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο αναφέρθηκε επίσης στη σημασία της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και των κινδύνων που συνδέονται με την εξάρτηση του τομέα των μεταφορών από τα ορυκτά καύσιμα, και κάλεσε την Επιτροπή να εξετάσει περαιτέρω μέσα και μέτρα για μια σφαιρική και τεχνολογικά ουδέτερη προσέγγιση, μεταξύ άλλων, για την προώθηση της μείωσης των εκπομπών και της ενεργειακής απόδοσης στις μεταφορές.
- (7) Στο 7ο πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον⁽¹⁾ επισημαίνεται ότι για να ανταποκριθεί η Ένωση στις παγκόσμιες προσπάθειες κατά το μερίδιο που της αναλογεί, θα χρειαστεί να συμβάλλουν όλοι οι τομείς της οικονομίας στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Σε αυτό το πνεύμα, το 7ο πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον υπογραμμίζει ότι είναι αναγκαίο να συνοδευτεί η λευκή βίβλος για τις μεταφορές του 2011 από ισχυρό πλαίσιο πολιτικής.
- (8) Τον Ιούλιο του 2011 ο IMO ενέκρινε τεχνικά και λειτουργικά μέτρα, ειδικότερα τον σχεδιαστικό δείκτη ενεργειακής αποδοτικότητας (Energy Efficiency Design Index/EEDI) για τα νέα πλοία και το Εγχειρίδιο Διαχείρισης Ενεργειακής Αποδοτικότητας στα πλοία (Ship Energy Efficiency Management Plan/SEEMP), τα οποία θα επιφέρουν μεν βελτιώσεις όσον αφορά τον περιορισμό της αναμενόμενης αύξησης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου αλλά δεν αρκούν από μόνα τους για να εξασφαλίσουν τις μειώσεις, σε απόλυτες τιμές, των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές που απαιτούνται προκειμένου να διατηρηθεί η πορεία προς την επίτευξη του παγκόσμιου στόχου για περιορισμό της αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη κάτω από τους 2 °C.
- (9) Σύμφωνα με τα στοιχεία που έχει παράσχει ο IMO, η ειδική ενεργειακή κατανάλωση και οι εκπομπές CO₂ των πλοίων θα μπορούσαν να μειωθούν έως και 75 % μέσω της εφαρμογής λειτουργικών μέτρων και υφιστάμενων τεχνολογιών· σημαντικό μέρος αυτών των μέτρων μπορεί να χαρακτηριστεί οικονομικώς αποδοτικό και μάλιστα σε βαθμό που να προσφέρει καθαρά οφέλη για τον τομέα, αφού η μείωση των δαπανών για τα καύσιμα θα αντισταθμίσει τυχόν λειτουργικό ή επενδυτικό κόστος.
- (10) Η καλύτερη δυνατή επιλογή για να περιοριστούν οι εκπομπές CO₂ από τη ναυτιλία σε ενωσιακό επίπεδο εξακολουθεί να είναι η δημιουργία ενός συστήματος παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης (σύστημα ΠΥΕ) των εκπομπών CO₂ με βάση την κατανάλωση καυσίμου των πλοίων, ως πρώτο βήμα μιας κλιμακωτής προσέγγισης της υπαγωγής των εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές στη δέσμευση της Ένωσης για μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, μαζί με τις εκπομπές άλλων τομέων που ήδη συμπεριλαμβάνονται στην εν λόγω δέσμευση. Η πρόσβαση του κοινού στα δεδομένα για τις εκπομπές θα συμβάλει στην άρση των φραγμών της αγοράς που εμποδίζουν την υιοθέτηση πολλών μέτρων με αρνητικό κόστος που θα επέφεραν μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές.
- (11) Η θέσπιση μέτρων με σκοπό τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και της κατανάλωσης καυσίμων παρεμποδίζεται από την ύπαρξη φραγμών στην αγορά, όπως η έλλειψη αξιόπιστων στοιχείων σχετικά με την απόδοση του καυσίμου των πλοίων ή διαθέσιμων τεχνολογιών για τη μετασκευή των πλοίων, η αδυναμία πρόσβασης σε πηγές χρηματοδότησης για επενδύσεις στην απόδοση των πλοίων και τα αποκλίνοντα κίνητρα, δεδομένου ότι οι πλοιοκτήτες δεν αποκομίζουν οφέλη από τις επενδύσεις τους στην απόδοση των πλοίων όταν οι δαπάνες για καύσιμα βαρύνουν τους διαχειριστές
- (12) Από διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη και συζητήσεις με διεθνείς εταίρους προκύπτει ότι θα πρέπει να υιοθετηθεί μια κλιμακωτή προσέγγιση της υπαγωγής των εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές στη δέσμευση της Ένωσης για μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, με την εφαρμογή ενός άρτιου συστήματος ΠΥΕ για τις εκπομπές CO₂ από τις θαλάσσιες μεταφορές ως πρώτο βήμα και την τιμολόγηση των εν λόγω εκπομπών σε μεταγενέστερο στάδιο. Η προσέγγιση αυτή διευκολύνει την επίτευξη σημαντικής προόδου σε διεθνές επίπεδο, όσον αφορά τη συμφωνία σχετικά με τους στόχους μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και περαιτέρω μέτρα για την υλοποίηση των εν λόγω μειώσεων με ελάχιστο κόστος.
- (13) Η καθιέρωση ενός ενωσιακού συστήματος ΠΥΕ αναμένεται ότι θα οδηγήσει σε επίπεδα εκπομπών μειωμένα κατά 2 % σε σύγκριση με τα συνήθη επίπεδα και σε συνολική μείωση του καθαρού κόστους έως και 1,2 δισεκατ. EUR μέχρι το 2030 δεδομένου ότι μπορεί να συμβάλει στην εξάλειψη των φραγμών αγοράς, ιδίως όσων σχετίζονται με την έλλειψη στοιχείων για την αποδοτικότητα των πλοίων παρέχοντας στις συναφείς αγορές συγκρίσιμα και αξιόπιστα στοιχεία σχετικά με την κατανάλωση καυσίμου και την ενεργειακή αποδοτικότητα. Η κατ' αυτόν τον τρόπο μείωση του κόστους των μεταφορών θα διευκολύνει το διεθνές εμπόριο. Επιπλέον, η ύπαρξη αξιόπιστου συστήματος ΠΥΕ αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για κάθε αγορακεντρικό μέτρο, πρότυπο απόδοσης ή άλλο μέτρο, είτε αυτό εφαρμόζεται σε ενωσιακό είτε σε παγκόσμιο επίπεδο. Παρέχει επίσης αξιόπιστα δεδομένα για τον καθορισμό επακριβών στόχων μείωσης των εκπομπών και την παρακολούθηση της συμβολής των θαλάσσιων μεταφορών στη μετάβαση προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Δεδομένης της διεθνούς φύσης της ναυτιλίας, η προτιμώμενη και πλέον αποτελεσματική μέθοδος μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές είναι μέσω παγκόσμιας συμφωνίας.

(1) Απόφαση αριθ. 1386/2013/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2013, σχετικά με γενικό ενωσιακό πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον έως το 2020 «Ευημερία εντός των ορίων του πλανήτη μας» (ΕΕ L 354 της 28.12.2013, σ. 171).

- (14) Όλοι οι πλόες εντός της Ένωσης, οι πλόες εισόδου από τον τελευταίο λιμένα εκτός Ένωσης προς τον πρώτο λιμένα κατάπλου στην Ένωση και οι πλόες εξόδου από λιμένα της Ένωσης προς τον επόμενο λιμένα κατάπλου εκτός Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των πλόων άνευ φορτίου, θα πρέπει να θεωρούνται συναφείς για τους σκοπούς της παρακολούθησης. Θα πρέπει επίσης να καλύπτονται οι εκπομπές CO₂ στους λιμένες της Ένωσης, μεταξύ άλλων οι εκπομπές που προκύπτουν κατά τον ελλιμενισμό των πλοίων ή τις κινήσεις τους εντός των λιμένων, ιδίως εφόσον είναι διαθέσιμα ειδικά μέτρα για τον περιορισμό ή την αποφυγή των συγκεκριμένων εκπομπών. Οι σχετικοί κανόνες θα πρέπει να ισχύουν χωρίς διακρίσεις, για όλα τα πλοία ανεξαρτήτως της σημαίας τους. Ωστόσο, καθώς ο παρών κανονισμός επικεντρώνεται στις θαλάσσιες μεταφορές, δεν θα πρέπει να θεσπίζονται απαιτήσεις για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση όσον αφορά κινήσεις και δραστηριότητες πλοίων που δεν εξυπηρετούν τον σκοπό της μεταφοράς φορτίου ή επιβατών για εμπορικούς σκοπούς, όπως βυθοκόρηση, θραύση πάγων, τοποθέτηση αγωγών ή δραστηριότητες σε υπεράκτιες εγκαταστάσεις.
- (15) Προκειμένου να διασφαλιστούν ίσοι όροι ανταγωνισμού για τα πλοία που επιχειρούν σε δυσμενέστερες κλιματικές συνθήκες, θα πρέπει να δοθεί η δυνατότητα συμπερίληψης συγκεκριμένων πληροφοριών σχετικά με την κατηγορία πάγου του πλοίου και την πλοήγηση σε πάγο στα δεδομένα που παρακολουθούνται βάσει του παρόντος κανονισμού
- (16) Λόγω του σύνθετου και εξαιρετικά τεχνικού χαρακτήρα των θεσπιζόμενων διατάξεων, της ανάγκης να ισχύουν ενιαίοι κανόνες στο σύνολο της Ένωσης, ώστε να αντικατοπτρίζουν τον διεθνή χαρακτήρα των θαλάσσιων μεταφορών, με τον αναμενόμενο κατάπλου πλήθους πλοίων σε λιμένες διαφορετικών κρατών μελών, καθώς και για να διευκολυνθεί η εφαρμογή ανά την Ένωση, το προτεινόμενο σύστημα ΠΥΕ θα πρέπει να λάβει τη μορφή κανονισμού.
- (17) Ένα αξιόπιστο ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ ειδικά για τα πλοία θα πρέπει να βασίζεται στον υπολογισμό των εκπομπών από την κατανάλωση καυσίμων κατά τους πλόες από και προς λιμένες της Ένωσης, διότι τα στοιχεία για τις πωλήσεις καυσίμων δεν μπορούν να παρέχουν δεόντως ακριβείς εκτιμήσεις της κατανάλωσης καυσίμων εντός του συγκεκριμένου πεδίου εφαρμογής, λόγω της μεγάλης χωρητικότητας των δεξαμενών καυσίμου των πλοίων.
- (18) Το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ θα πρέπει επίσης να καλύπτει και άλλες συναφείς πληροφορίες που επιτρέπουν τον προσδιορισμό της αποδοτικότητας των πλοίων ή τη διεξοδικότερη ανάλυση των παραγόντων που επηρεάζουν την παραγωγή εκπομπών, διαφυλάσσοντας παράλληλα την εμπιστευτικότητα των εμπορικών ή βιομηχανικών πληροφοριών. Το συγκεκριμένο πεδίο εφαρμογής εναρμονίζει επίσης το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ με τις διεθνείς πρωτοβουλίες που αποσκοπούν στην επιβολή προτύπων αποδοτικότητας για τα υπάρχοντα πλοία, καλύπτοντας και λειτουργικά μέτρα, και συμβάλλει στην εξάλειψη των φραγμών αγοράς που σχετίζονται με την έλλειψη στοιχείων.
- (19) Για να ελαχιστοποιηθεί η διοικητική επιβάρυνση των πλοιοκτητών και των διαχειριστών, ιδίως των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων, και να βελτιστοποιηθεί η σχέση κόστους-οφέλους του συστήματος ΠΥΕ, χωρίς να τεθεί σε κίνδυνο ο στόχος της κάλυψης του μεγαλύτερου μέρους των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές, οι κανόνες του ΠΥΕ θα πρέπει να ισχύουν μόνο για τους μεγάλους προξένους εκπομπών. Μετά από λεπτομερή και αντικειμενική ανάλυση των μεγεθών και των εκπομπών των πλοίων που καταπλέουν και αποπλέουν σε και από λιμένες της Ένωσης, επιλέχθηκε ένα όριο ολικής χωρητικότητας (GT) ίσο με 5 000. Τα πλοία άνω των 5 000 GT αποτελούν το 55 % του συνόλου των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες της Ένωσης και αντιπροσωπεύουν περίπου το 90 % των σχετικών εκπομπών. Το αμερόληπτο αυτό όριο θα εξασφαλίσει την κάλυψη των περισσότερων από τους σχετικούς πρόξενους εκπομπών. Η επιλογή χαμηλότερου ορίου θα είχε ως αποτέλεσμα μεγαλύτερη διοικητική επιβάρυνση, ενώ ένα υψηλότερο όριο θα περιόριζε την κάλυψη των εκπομπών και, κατ' επέκταση, την περιβαλλοντική αποτελεσματικότητα του συστήματος ΠΥΕ.
- (20) Για να μειωθεί ακόμη περισσότερο η διοικητική επιβάρυνση των πλοιοκτητών και διαχειριστών, οι κανόνες παρακολούθησης θα πρέπει να επικεντρωθούν στο CO₂, καθώς κατέχει μακράν το σημαντικότερο μερίδιο στις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές.
- (21) Στους εν λόγω κανόνες θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι υφιστάμενες απαιτήσεις και τα δεδομένα που είναι ήδη διαθέσιμα πάνω στα πλοία· συνεπώς, οι εταιρείες θα πρέπει να έχουν δυνατότητα επιλογής μιας από τις ακόλουθες τέσσερις μεθόδους παρακολούθησης: χρήση των δελτίων παράδοσης καυσίμου επί του πλοίου, παρακολούθηση των δεξαμενών καυσίμου, όργανα μέτρησης ροών για τις συναφείς διεργασίες καύσης ή άμεσες μετρήσεις των εκπομπών. Ένα σχέδιο παρακολούθησης, ειδικό για κάθε πλοίο, θα πρέπει να τεκμηριώνει την πραγματοποιούμενη επιλογή και να παρέχει περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με την εφαρμογή της επιλεγμένης μεθόδου.
- (22) Κάθε εταιρεία που είναι υπεύθυνη, για το σύνολο μιας περιόδου αναφοράς, για πλοίο το οποίο εκτελεί ναυτιλιακές δραστηριότητες, θα πρέπει να θεωρείται υπεύθυνη για όλες τις υποχρεώσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων που προκύπτουν σε σχέση με την εν λόγω περίοδο αναφοράς, συμπεριλαμβανομένης της υποβολής επαρκώς επαληθευμένης έκθεσης εκπομπών. Σε περίπτωση αλλαγής εταιρείας, η νέα εταιρεία θα πρέπει να είναι υπεύθυνη μόνο για τις υποχρεώσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων που αφορούν την περίοδο αναφοράς κατά την οποία επήλθε η αλλαγή εταιρείας. Για να διευκολύνεται η εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών, η νέα εταιρεία θα πρέπει να λαμβάνει αντίγραφο του πλέον πρόσφατου σχεδίου παρακολούθησης και, κατά περίπτωση, του εγγράφου συμμόρφωσης.

- (23) Στο παρόν στάδιο, το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ δεν θα πρέπει να καλύπτει άλλα αέρια θερμοκηπίου ούτε άλλους κλιματικούς ή ατμοσφαιρικούς ρύπους, ώστε να αποφευχθεί η επιβολή απαιτήσεων εγκατάστασης εξοπλισμού μετρήσεων που δεν είναι επαρκώς αξιόπιστος ή διαθέσιμος στο εμπόριο, οι οποίες θα μπορούσαν να παρακωλύσουν την εφαρμογή του ενωσιακού συστήματος ΠΥΕ.
- (24) Η Διεθνής σύμβαση του ΙΜΟ για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία (MARPOL) προβλέπει την υποχρεωτική εφαρμογή του EEDI στα νεότευκτα πλοία και τη χρήση SEEMP σε ολόκληρο τον παγκόσμιο στόλο.
- (25) Για να ελαχιστοποιηθεί η διοικητική επιβάρυνση των πλοιοκτητών και των διαχειριστών εκμετάλλευσης πλοίων, η υποβολή εκθέσεων και η δημοσίευση των πληροφοριών που περιέχονται σε αυτές θα πρέπει να οργανωθεί σε ετήσια βάση. Με τον περιορισμό της δημοσίευσης των πληροφοριών σχετικά με τις εκπομπές, την κατανάλωση καυσίμων και την απόδοση σε ετήσιους μέσους όρους και συγκεντρωτικά αριθμητικά στοιχεία, θα πρέπει να αντιμετωπιστούν και τα ζητήματα εμπιστευτικότητας. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι δεν θα υπονομεύεται η προστασία νόμιμων οικονομικών συμφερόντων τα οποία υπερισχύουν έναντι του δημόσιου συμφέροντος που εξυπηρετεί η δημοσιοποίηση, θα πρέπει να εφαρμόζεται διαφορετικός βαθμός συγκέντρωσης στοιχείων σε εξαιρετικές περιπτώσεις κατόπιν αιτήματος της εταιρείας. Τα υποβαλλόμενα στην Επιτροπή δεδομένα θα πρέπει να ενσωματώνονται σε στατιστικές, στον βαθμό που κρίνονται συναφή για την ανάπτυξη, την παραγωγή και τη διάδοση ευρωπαϊκών στατιστικών σύμφωνα με την απόφαση 2012/504/ΕΕ της Επιτροπής⁽¹⁾.
- (26) Η επαλήθευση από διαπιστευμένους ελεγκτές θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα σχέδια παρακολούθησης και οι εκθέσεις εκπομπών είναι ορθά και πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού. Ως σημαντική συνιστώσα της απλούστευσης της επαλήθευσης, οι ελεγκτές θα πρέπει να εξακριβώνουν την αξιοπιστία των δεδομένων, συγκρίνοντας τα δεδομένα των εκθέσεων με κατ' εκτίμηση δεδομένα που βασίζονται σε στοιχεία εντοπισμού των κινήσεων και χαρακτηριστικά των πλοίων. Οι σχετικές εκτιμήσεις θα μπορούσαν να παρέχονται από την Επιτροπή. Για τη διασφάλιση της αμεροληψίας, οι ελεγκτές θα πρέπει να είναι ανεξάρτητες και κανές νομικές οντότητες και να έχουν διαπιστευθεί από εθνικούς οργανισμούς διαπίστευσης που έχουν ιδρυθεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽²⁾.
- (27) Τα πλοία θα πρέπει να διαθέτουν έγγραφο συμμόρφωσης που να έχει εκδοθεί από ελεγκτή, για να καταδεικνύουν την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης. Οι ελεγκτές θα πρέπει να ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με την έκδοση των εν λόγω εγγράφων.
- (28) Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (ΕΟΑΘ) θα πρέπει, εντός των ορίων της εντολής του, να επικουρεί την Επιτροπή στην άσκηση ορισμένων καθηκόντων, με βάση την πείρα από την άσκηση ανάλογων καθηκόντων που αφορούν την ασφάλεια στη θάλασσα.
- (29) Η επιβολή της εκπλήρωσης των υποχρεώσεων που σχετίζονται με το σύστημα ΠΥΕ θα πρέπει να στηρίζεται σε υφιστάμενα μέσα, και συγκεκριμένα σε εκείνα που έχουν θεσπιστεί κατ' εφαρμογή της οδηγίας 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽³⁾ και της οδηγίας 2009/21/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽⁴⁾ καθώς και στις πληροφορίες που αφορούν την έκδοση εγγράφων συμμόρφωσης. Το έγγραφο που επιβεβαιώνει τη συμμόρφωση του πλοίου με τις υποχρεώσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων θα πρέπει να προστεθεί στον κατάλογο των πιστοποιητικών και εγγράφων που αναφέρονται στο παράρτημα IV της οδηγίας 2009/16/ΕΚ.
- (30) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μεριμνούν για την επιθεώρηση των πλοίων που εισέρχονται σε λιμένες της επικράτειάς τους και για τα οποία δεν υπάρχουν ορισμένες από τις απαιτούμενες πληροφορίες σχετικά με το έγγραφο συμμόρφωσης.
- (31) Η μη συμμόρφωση με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να επισύρει την επιβολή κυρώσεων. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν κανόνες σχετικά με αυτές τις κυρώσεις. Οι κυρώσεις αυτές θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.
- (32) Είναι σκόπιμο να προβλέπεται η δυνατότητα εκδίωξης πλοίου, εάν αυτό δεν έχει εκπληρώσει τις υποχρεώσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων για δύο ή περισσότερες διαδοχικές περιόδους αναφοράς και δεν έχει επιτευχθεί συμμόρφωση με τη λήψη άλλων μέτρων επιβολής. Ένα τέτοιο μέτρο θα πρέπει να εφαρμόζεται κατά τρόπο ώστε να παρέχεται η δυνατότητα επανόρθωσης εντός εύλογου χρονικού διαστήματος.
- (33) Τα κράτη μέλη που δεν διαθέτουν θαλάσσιους λιμένες στην επικράτειά τους ούτε πλοία που φέρουν τη σημαία τους και εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού ή τα κράτη μέλη που έχουν κλείσει τα εθνικά τους νηολόγια θα πρέπει να μπορούν να παρεκκλίνουν από τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού σχετικά με τις κυρώσεις, για όσο διάστημα κανένα τέτοιο πλοίο δεν φέρει τη σημαία τους.

(1) Απόφαση 2012/504/ΕΕ της Επιτροπής, της 17ης Σεπτεμβρίου 2012, για την Eurostat (ΕΕ L 251 της 18.9.2012, σ. 49).

(2) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για τον καθορισμό των απαιτήσεων διαπίστευσης και εποπτείας της αγοράς όσον αφορά την εμπορία των προϊόντων και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 339/93 του Συμβουλίου (ΕΕ L 218 της 13.8.2008, σ. 30).

(3) Οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 57).

(4) Οδηγία 2009/21/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 132).

- (34) Το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ θα πρέπει να χρησιμεύσει ως υπόδειγμα για την εφαρμογή παγκόσμιου συστήματος ΠΥΕ. Το παγκόσμιο σύστημα ΠΥΕ είναι προτιμότερο, καθώς μπορεί να θεωρηθεί αποτελεσματικότερο χάρη στο ευρύτερο πεδίο εφαρμογής. Στο πλαίσιο αυτό, και με απώτερο στόχο τη διευκόλυνση της εκπόνησης διεθνών κανόνων στους κόλπους του ΙΜΟ για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές, η Επιτροπή θα πρέπει να ανταλλάσσει τακτικά συναφείς πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού με τον ΙΜΟ και άλλους σχετικούς διεθνείς οργανισμούς και να υποβάλλονται σχετικές προτάσεις στον ΙΜΟ. Εφόσον επιτευχθεί συμφωνία για παγκόσμιο σύστημα ΠΥΕ, η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάσει το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ με στόχο την εναρμόνισή του με το παγκόσμιο σύστημα ΠΥΕ.
- (35) Προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι σχετικοί διεθνείς κανόνες και τα διεθνή και ευρωπαϊκά πρότυπα καθώς επίσης οι τεχνολογικές και επιστημονικές εξελίξεις, θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσον αφορά την επανεξέταση ορισμένων τεχνικών πτυχών της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα πλοία, καθώς και την περαιτέρω εξειδίκευση των κανόνων για την επαλήθευση των εκθέσεων εκπομπών και των μεθόδων για τη διαπίστευση των ελεγκτών. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να πραγματοποιεί η Επιτροπή τις κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομώνων. Κατά την προετοιμασία και τη σύνταξη κατ'εξουσιοδότηση πράξεων η Επιτροπή θα πρέπει να εξασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και ενδεδειγμένη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
- (36) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις χρήσης τυποποιημένων προτύπων για την παρακολούθηση των εκπομπών CO₂ και άλλων πληροφοριών, αυτόματων συστημάτων και τυποποιημένων ηλεκτρονικών προτύπων για τη συνεκτική υποβολή αναφοράς των εκπομπών CO₂ και άλλων συναφών πληροφοριών στην Επιτροπή και στις αρχές των ενδιαφερόμενων κρατών σημαίας, καθώς και για την εξειδίκευση των τεχνικών κανόνων που προσδιορίζουν τις ισχύουσες παραμέτρους για κατηγορίες πλοίων που δεν είναι επιβατηγά, ro-ro και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, και την αναθέριση των παραμέτρων αυτών, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾.
- (37) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών CO₂ από τα πλοία, ως πρώτο βήμα μιας κλιμακωτής προσέγγισης για τον περιορισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί επαρκώς με μονομερή δράση των κρατών μελών, λόγω του διεθνούς χαρακτήρα των θαλάσσιων μεταφορών, μπορεί όμως, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων του, να επιτευχθεί καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση δύναται να θεσπίζει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, που διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του εν λόγω στόχου.
- (38) Οι κανόνες που διέπουν το σύστημα ΠΥΕ θα πρέπει να είναι σύμφωνοι με την οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾ και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁾.
- (39) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να αρχίσει να ισχύει την 1η Ιουλίου 2015, ώστε να εξασφαλιστεί ότι τα κράτη μέλη και οι ενδιαφερόμενοι φορείς θα έχουν στη διάθεσή τους επαρκή χρόνο προκειμένου να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για την αποτελεσματική εφαρμογή του πριν από την έναρξη της πρώτης περιόδου αναφοράς, την 1η Ιανουαρίου 2018,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Ο παρών κανονισμός ορίζει κανόνες για την επακριβή παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) και άλλων συναφών πληροφοριών από τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες, βρίσκονται εντός λιμένων ή αποπλέουν από λιμένες οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, ώστε να προωθηθεί η μείωση των εκπομπών CO₂ από τις θαλάσσιες μεταφορές με οικονομικά αποδοτικό τρόπο.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

⁽²⁾ Οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών (ΕΕ L 281 της 23.11.1995, σ. 31).

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 45/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2000, σχετικά με την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα όργανα και τους οργανισμούς της Κοινότητας και σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών (ΕΕ L 8 της 12.1.2001, σ. 1).

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 5 000, όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ που παράγονται κατά τη διάρκεια των πλόων τους από τον τελευταίο λιμένα κατάπλου προς λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και από λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους προς τον επόμενο λιμένα κατάπλου, καθώς και ενόσω βρίσκονται εντός λιμένων κατάπλου που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.
2. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στα πολεμικά πλοία, στα βοηθητικά πλοία του πολεμικού ναυτικού, στα αλιευτικά σκάφη και πλοία επεξεργασίας αλιευμάτων, στα ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής, στα σκάφη χωρίς μηχανική πρόωση ή στα πλοία που ανήκουν σε δημόσιες αρχές και χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- α) «εκπομπές CO₂»: η έκλυση CO₂ στην ατμόσφαιρα από τα πλοία·
- β) «λιμένας κατάπλου»: ο λιμένας στον οποίο σταθμεύει ένα πλοίο για τη φόρτωση ή εκφόρτωση εμπορευμάτων ή για την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών· κατά συνέπεια εξαιρούνται οι στάσεις με αποκλειστικό σκοπό τον ανεφοδιασμό με καύσιμα, την τροφοδοσία, την αντικατάσταση του πληρώματος, τον δεξαμενισμό ή τις επισκευές στο πλοίο και/ή στον εξοπλισμό του, οι στάσεις σε λιμένες σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή κινδύνου, οι μεταφορές μεταξύ πλοίων έξω από λιμένες και οι στάσεις με μοναδικό σκοπό την αναζήτηση καταφυγίου λόγω κακοκαιρίας ή όσες επιβάλλονται λόγω επιχειρήσεων αναζήτησης και διάσωσης·
- γ) «πλους»: κάθε μετακίνηση πλοίου από ή προς κάποιο λιμένα κατάπλου που αποσκοπεί στη μεταφορά επιβατών ή φορτίου για εμπορικούς σκοπούς·
- δ) «εταιρεία»: ο πλοιοκτήτης ή άλλο νομικό ή φυσικό πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, στο οποίο ο πλοιοκτήτης έχει αναθέσει την ευθύνη της εκμετάλλευσης του πλοίου·
- ε) «ολική χωρητικότητα» (GT): η ολική χωρητικότητα, υπολογιζόμενη σύμφωνα με τους κανονισμούς περί καταμέτρησης της χωρητικότητας που περιλαμβάνονται στο παράρτημα 1 της Διεθνούς σύμβασης για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων, που εξέδωσε στις 23 Ιουνίου 1969 στο Λονδίνο ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), ή σε τυχόν διάδοχη σύμβαση αυτής·
- στ) «ελεγκτής»: νομική οντότητα που διεξάγει επαληθευτικές δραστηριότητες και έχει διαπιστευθεί από εθνικό οργανισμό διαπίστευσης δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 και του παρόντος κανονισμού·
- ζ) «επαλήθευση»: οι δραστηριότητες ελεγκτή που αποσκοπούν στην εκτίμηση της συμμόρφωσης των διαβιβαζόμενων από την εταιρεία εγγράφων με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού·
- η) «έγγραφο συμμόρφωσης»: έγγραφο που αφορά συγκεκριμένο πλοίο και έχει χορηγηθεί στην εταιρεία από τον ελεγκτή, το οποίο βεβαιώνει τη συμμόρφωση του πλοίου με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού για συγκεκριμένη περίοδο αναφοράς·
- θ) «άλλες συναφείς πληροφορίες»: στοιχεία που αφορούν τις εκπομπές CO₂ από την κατανάλωση καυσίμων, το μεταφορικό έργο και την ενεργειακή αποδοτικότητα των πλοίων και καθιστούν δυνατή την ανάλυση των τάσεων των εκπομπών και την αξιολόγηση των επιδόσεων των πλοίων·
- ι) «συντελεστής εκπομπών»: ο μέσος ρυθμός εκπομπής ενός αερίου του θερμοκηπίου ως προς τα δεδομένα δραστηριότητας μιας ροής πηγής, με την παραδοχή πλήρους οξείδωσης στην περίπτωση της καύσης και πλήρους μετατροπής στην περίπτωση όλων των άλλων χημικών αντιδράσεων·
- ια) «αβεβαιότητα»: παράμετρος η οποία συνδέεται με το αποτέλεσμα του προσδιορισμού ενός μεγέθους και χαρακτηρίζει τη διασπορά των τιμών που θα μπορούσε εύλογα να αποδοθεί στο συγκεκριμένο μέγεθος, συμπεριλαμβανομένων των επιδράσεων τόσο των συστηματικών όσο και των τυχαίων παραγόντων· η παράμετρος αυτή εκφράζεται σε ποσοστό επί τοις εκατό και περιγράφει διάστημα εμπιστοσύνης περί τη μέση τιμή το οποίο περικλείει το 95 % των προκυπτουσών τιμών, λαμβανομένης υπόψη της τυχόν ασύμμετρης κατανομής των τιμών·
- ιβ) «συντηρητική»: με τον όρο αυτό νοείται ότι έχει καθοριστεί σειρά παραδοχών, ώστε να αποκλειστεί το ενδεχόμενο υποεκτίμησης των ετήσιων εκπομπών ή υπερεκτίμησης των αποστάσεων ή των ποσοτήτων μεταφερόμενου φορτίου·
- ιγ) «περίοδος αναφοράς»: ένα ημερολογιακό έτος στη διάρκεια του οποίου πρέπει να παρακολουθούνται οι εκπομπές CO₂ και να αναφέρονται σε έκθεση. Για πλόες που αρχίζουν και τελειώνουν στη διάρκεια δύο διαφορετικών ημερολογιακών ετών, τα δεδομένα παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων καταχωρίζονται στο πρώτο κατά σειρά ημερολογιακό έτος·

- ιδ) «ελλιμενισμένο πλοίο»: πλοίο που βρίσκεται ασφαλώς προσδεδεμένο ή αγκυροβολημένο σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους κατά τη διάρκεια της παραμονής του για φόρτωση, εκφόρτωση ή διανυκτέρευση, συμπεριλαμβανομένου του χρόνου που διανύει όταν δεν εκτελεί εργασίες φορτοεκφόρτωσης·
- ιε) «κατηγορία πάγου»: χαρακτηρισμός πλοίου που του αποδίδεται από τις αρμόδιες εθνικές αρχές του κράτους σημαίας ή από φορέα αναγνωρισμένο από το εν λόγω κράτος, ο οποίος σημαίνει ότι το πλοίο είναι ειδικά σχεδιασμένο για ναυσιπλοία σε θάλασσες υπό συνθήκες πάγου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΥΠΟΒΟΛΗ ΕΚΘΕΣΕΩΝ

ΤΜΗΜΑ 1

Αρχές και μέθοδοι παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων

Άρθρο 4

Κοινές αρχές της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων

1. Σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στα άρθρα 8 έως 12, οι εταιρείες παρακολουθούν και αναφέρουν, για κάθε πλοίο τους, τις συναφείς παραμέτρους κατά τη διάρκεια μιας περιόδου αναφοράς εντός όλων των λιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και για κάθε πλοίο προς ή από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.
2. Η παρακολούθηση και η υποβολή εκθέσεων είναι πλήρεις και καλύπτουν τις εκπομπές CO₂ από την καύση καυσίμων, κατά τη διάρκεια του πλου και κατά τον ελλιμενισμό των πλοίων. Οι εταιρείες εφαρμόζουν τα κατάλληλα μέτρα για την αποτροπή κενών στα δεδομένα που αφορούν μία περίοδο αναφοράς.
3. Η παρακολούθηση και η υποβολή εκθέσεων πρέπει να γίνονται με συνέπεια και να είναι συγκρίσιμες διαχρονικά. Οι εταιρείες χρησιμοποιούν για το σκοπό αυτό τις ίδιες μεθόδους παρακολούθησης και τα ίδια σύνολα δεδομένων, με την επιφύλαξη τροποποιήσεων που αξιολογούνται από τον ελεγκτή.
4. Οι εταιρείες λαμβάνουν, καταγράφουν, συγκεντρώνουν, αναλύουν και τεκμηριώνουν τα δεδομένα παρακολούθησης, συμπεριλαμβανομένων των παραδοχών, βιβλιογραφικών παραπομπών, συντελεστών εκπομπών και δεδομένων δραστηριότητας, με διαφανή τρόπο που επιτρέπει την αναπαραγωγή του υπολογισμού των εκπομπών CO₂ από τον ελεγκτή.
5. Οι εταιρείες εξασφαλίζουν ότι ο υπολογισμός των εκπομπών CO₂ δεν είναι συστηματικά ούτε ενσυνείδητα ανακριβής. Εντοπίζουν και περιορίζουν κάθε πηγή ανακριβειών.
6. Οι εταιρείες καθιστούν δυνατή την έκφραση εύλογης βεβαιότητας ως προς την αρτιότητα των παρακολουθούμενων και αναφερόμενων δεδομένων για τις εκπομπές CO₂.
7. Οι εταιρείες μεριμνούν ώστε να λαμβάνουν υπόψη τους τις συστάσεις που περιλαμβάνονται στις εκθέσεις επαλήθευσης που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 3 ή 4 στην επακόλουθη παρακολούθηση και υποβολή εκθέσεων.

Άρθρο 5

Μέθοδοι παρακολούθησης εκπομπής CO₂ και άλλες συναφείς πληροφορίες

1. Για τους σκοπούς του άρθρου 4 παράγραφος 1, 2 και 3, οι εταιρείες προσδιορίζουν για κάθε πλοίο τους τις εκπομπές CO₂, σύμφωνα με οποιαδήποτε από τις μεθόδους του παραρτήματος I και παρακολουθούν άλλες συναφείς πληροφορίες σύμφωνα με τους κανόνες του παραρτήματος II ή που εγκρίνονται κατά το παράρτημα αυτό.
2. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 23 για την τροποποίηση των μεθόδων του παραρτήματος I και των κανόνων του παραρτήματος II, προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι σχετικοί διεθνείς κανόνες καθώς επίσης τα διεθνή και ευρωπαϊκά πρότυπα. Ανατίθεται επίσης στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 23 για την τροποποίηση των παραρτημάτων I και II ώστε να αναθεωρούνται οι λεπτομέρειες των μεθόδων παρακολούθησης που προβλέπονται στα εν λόγω παραρτήματα με βάση τις τεχνολογικές και επιστημονικές εξελίξεις.

ΤΜΗΜΑ 2

Σχέδιο παρακολούθησης

Άρθρο 6

Περιεχόμενο και υποβολή του σχεδίου παρακολούθησης

1. Έως την 31η Αυγούστου 2017, οι εταιρείες υποβάλλουν για κάθε πλοίο τους στους ελεγκτές σχέδιο παρακολούθησης, στο οποίο αναφέρεται η επιλεγείσα μέθοδος παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές CO₂ και άλλες συναφείς πληροφορίες.

2. Παρά την παράγραφο 1, για τα πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού για πρώτη φορά μετά τις 31 Αυγούστου 2017, η εταιρεία υποβάλλει σχέδιο παρακολούθησης στον ελεγκτή χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, το αργότερο δε δύο μήνες μετά τον πρώτο κατάπλου του εκάστοτε πλοίου σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.
3. Το σχέδιο παρακολούθησης τεκμηριώνει πλήρως και με διαφάνεια τη μεθοδολογία παρακολούθησης για το υπό κρίση πλοίο, περιλαμβάνοντας τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:
- α) ταυτότητα και τύπο του πλοίου, όπου περιλαμβάνονται το όνομα, ο κωδικός αριθμός του IMO για το πλοίο και ο λιμένας νηολόγησης ή λιμένας βάσης του πλοίου, καθώς και το όνομα του πλοιοκτήτη·
 - β) επωνυμία της εταιρείας και διεύθυνση, αριθμός τηλεφώνου και διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου του αρμοδίου επικοινωνίας·
 - γ) περιγραφή των ακόλουθων πηγών εκπομπών CO₂ επί του πλοίου: κύριοι και βοηθητικοί κινητήρες, αεριοστρόβιλοι, λέβητες και γεννήτριες αδρανούς αερίου, και χρησιμοποιούμενοι τύποι καυσίμων·
 - δ) περιγραφή των χρησιμοποιούμενων διαδικασιών και συστημάτων και των αρμοδιοτήτων για την επικαιροποίηση του καταλόγου των πηγών εκπομπών CO₂ κατά την περίοδο αναφοράς·
 - ε) περιγραφή των χρησιμοποιούμενων διαδικασιών για την παρακολούθηση της πληρότητας του καταλόγου πλόων·
 - στ) περιγραφή των διαδικασιών για την παρακολούθηση της κατανάλωσης καυσίμου στο πλοίο, η οποία περιλαμβάνει:
 - i) τη μέθοδο που επελέγη μεταξύ των μεθόδων του παραρτήματος I για τον υπολογισμό της κατανάλωσης καυσίμου ανά πηγή εκπομπών CO₂, καθώς και περιγραφή του χρησιμοποιούμενου εξοπλισμού μετρήσεων, κατά περίπτωση,
 - ii) τις διαδικασίες μέτρησης της ποσότητας ανεφοδιασμού με καύσιμο και του καυσίμου στις δεξαμενές, περιγραφή των χρησιμοποιούμενων οργάνων μετρήσεων και τις διαδικασίες καταγραφής, ανάκτησης, διαβίβασης και αποθήκευσης πληροφοριών σχετικά με τις μετρήσεις, κατά περίπτωση,
 - iii) τη μέθοδο που επελέγη για τον προσδιορισμό της πυκνότητας, κατά περίπτωση,
 - iv) τη διαδικασία με την οποία εξασφαλίζεται ότι η συνολική αβεβαιότητα των μετρήσεων καυσίμου ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, με παραπομπή, εάν είναι δυνατόν, στην εθνική νομοθεσία, σε ρήτρες συμβάσεων πελατών ή σε πρότυπα ακριβείας των προμηθευτών καυσίμου·
 - ζ) ενιαίους συντελεστές εκπομπών που χρησιμοποιούνται για κάθε τύπο καυσίμου ή, στην περίπτωση των εναλλακτικών καυσίμων, μεθόδους προσδιορισμού των συντελεστών εκπομπών, συμπεριλαμβανομένης της μεθοδολογίας δειγματοληψίας, των μεθόδων ανάλυσης και περιγραφή των χρησιμοποιούμενων εργαστηρίων με τη διαπίστευση των εργαστηρίων αυτών κατά ISO 17025, εφόσον υπάρχει·
 - η) περιγραφή των διαδικασιών που χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό των δεδομένων δραστηριότητας ανά πλοίο, η οποία περιλαμβάνει:
 - i) τις διαδικασίες, τις αρμοδιότητες και τις πηγές δεδομένων για τον προσδιορισμό και την καταγραφή της απόστασης,
 - ii) τις διαδικασίες, τις αρμοδιότητες, τους μαθηματικούς τύπους και τις πηγές δεδομένων για τον προσδιορισμό και την καταγραφή του μεταφερόμενου φορτίου και του αριθμού των επιβατών, κατά περίπτωση,
 - iii) τις διαδικασίες, τις αρμοδιότητες, τους μαθηματικούς τύπους και τις πηγές δεδομένων για τον προσδιορισμό και την καταγραφή του χρόνου παραμονής στη θάλασσα μεταξύ του λιμένα αναχώρησης και του λιμένα άφιξης·
 - θ) περιγραφή της μεθόδου που θα χρησιμοποιείται με σκοπό τον προσδιορισμό υποκατάστατων τιμών για τη συμπλήρωση κενών των δεδομένων·
 - ι) φύλλο καταγραφής των αναθεωρήσεων με όλες τις λεπτομέρειες των αναθεωρήσεων που έγιναν.
4. Το σχέδιο παρακολούθησης μπορεί επίσης να περιέχει πληροφορίες σχετικά με την κατηγορία πάγου του πλοίου ή/και τις διαδικασίες, τις αρμοδιότητες, τους μαθηματικούς τύπους και τις πηγές δεδομένων για τον προσδιορισμό και την καταγραφή της διανυθείσας απόστασης και του χρόνου παραμονής στη θάλασσα κατά την πλεύση σε πάγο.
5. Οι εταιρείες χρησιμοποιούν τυποποιημένα σχέδια παρακολούθησης, βασισμένα σε πρότυπα. Τα εν λόγω πρότυπα, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών κανόνων για την ομοιόμορφη εφαρμογή τους, καθορίζονται από την Επιτροπή μέσω εκτελεστικών πράξεων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται από την Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 24 παράγραφος 2.

Άρθρο 7

Τροποποιήσεις του σχεδίου παρακολούθησης

1. Οι εταιρείες ελέγχουν τακτικά και τουλάχιστον ετησίως, αν το σχέδιο παρακολούθησης του πλοίου αντικατοπτρίζει τη φύση και τη λειτουργία του και κατά πόσον η μεθοδολογία παρακολούθησης επιδέχεται βελτίωση.

2. Η εταιρεία τροποποιεί το σχέδιο παρακολούθησης σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις:
 - α) αλλαγή της εταιρείας·
 - β) εμφάνιση νέων εκπομπών CO₂, λόγω νέων πηγών εκπομπών ή χρήσης νέων καυσίμων που δεν έχουν ακόμη περιληφθεί στο σχέδιο παρακολούθησης·
 - γ) εάν αλλαγές στη διαθεσιμότητα των δεδομένων, λόγω χρήσης νέων τύπων εξοπλισμού μετρήσεων, νέων μεθόδων δειγματοληψίας ή αναλυτικών μεθόδων ή για άλλους λόγους, είναι δυνατόν να επηρεάσουν την ακρίβεια του προσδιορισμού των εκπομπών CO₂·
 - δ) εάν έχει διαπιστωθεί ότι τα δεδομένα που προέκυψαν από την εφαρμοζόμενη μέθοδο παρακολούθησης ήταν εσφαλμένα·
 - ε) οποιοδήποτε τμήμα του σχεδίου παρακολούθησης διαπιστώνεται ότι δεν πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και απαιτείται η αναθεώρησή του από την εταιρεία, σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1.
3. Οι εταιρείες κοινοποιούν χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση στους ελεγκτές κάθε πρόταση τροποποίησης του σχεδίου παρακολούθησης.
4. Τυχόν τροποποιήσεις του σχεδίου παρακολούθησης με βάση τα στοιχεία β), γ) και δ) της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου υπόκεινται σε αξιολόγηση από τον ελεγκτή, σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1. Μετά την αξιολόγηση, ο ελεγκτής ανακοινώνει στην εταιρεία αν οι εν λόγω τροποποιήσεις επηρεάζουν τη συμμόρφωση.

ΤΜΗΜΑ 3

Παρακολούθηση των εκπομπών CO₂ και άλλων συναφών πληροφοριών

Άρθρο 8

Παρακολούθηση των εκπομπών στη διάρκεια περιόδου αναφοράς

Από την 1η Ιανουαρίου 2018 και με βάση το σχέδιο παρακολούθησης που έχει αξιολογηθεί σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1, οι εταιρείες παρακολουθούν τις εκπομπές CO₂ για κάθε πλοίο ανά πλου και ανά έτος, εφαρμόζοντας την κατάλληλη μέθοδο υπολογισμού εκπομπών CO₂ μεταξύ εκείνων που παρατίθενται στο παράρτημα Ι μέρος Β και υπολογίζοντας τις εκπομπές CO₂ σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α.

Άρθρο 9

Παρακολούθηση ανά πλου

1. Με βάση το σχέδιο παρακολούθησης που έχει αξιολογηθεί σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1, οι εταιρείες παρακολουθούν, σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α και το παράρτημα ΙΙ μέρος Α, για κάθε πλοίο που καταπλέει σε ή αποπλέει από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, και για κάθε διαδρομή μεταξύ των λιμένων αυτών, τις εξής παραμέτρους:

- α) λιμένα αναχώρησης και λιμένα άφιξης, με ημερομηνία και ώρα αναχώρησης και άφιξης·
- β) ποσότητα και συντελεστής εκπομπών για κάθε χρησιμοποιούμενο τύπο καυσίμου, συνολικά·
- γ) εκπομπές CO₂·
- δ) διανυθείσα απόσταση·
- ε) χρόνο παραμονής στη θάλασσα·
- στ) μεταφερθέν φορτίο·
- ζ) μεταφορικό έργο.

Οι εταιρείες δύνανται επίσης να παρακολουθούν τις πληροφορίες που αφορούν την κατηγορία πάγου του πλοίου και την πλεύση σε πάγο, κατά περίπτωση.

2. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και με την επιφύλαξη του άρθρου 10, μία εταιρεία εξαιρείται από την υποχρέωση παρακολούθησης των πληροφοριών της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου ανά πλου, για συγκεκριμένο πλοίο, στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- α) όλοι οι πλόδες του πλοίου κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς έχουν ως λιμένα αναχώρησης ή άφιξης λιμένα εντός της δικαιοδοσίας κράτους μέλους· και
- β) το πλοίο, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμά του, εκτελεί περισσότερους από 300 πλόδες κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς.

Άρθρο 10

Παρακολούθηση ανά έτος

Με βάση το σχέδιο παρακολούθησης που έχει αξιολογηθεί σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1, οι εταιρείες παρακολουθούν, σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α και το παράρτημα ΙΙ μέρος Β, τις ακόλουθες παραμέτρους, για κάθε πλοίο και κάθε ημερολογιακό έτος:

- α) ποσότητα και συντελεστή εκπομπών για κάθε χρησιμοποιούμενο τύπο καυσίμου, συνολικά·
- β) συνολική συγκεντρωτική ποσότητα CO₂ που έχει εκλυθεί εντός του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού·
- γ) συγκεντρωτικές εκπομπές CO₂ από όλους τους πλόες μεταξύ λιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους·
- δ) συγκεντρωτικές εκπομπές CO₂ από όλους τους πλόες με αναχώρηση από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους·
- ε) συγκεντρωτικές εκπομπές CO₂ από όλους τους πλόες προς λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους·
- στ) εκπομπές CO₂ που σημειώθηκαν κατά τον ελλιμενισμό εντός λιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους·
- ζ) συνολική διανυθείσα απόσταση·
- η) συνολικό χρόνο παραμονής στη θάλασσα·
- θ) συνολικό μεταφορικό έργο·
- ι) μέση ενεργειακή απόδοση.

Οι εταιρείες δύνανται να παρακολουθούν τις πληροφορίες που αφορούν την κατηγορία πάγου του πλοίου και την πλεύση σε πάγο, κατά περίπτωση.

Οι εταιρείες δύνανται επίσης να παρακολουθούν την κατανάλωση καυσίμου και τις εκπομπές CO₂ με διαφοροποιήσεις βάσει άλλων κριτηρίων που προβλέπονται στο σχέδιο παρακολούθησης.

ΤΜΗΜΑ 4

Υποβολή εκθέσεων

Άρθρο 11

Περιεχόμενο της έκθεσης εκπομπών

1. Από το 2019 και έως τις 30 Απριλίου κάθε έτους, οι εταιρείες υποβάλλουν στην Επιτροπή και στις αρχές των οικείων κρατών σημαίας έκθεση που αφορά τις εκπομπές CO₂ και άλλες συναφείς πληροφορίες σε όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, για κάθε πλοίο ευθύνης τους, και έχει κριθεί ικανοποιητική από ελεγκτή σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 13.
2. Σε περίπτωση αλλαγής εταιρείας, η νέα εταιρεία εξασφαλίζει ότι κάθε πλοίο για το οποίο είναι υπεύθυνη πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού σε όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς κατά την οποία αυτή ανέλαβε την ευθύνη του συγκεκριμένου πλοίου.
3. Οι εταιρείες συμπεριλαμβάνουν στην αναφερόμενη στην παράγραφο 1 έκθεση εκπομπών τις ακόλουθες πληροφορίες:
 - α) στοιχεία ταυτότητας του πλοίου και της εταιρείας, στα οποία περιλαμβάνονται:
 - i) το όνομα του πλοίου,
 - ii) ο κωδικός αριθμός IMO,
 - iii) ο λιμένας νηολόγησης ή λιμένας βάσης,
 - iv) η κατηγορία πάγου του πλοίου, εφόσον περιλαμβάνεται στο σχέδιο παρακολούθησης,
 - v) η τεχνική απόδοση του πλοίου (σχεδιαστικός δείκτης ενεργειακής αποδοτικότητας (Energy Efficiency Design Index/EEDI) ή εκτιμώμενη τιμή δείκτη (Estimated Index Value/EIV), σύμφωνα με την απόφαση MEPC.215 (63) του IMO, κατά περίπτωση),
 - vi) το όνομα του πλοιοκτήτη,
 - vii) η διεύθυνση του πλοιοκτήτη και η κύρια έδρα των επιχειρήσεών του,

- viii) η επωνυμία της εταιρείας (εάν δεν ταυτίζεται με τον πλοιοκτήτη),
 - ix) η διεύθυνση της εταιρείας (εάν δεν ταυτίζεται με τον πλοιοκτήτη) και η έδρα της,
 - x) η διεύθυνση, ο αριθμός τηλεφώνου και η διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου του αρμοδίου επικοινωνίας·
- β) η ταυτότητα του ελεγκτή που αξιολόγησε την έκθεση εκπομπών·
- γ) πληροφορίες σχετικά με τη χρησιμοποιούμενη μέθοδο παρακολούθησης και τον σχετικό βαθμό αβεβαιότητας·
- δ) τα αποτελέσματα της ετήσιας παρακολούθησης των παραμέτρων σύμφωνα με το άρθρο 10.

Άρθρο 12

Μορφώτυπος της έκθεσης εκπομπών

1. Η έκθεση εκπομπών υποβάλλεται με αυτοματοποιημένα συστήματα και μορφώτυπους ανταλλαγής δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρονικών προτύπων.
2. Η Επιτροπή θέτει με εκτελεστικές πράξεις τους τεχνικούς κανόνες για τους μορφώτυπους ανταλλαγής δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρονικών προτύπων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 24 παράγραφος 2.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΕΥΣΗ

Άρθρο 13

Πεδίο των επαληθευτικών δραστηριοτήτων και έκθεση επαλήθευσης

1. Ο ελεγκτής εκτιμά τη συμμόρφωση του σχεδίου παρακολούθησης με τις απαιτήσεις των άρθρων 6 και 7. Εφόσον στην εκτίμηση επισημαίνονται ελλείψεις συμμόρφωσης με τις εν λόγω απαιτήσεις, η αντίστοιχη εταιρεία αναθεωρεί το σχέδιο της αναλόγως και υποβάλλει το αναθεωρημένο σχέδιο προς τελική εκτίμηση από τον ελεγκτή πριν από την έναρξη της περιόδου αναφοράς. Η αναθεώρηση γίνεται εντός προθεσμίας που συμφωνείται μεταξύ της εταιρείας και του ελεγκτή. Σε καμία περίπτωση η προθεσμία αυτή δεν εκτείνεται μετά την έναρξη της περιόδου αναφοράς.
 2. Ο ελεγκτής εκτιμά τη συμμόρφωση της έκθεσης εκπομπών CO₂ με τις απαιτήσεις των άρθρων 8 έως 12 και των παραρτημάτων I και II.
- Ειδικότερα, ο ελεγκτής εκτιμά αν οι εκπομπές CO₂ και άλλες συναφείς πληροφορίες που περιλαμβάνονται στην έκθεση εκπομπών του άρθρου 11 έχουν προσδιοριστεί σύμφωνα με τα άρθρα 8, 9 και 10 και με το σχέδιο παρακολούθησης.
3. Εφόσον η εκτίμηση επαλήθευσης καταλήξει στο συμπέρασμα με εύλογη βεβαιότητα από τον ελεγκτή ότι η έκθεση εκπομπών είναι απαλλαγμένη από ουσιώδεις ανακρίβειες, ο ελεγκτής εκδίδει έκθεση επαλήθευσης στην οποία δηλώνει ότι η έκθεση εκπομπών επαληθεύθηκε και κρίθηκε ικανοποιητική. Στην έκθεση επαλήθευσης προσδιορίζονται όλα τα συναφή με το έργο του ελεγκτή ζητήματα.
 4. Εφόσον η εκτίμηση επαλήθευσης καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η έκθεση εκπομπών περιλαμβάνει ανακρίβειες ή ελλείψεις συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, ο ελεγκτής ενημερώνει εγκαίρως την εταιρεία. Σε αυτή την περίπτωση, η εταιρεία διορθώνει τυχόν ανακρίβειες ή ελλείψεις συμμόρφωσης ώστε να καταστεί δυνατή η έγκαιρη ολοκλήρωση της επαληθευτικής διαδικασίας και υποβάλλει στον ελεγκτή την αναθεωρημένη έκθεση εκπομπών και κάθε άλλη αναγκαία πληροφορία για τη διόρθωση των ελλείψεων συμμόρφωσης που επισημάνθηκαν. Στην έκθεση επαλήθευσης, ο ελεγκτής αναφέρει αν οι ανακρίβειες ή οι ελλείψεις συμμόρφωσης που επισημάνθηκαν κατά την εκτίμηση επαλήθευσης διορθώθηκαν από την εταιρεία. Όταν οι κοινοποιηθείσες ανακρίβειες ή ελλείψεις συμμόρφωσης δεν έχουν διορθωθεί και, μεμονωμένα ή σωρευτικά, οδηγούν σε ουσιαστικές ανακρίβειες, ο ελεγκτής εκδίδει έκθεση επαλήθευσης αναφέροντας ότι η έκθεση εκπομπών δεν είναι σύμφωνη με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 14

Γενικές υποχρεώσεις και αρχές που ισχύουν για τους ελεγκτές

1. Ο ελεγκτής είναι ανεξάρτητος από την εταιρεία ή τον διαχειριστή του εξεταζόμενου πλοίου και διεξάγει τις δραστηριότητες που απαιτούνται βάσει του παρόντος κανονισμού με γνώμονα το δημόσιο συμφέρον. Προς τούτο, ο ελεγκτής και οποιοδήποτε τμήμα της ίδιας νομικής οντότητας δεν είναι εταιρεία ούτε διαχειριστής πλοίου, δεν είναι ιδιοκτήτης εταιρείας ούτε ανήκει στην ιδιοκτησία εταιρείας και δεν έχει σχέσεις με την εταιρεία οι οποίες θα μπορούσαν να πλήξουν την ανεξαρτησία και την αμεροληψία του.

2. Κατά την επαλήθευση της έκθεσης εκπομπών και των διαδικασιών παρακολούθησης που εφαρμόζει η εταιρεία, ο ελεγκτής εκτιμά την εγκυρότητα, την αξιοπιστία και την ακρίβεια των συστημάτων παρακολούθησης και των αναφερόμενων στην έκθεση δεδομένων και πληροφοριών σχετικά με τις εκπομπές CO₂, και ειδικότερα:

- α) της μεθόδου καταλογισμού της κατανάλωσης καυσίμων σε πλόες·
- β) των αναφερθέντων στοιχείων για την κατανάλωση καυσίμου και των σχετικών μετρήσεων και υπολογισμών·
- γ) της επιλογής και της χρήσης συντελεστών εκπομπών·
- δ) των υπολογισμών με τους οποίους προσδιορίζονται οι συνολικές εκπομπές CO₂·
- ε) των υπολογισμών με τους οποίους προσδιορίζεται η ενεργειακή απόδοση.

3. Ο ελεγκτής λαμβάνει υπόψη μόνο τις εκθέσεις εκπομπών που έχουν υποβληθεί σύμφωνα με το άρθρο 12, μόνον εάν έγκυρα και αξιόπιστα δεδομένα και πληροφορίες καθιστούν δυνατό τον προσδιορισμό των εκπομπών CO₂ με εύλογο βαθμό βεβαιότητας και εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) τα αναφερόμενα δεδομένα είναι συνεπή με εκτιμήσεις που βασίζονται σε στοιχεία εντοπισμού των κινήσεων και χαρακτηριστικά των πλοίων, όπως η εγκατεστημένη ισχύς·
- β) τα αναφερόμενα δεδομένα είναι απαλλαγμένα από ανακολουθίες, ιδίως όταν συγκρίνεται ο συνολικός όγκος καυσίμου που προμηθεύεται ετησίως κάθε πλοίο με τη συγκεντρωτική κατανάλωση καυσίμου κατά τους πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού·
- γ) κατά τη συλλογή των δεδομένων τηρούνται οι ισχύοντες κανόνες· και
- δ) τα σχετικά βιβλία του πλοίου είναι πλήρη και συνεπή.

Άρθρο 15

Διαδικασίες επαλήθευσης

1. Ο ελεγκτής εντοπίζει τους πιθανούς κινδύνους που συνδέονται με τη διαδικασία παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων, συγκρίνοντας τις αναφερόμενες εκπομπές CO₂ με εκτιμήσεις που βασίζονται σε στοιχεία εντοπισμού των κινήσεων και χαρακτηριστικά των πλοίων, όπως η εγκατεστημένη ισχύς. Εφόσον διαπιστώσει σημαντικές αποκλίσεις, διενεργεί διεξοδικότερες αναλύσεις.

2. Ο ελεγκτής εντοπίζει τους πιθανούς κινδύνους που συνδέονται με τα διάφορα στάδια των υπολογισμών, εξετάζοντας όλες τις εφαρμοζόμενες πηγές δεδομένων και μεθοδολογίες.

3. Ο ελεγκτής λαμβάνει υπόψη κάθε αποτελεσματική μέθοδο ελέγχου των κινδύνων που εφαρμόζει η εταιρεία για τη μείωση του βαθμού αβεβαιότητας, σε συνάρτηση με την ακρίβεια των χρησιμοποιούμενων μεθόδων παρακολούθησης.

4. Η εταιρεία παρέχει στον ελεγκτή κάθε συμπληρωματική πληροφορία που επιτρέπει στον τελευταίο να διεκπεραιώσει τις επαληθευτικές διαδικασίες. Κατά την επαληθευτική διαδικασία ο ελεγκτής μπορεί να διενεργεί δειγματοληπτικούς ελέγχους για να διαπιστώσει την αξιοπιστία των αναφερόμενων δεδομένων και πληροφοριών.

5. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 23, με σκοπό την περαιτέρω εξειδίκευση των κανόνων που διέπουν τις αναφερόμενες στον παρόντα κανονισμό επαληθευτικές δραστηριότητες. Κατά την έκδοση των πράξεων αυτών, η Επιτροπή λαμβάνει υπ' όψιν τα στοιχεία που ορίζονται στο παράρτημα III μέρος Α. Οι τιθέμενοι με τις εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις κανόνες βασίζονται στις σχετικές με την επαλήθευση αρχές του άρθρου 14 και στα συναφή, διεθνώς αποδεκτά πρότυπα.

Άρθρο 16

Διαπίστευση ελεγκτών

1. Οι ελεγκτές που αξιολογούν σχέδια παρακολούθησης και εκθέσεις εκπομπών και συντάσσουν τις εκθέσεις εκπομπών και τα έγγραφα επαλήθευσης και συμμόρφωσης του παρόντος κανονισμού διαπιστεύονται για τις δραστηριότητες που εμπίπτουν στον παρόντα κανονισμό από εθνικούς οργανισμούς διαπίστευσης δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008.

2. Σε περίπτωση που ο παρών κανονισμός δεν περιλαμβάνει ειδικές διατάξεις για τη διαπίστευση των ελεγκτών, εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008.

3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 23, με σκοπό την περαιτέρω εξειδίκευση των μεθόδων διαπίστευσης ελεγκτών. Κατά την έκδοση των πράξεων αυτών, η Επιτροπή λαμβάνει υπ' όψιν τα στοιχεία που ορίζονται στο παράρτημα III μέρος Β. Οι τιθέμενες με εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις μέθοδοι βασίζονται στις αρχές επαλήθευσης του άρθρου 14 και στα συναφή, διεθνώς αποδεκτά πρότυπα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

Άρθρο 17

Έγγραφο συμμόρφωσης

1. Εφόσον η έκθεση εκπομπών πληροί τις απαιτήσεις των άρθρων 11 έως 15 και των παραρτημάτων I και II, ο ελεγκτής εκδίδει έγγραφο συμμόρφωσης για το σχετικό πλοίο βασιζόμενος στην έκθεση εκπομπών.
2. Το έγγραφο συμμόρφωσης περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:
 - α) ταυτότητα του πλοίου (όνομα, κωδικός αριθμός IMO και λιμένας νηολόγησης ή λιμένας βάσης)·
 - β) όνομα και διεύθυνση του πλοιοκτήτη και κύρια έδρα των επιχειρήσεών του·
 - γ) ταυτότητα του ελεγκτή·
 - δ) ημερομηνία έκδοσης του εγγράφου συμμόρφωσης, διάρκεια ισχύος του και περίοδος αναφοράς την οποία καλύπτει.
3. Τα έγγραφα συμμόρφωσης θεωρούνται έγκυρα έγγραφα για περίοδο 18 μηνών μετά τη λήξη της περιόδου αναφοράς.
4. Ο ελεγκτής ενημερώνει χωρίς καθυστέρηση την Επιτροπή και την αρχή του κράτους σημαίας σχετικά με την έκδοση εγγράφων συμμόρφωσης. Ο ελεγκτής διαβιβάζει τις αναφερόμενες στην παράγραφο 2 πληροφορίες με αυτοματοποιημένα συστήματα και μορφότυπους ανταλλαγής δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρονικών προτύπων.
5. Η Επιτροπή καθορίζει, με εκτελεστικές πράξεις, τους τεχνικούς κανόνες σχετικά με τους μορφότυπους ανταλλαγής δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρονικών προτύπων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 24 παράγραφος 2.

Άρθρο 18

Υποχρέωση εφοδιασμού των πλοίων με έγκυρο έγγραφο συμμόρφωσης

Έως την 30ή Ιουνίου του έτους που ακολουθεί τη λήξη περιόδου αναφοράς, τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες, βρίσκονται εντός λιμένων ή αποπλέουν από λιμένες οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και τα οποία έχουν πραγματοποιήσει πλόδες κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου αναφοράς φέρουν έγκυρο έγγραφο συμμόρφωσης.

Άρθρο 19

Συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων και επιθεωρήσεις

1. Με βάση τις πληροφορίες που δημοσιεύονται σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 1, κάθε κράτος μέλος λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο για να διασφαλίσει τη συμμόρφωση των πλοίων που φέρουν τη σημαία του με τις απαιτήσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων που καθορίζονται στα άρθρα 8 έως 12 και θεωρεί το γεγονός ότι έχει εκδοθεί, σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 4, έγγραφο συμμόρφωσης για το οικείο πλοίο ως απόδειξη της εν λόγω συμμόρφωσης.
2. Κάθε κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι σε κάθε επιθεώρηση πλοίου σε λιμένα της δικαιοδοσίας του, η οποία διενεργείται σύμφωνα με την οδηγία 2009/16/ΕΚ, ελέγχεται ότι το πλοίο φέρει έγκυρο έγγραφο συμμόρφωσης.
3. Για κάθε πλοίο ως προς το οποίο δεν είναι διαθέσιμες οι αναφερόμενες στο άρθρο 21 παράγραφος 2 στοιχεία θ) και ι) πληροφορίες κατά τον χρόνο όπου αυτό εισέρχεται σε λιμένα ο οποίος υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, το κράτος μέλος μπορεί να ελέγχει ότι το πλοίο φέρει έγκυρο έγγραφο συμμόρφωσης.

Άρθρο 20

Κυρώσεις, ανταλλαγή πληροφοριών και διαταγή εκδίωξης

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν σύστημα κυρώσεων για αδυναμία συμμόρφωσης με τις υποχρεώσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων που καθορίζονται στα άρθρα 8 έως 12 και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο για τη διασφάλιση της επιβολής των κυρώσεων αυτών. Οι κυρώσεις αυτές είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις εν λόγω διατάξεις στην Επιτροπή έως την 1η Ιουλίου 2017 και την ενημερώνουν χωρίς καθυστέρηση για κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση.

2. Τα κράτη μέλη οργανώνουν αποτελεσματική ανταλλαγή πληροφοριών και συνεργασία μεταξύ των εθνικών τους αρχών οι οποίες διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων ή, κατά περίπτωση, των αρχών τους οι οποίες είναι αρμόδιες για τις διαδικασίες επιβολής κυρώσεων. Οι εθνικές διαδικασίες επιβολής κυρώσεων από κράτος μέλος κατά συγκεκριμένου πλοίου κοινοποιούνται στην Επιτροπή, στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στην Θάλασσα (ΕΟΑΘ), στα λοιπά κράτη μέλη και στο οικείο κράτος σημαίας.

3. Στην περίπτωση των πλοίων που δεν συμμορφώθηκαν με τις απαιτήσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων για δύο ή περισσότερες διαδοχικές περιόδους αναφοράς και όταν δεν έχει επιτευχθεί συμμόρφωση με τη λήψη άλλων μέτρων επιβολής, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους του λιμένα εισόδου μπορεί να εκδίδει διαταγή εκδίωξης η οποία κοινοποιείται στην Επιτροπή, στον ΕΟΑΘ, στα λοιπά κράτη μέλη και στο οικείο κράτος σημαίας. Η έκδοση διαταγής εκδίωξης συνεπάγεται ότι όλα τα κράτη μέλη απαγορεύουν την είσοδο του πλοίου το οποίο αφορά η διαταγή σε οποιοδήποτε λιμένα τους, μέχρις ότου η εταιρεία εκπληρώσει τις υποχρεώσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων που της επιβάλλονται σύμφωνα με τα άρθρα 11 και 18. Η εκπλήρωση των εν λόγω υποχρεώσεων επιβεβαιώνεται με την κοινοποίηση έγκυρου εγγράφου συμμόρφωσης στην αρμόδια εθνική αρχή η οποία εξέδωσε τη διαταγή εκδίωξης. Η παρούσα παράγραφος δεν θίγει τους διεθνείς ναυτιλιακούς κανόνες που ισχύουν για τα πλοία σε κατάσταση κινδύνου.

4. Ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής ή ο αντιπρόσωπός τους στα κράτη μέλη έχει δικαίωμα αποτελεσματικής δικαστικής προσφυγής κατά της διαταγής εκδίωξης και ενημερώνεται καταλλήλως από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους του λιμένα εισόδου. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και διατηρούν κατάλληλες διαδικασίες για το σκοπό αυτό.

5. Κάθε κράτος μέλος χωρίς θαλάσσιους λιμένες στην επικράτειά του το οποίο έχει κλείσει το εθνικό του νηολόγιο ή δεν έχει πλοία υπό τη σημαία του τα οποία εμπίπτουν στον παρόντα κανονισμό, και ενόσω δεν υπάρχουν πλοία υπό τη σημαία του, μπορεί να παρεκκλίνει του παρόντος άρθρου. Όταν κράτος μέλος προτίθεται να κάνει χρήση της παρέκκλισης, το κοινοποιεί στην Επιτροπή το αργότερο την 1η Ιουλίου 2015. Όλες οι επακόλουθες αλλαγές κοινοποιούνται επίσης στην Επιτροπή.

Άρθρο 21

Δημοσίευση πληροφοριών και έκθεση της Επιτροπής

1. Έως την 30ή Ιουνίου κάθε έτους, η Επιτροπή δημοσιοποιεί τις πληροφορίες σχετικά με εκπομπές CO₂ που δηλώνονται σύμφωνα με το άρθρο 11 καθώς και τις πληροφορίες που προβλέπονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου.

2. Η Επιτροπή περιλαμβάνει τα ακόλουθα στις πληροφορίες που δημοσιοποιεί:

α) την ταυτότητα του πλοίου (όνομα, κωδικός αριθμός IMO και λιμένας νηολόγησης ή λιμένας βάσης)·

β) την τεχνική απόδοση του πλοίου (EEDI ή EIV, κατά περίπτωση)·

γ) τις ετήσιες εκπομπές CO₂·

δ) τη συνολική ετήσια κατανάλωση καυσίμου κατά τους πλόες·

ε) τη μέση ετήσια κατανάλωση καυσίμου και εκπομπές CO₂ ανά διανυθείσα απόσταση·

στ) τη μέση ετήσια κατανάλωση καυσίμου και εκπομπές CO₂ ανά διανυθείσα απόσταση και μεταφερθέν φορτίο·

ζ) το συνολικό ετήσιο χρόνο παραμονής στη θάλασσα·

η) την εφαρμοζόμενη μέθοδο παρακολούθησης·

θ) την ημερομηνία έκδοσης και την ημερομηνία λήξης του εγγράφου συμμόρφωσης·

ι) την ταυτότητα του ελεγκτή που αξιολόγησε την έκθεση εκπομπών.

ια) κάθε άλλη πληροφορία η οποία μπορεί να υπάγεται σε παρακολούθηση και αναφορά σε οικειοθελή βάση, σύμφωνα με το άρθρο 10.

3. Όταν, λόγω ειδικών συνθηκών, η δημοσιοποίηση κατηγορίας συγκεντρωτικών δεδομένων σύμφωνα με την παράγραφο 2, η οποία δεν αφορά εκπομπές CO₂, μπορεί κατ' εξαίρεση να υπονομεύσει την προστασία εμπορικού συμφέροντος το οποίο πρέπει να προστατευθεί ως νόμιμο οικονομικό συμφέρον υπερισχύον έναντι του δημοσίου συμφέροντος το οποίο εξυπηρετεί η δημοσιοποίηση σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1367/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (¹), εφαρμόζεται διαφορετικό επίπεδο συγκέντρωσης των συγκεκριμένων δεδομένων, κατόπιν αιτήματος της εταιρείας, με σκοπό την προστασία του εν λόγω συμφέροντος. Αν η εφαρμογή διαφορετικού επιπέδου συγκέντρωσης είναι αδύνατη, η Επιτροπή δεν καθιστά τα εν λόγω δεδομένα διαθέσιμα στο κοινό.

(¹) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1367/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Σεπτεμβρίου 2006, για την εφαρμογή στα όργανα και τους οργανισμούς της Κοινότητας των διατάξεων της σύμβασης του Άγκυρας σχετικά με την πρόσβαση στις πληροφορίες, τη συμμετοχή του κοινού στη λήψη αποφάσεων και την πρόσβαση στη δικαιοσύνη για περιβαλλοντικά θέματα (ΕΕ L 264 της 25.9.2006, σ. 13).

4. Η Επιτροπή δημοσιεύει ετήσια έκθεση σχετικά με τις εκπομπές CO₂ και άλλες συναφείς πληροφορίες για τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων συγκεντρωτικών και επεξηγούμενων αποτελεσμάτων, με σκοπό την ενημέρωση του κοινού και τη δυνατότητα αξιολόγησης των εκπομπών CO₂ και της ενεργειακής απόδοσης των θαλάσσιων μεταφορών ανά μέγεθος, τύπο πλοίου, δραστηριότητα ή άλλη κατηγορία που θεωρείται συναφής.
5. Η Επιτροπή αξιολογεί ανά διετία το συνολικό αντίκτυπο του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών στο παγκόσμιο κλίμα, μεταξύ άλλων μέσω εκπομπών ή αποτελεσμάτων που δεν έχουν σχέση με το CO₂.
6. Ο ΕΟΑΘ επικουρεί, στο πλαίσιο της εντολής του, την Επιτροπή στις εργασίες της για την τήρηση του παρόντος άρθρου και των άρθρων 12 και 17 του παρόντος κανονισμού, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

Άρθρο 22

Διεθνής συνεργασία

1. Η Επιτροπή ενημερώνει τακτικά τον ΙΜΟ και άλλους σχετικούς διεθνείς οργανισμούς σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, με την επιφύλαξη της κατανομής των αρμοδιοτήτων ή των διαδικασιών λήψης αποφάσεων που προβλέπουν οι Συνθήκες.
2. Η Επιτροπή και, κατά περίπτωση, τα κράτη μέλη ανταλλάσσουν τεχνικές πληροφορίες με τρίτες χώρες όσον αφορά, ειδικότερα, την περαιτέρω εξέλιξη των μεθόδων παρακολούθησης, την οργάνωση της υποβολής εκθέσεων και την επαλήθευση των εκθέσεων εκπομπών.
3. Σε περίπτωση που επιτευχθεί διεθνής συμφωνία σχετικά με παγκόσμιο σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου ή σχετικά με παγκόσμια μέτρα για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές, η Επιτροπή επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό και, εάν το κρίνει σκόπιμο, προτείνει σχετικές τροποποιήσεις προκειμένου να ευθυγραμμισθεί με την εν λόγω διεθνή συμφωνία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΕΞΟΥΣΙΕΣ ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ, ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΕΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 23

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τους όρους του παρόντος άρθρου. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να ακολουθεί η Επιτροπή τη συνήθη της πρακτική και να διενεργεί διαβουλεύσεις με τους εμπειρογνώμονες, συμπεριλαμβανομένων των εμπειρογνομένων των κρατών μελών, πριν από την έκδοση των ανωτέρω πράξεων.
2. Η προβλεπόμενη στα άρθρα 5 παράγραφος 2, 15 παράγραφος 5 και 16 παράγραφος 3 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από την 1η Ιουλίου 2015. Η Επιτροπή συντάσσει έκθεση σχετικά με την εξουσιοδότηση το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η ανάθεση των αρμοδιοτήτων παρατείνεται σιωπηρώς για περιόδους ίσης διάρκειας, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εκφράσει αντιρρήσεις όσον αφορά την παράταση το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη κάθε περιόδου.
3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στα άρθρα 5 παράγραφος 2, 15 παράγραφος 5 και 16 παράγραφος 3 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης επιφέρει τη λήξη της εξουσιοδότησης που προσδιορίζεται σε αυτήν. Η εν λόγω απόφαση τίθεται σε ισχύ την επομένη της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ήδη ισχύουν.
4. Μόλις η Επιτροπή εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, σχετικά με τη σύσταση ευρωπαϊκού οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα (EE L 208 της 5.8.2002, σ. 1).

5. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει των άρθρων 5 παράγραφος 2, 15 παράγραφος 5 και 16 παράγραφος 3 τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της πράξης στα ανωτέρω όργανα, ή εφόσον, πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής, τόσο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όσο και το Συμβούλιο ενημερώσουν την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η εν λόγω προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 24

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 26 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁾. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011. Αν η επιτροπή δεν γνωμοδοτήσει, η Επιτροπή δεν εγκρίνει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 25

Τροποποιήσεις στην οδηγία 2009/16/ΕΚ

Προστίθεται το ακόλουθο σημείο στον κατάλογο του Παραρτήματος IV της οδηγίας 2009/16/ΕΚ:

«50. Έγγραφο συμμόρφωσης εκδοθέν σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015, για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ (*).

(*) ΕΕ L 123 της 19.5.2015, σ. 55».

Άρθρο 26

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Ιουλίου 2015.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Στρασβούργο, 29 Απριλίου 2015.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος
M. SCHULZ

Για το Συμβούλιο

Η Πρόεδρος
Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 525/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2013, σχετικά με μηχανισμό παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και άλλων πληροφοριών σε εθνικό και ενωσιακό επίπεδο που αφορούν την αλλαγή του κλίματος και την κατάργηση της απόφασης αριθ. 280/2004/ΕΚ (ΕΕ L 165 της 18.6.2013, σ. 13).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Μέθοδοι παρακολούθησης για τις εκπομπές CO₂Α. ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ CO₂ (ΑΡΘΡΟ 9)

Για τον υπολογισμό των εκπομπών CO₂ οι εταιρείες εφαρμόζουν τον ακόλουθο τύπο:

Κατανάλωση καυσίμου × συντελεστή εκπομπών

Στην κατανάλωση καυσίμων περιλαμβάνεται το καύσιμο που καταναλώνουν οι κύριοι και βοηθητικοί κινητήρες, οι αεριοστρόβιλοι, οι λέβητες και οι γεννήτριες αδρανούς αερίου.

Η κατανάλωση καυσίμων κατά τον ελλιμενισμό υπολογίζεται χωριστά.

Για τους συντελεστές εκπομπών των καυσίμων χρησιμοποιούνται, καταρχήν, προκαθορισμένες τιμές, εκτός εάν η εταιρεία αποφασίσει να χρησιμοποιεί τα σχετικά με την ποιότητα του καυσίμου δεδομένα που περιλαμβάνονται στα δελτία παράδοσης καυσίμου (BDN) και χρησιμοποιούνται για την απόδειξη της συμμόρφωσης με τους εφαρμοστέους κανονισμούς περί των εκπομπών θείου.

Οι εν λόγω προκαθορισμένες τιμές για τους συντελεστές εκπομπών βασίζονται στις πλέον πρόσφατες τιμές της Διακυβερνητικής Επιτροπής για την Αλλαγή του Κλίματος (IPCC). Οι εν λόγω τιμές είναι δυνατόν να ληφθούν από το παράρτημα VI του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 601/2012 της Επιτροπής ⁽¹⁾.

Για τα βιοκαύσιμα και τα εναλλακτικά μη ορυκτά καύσιμα εφαρμόζονται κατάλληλοι συντελεστές εκπομπών.

Β. ΜΕΘΟΔΟΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ CO₂

Η εταιρεία ορίζει στο σχέδιο παρακολούθησης τη χρησιμοποιούμενη μέθοδο παρακολούθησης για τον υπολογισμό της κατανάλωσης καυσίμων για κάθε πλοίο για το οποίο είναι υπεύθυνη και διασφαλίζει τη σταθερή εφαρμογή της μεθόδου μετά την επιλογή της.

Χρησιμοποιείται η πραγματική κατανάλωση καυσίμου για κάθε πλοίο, υπολογιζόμενη με μια από τις ακόλουθες μεθόδους:

- α) δελτία παράδοσης καυσίμου (BDN) και περιοδική απογραφή δεξαμενών καυσίμου·
- β) παρακολούθηση των δεξαμενών καυσίμου στο πλοίο·
- γ) ροόμετρα για τις εφαρμοστέες διεργασίες καύσης·
- δ) άμεσες μετρήσεις των εκπομπών CO₂.

Κάθε συνδυασμός των μεθόδων αυτών ο οποίος εγκρίνεται από τον ελεγκτή μπορεί να χρησιμοποιηθεί εάν ενισχύει τη συνολική ακρίβεια της μέτρησης.

1. Μέθοδος Α: BDN και περιοδική απογραφή δεξαμενών καυσίμου

Η παρούσα μέθοδος βασίζεται σε συνδυασμό της ποσότητας και του τύπου καυσίμου, όπως ορίζονται στα BDN, με περιοδική απογραφή δεξαμενών καυσίμου βάσει μετρήσεων στις δεξαμενές. Το καύσιμο που καταναλώνεται στη διάρκεια μιας περιόδου είναι το άθροισμα του διαθέσιμου καυσίμου στην αρχή της περιόδου και των παραδόσεων, από το οποίο αφαιρούνται το διαθέσιμο καύσιμο στο τέλος της περιόδου και οι εκκενώσεις των δεξαμενών μεταξύ της αρχής και του τέλους της περιόδου.

Περίοδος είναι ο χρόνος μεταξύ δύο κατάπλων ή ο χρόνος παραμονής σε λιμένα. Είναι αναγκαίο να προσδιορίζονται ο τύπος και η περιεκτικότητα σε θείο του καυσίμου που χρησιμοποιείται στη διάρκεια μιας περιόδου.

Η μέθοδος αυτή δεν εφαρμόζεται όταν δεν υπάρχουν BDN στο πλοίο, ιδίως όταν χρησιμοποιείται το φορτίο ως καύσιμο, για παράδειγμα απαέρια δεξαμενών υγροποιημένου φυσικού αερίου (ΥΦΑ).

Τα BDN είναι υποχρεωτικά βάσει των ισχυόντων κανονισμών του παραρτήματος VI της διεθνούς σύμβασης MARPOL, φυλάσσονται στο πλοίο για τρία έτη μετά την παράδοση των καυσίμων και πρέπει να είναι άμεσα διαθέσιμα. Η περιοδική απογραφή δεξαμενών καυσίμου στο πλοίο βασίζεται σε μετρήσεις στις δεξαμενές. Για τον προσδιορισμό του όγκου κατά τον χρόνο της μέτρησης χρησιμοποιούνται πίνακες κατάλληλοι για κάθε δεξαμενή καυσίμου. Η αβεβαιότητα που συνδέεται με τα BDN προσδιορίζεται στο σχέδιο παρακολούθησης. Οι μετρήσεις στις δεξαμενές εκτελούνται με κατάλληλες μεθόδους, όπως αυτόματα συστήματα, ογκομετρητές και βολίδες. Η μέθοδος βυθομέτρησης δεξαμενών και η συνδεόμενη με αυτήν αβεβαιότητα προσδιορίζονται στο σχέδιο παρακολούθησης.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 601/2012 της Επιτροπής, της 21ης Ιουνίου 2012, για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου κατ' εφαρμογή της οδηγίας 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 181 της 12.7.2012, σ. 30).

Εάν η ποσότητα ανεφοδιασμού με καύσιμο ή η ποσότητα καυσίμου που απομένει στις δεξαμενές προσδιορίζεται σε μονάδες όγκου, εκφραζόμενη σε λίτρα, η εταιρεία μετατρέπει την ποσότητα αυτή από όγκο σε μάζα χρησιμοποιώντας τις τιμές πραγματικής πυκνότητας. Η εταιρεία προσδιορίζει την πραγματική πυκνότητα χρησιμοποιώντας ένα από τα ακόλουθα μέσα:

- α) συστήματα μέτρησης του πλοίου·
- β) την πυκνότητα που μετράται από τον προμηθευτή καυσίμων κατά τον ανεφοδιασμό με καύσιμα και καταγράφεται στο τιμολόγιο ή στο BDN.

Η πραγματική πυκνότητα εκφράζεται σε kg/λίτρο και προσδιορίζεται στην εφαρμοστέα θερμοκρασία για τη συγκεκριμένη μέτρηση. Στις περιπτώσεις που δεν υπάρχουν τιμές πραγματικής πυκνότητας, εφαρμόζεται πρότυπος συντελεστής πυκνότητας για τον σχετικό τύπο καυσίμου, μετά από έγκριση του ελεγκτή.

2. Μέθοδος Β: Παρακολούθηση των δεξαμενών καυσίμου στο πλοίο

Η παρούσα μέθοδος βασίζεται σε μετρήσεις σε όλες τις δεξαμενές καυσίμου του πλοίου. Οι μετρήσεις στις δεξαμενές εκτελούνται καθημερινά κατά τον πλου, καθώς και σε κάθε πλήρωση ή εκκένωση των δεξαμενών καυσίμου του πλοίου.

Το καύσιμο που καταναλώνεται στη διάρκεια μιας περιόδου είναι οι σωρευτικές μεταβολές της στάθμης των δεξαμενών καυσίμου μεταξύ δύο μετρήσεων.

Ως περίοδος νοείται ο χρόνος μεταξύ δύο κατάπλων ή ο χρόνος παραμονής σε λιμένα. Είναι αναγκαίο να προσδιορίζονται ο τύπος και η περιεκτικότητα σε θείο του καυσίμου που χρησιμοποιείται στη διάρκεια μιας περιόδου.

Οι μετρήσεις στις δεξαμενές εκτελούνται με κατάλληλες μεθόδους, όπως αυτόματα συστήματα, ογκομετρητές και βολίδες. Η μέθοδος ογκομέτρησης δεξαμενών και η συνδεόμενη με αυτήν αβεβαιότητα προσδιορίζονται στο σχέδιο παρακολούθησης.

Εάν η ποσότητα ανεφοδιασμού με καύσιμο ή η ποσότητα καυσίμου που απομένει στις δεξαμενές προσδιορίζεται σε μονάδες όγκου, εκφραζόμενη σε λίτρα, η εταιρεία μετατρέπει την ποσότητα αυτή από όγκο σε μάζα χρησιμοποιώντας τις τιμές πραγματικής πυκνότητας. Η εταιρεία προσδιορίζει την πραγματική πυκνότητα χρησιμοποιώντας ένα από τα ακόλουθα μέσα:

- α) συστήματα μέτρησης στο πλοίο·
- β) την πυκνότητα που μετράται από τον προμηθευτή καυσίμων κατά τον ανεφοδιασμό με καύσιμα και καταγράφεται στο τιμολόγιο ή στο BDN·
- γ) την πυκνότητα που μετράται σε δοκιμή ανάλυσης που διενεργείται σε διαπιστευμένο εργαστήριο δοκιμής καυσίμων, εφόσον υπάρχει.

Η πραγματική πυκνότητα εκφράζεται σε kg/λίτρο και προσδιορίζεται στην εφαρμοστέα θερμοκρασία για τη συγκεκριμένη μέτρηση. Στις περιπτώσεις που δεν υπάρχουν τιμές πραγματικής πυκνότητας, εφαρμόζεται πρότυπος συντελεστής πυκνότητας για τον σχετικό τύπο καυσίμου, μετά από έγκριση του ελεγκτή.

3. Μέθοδος Γ: Όργανα μέτρησης ροής για τις εφαρμοστέες διεργασίες καύσης

Η παρούσα μέθοδος βασίζεται στη μέτρηση της ροής του καυσίμου πάνω στο πλοίο. Για τον προσδιορισμό της συνολικής κατανάλωσης καυσίμου στη διάρκεια συγκεκριμένης περιόδου συνδυάζονται τα δεδομένα που έχουν προκύψει από όλα τα όργανα μέτρησης ροής τα οποία είναι συνδεδεμένα με τις σχετικές πηγές εκπομπών CO₂.

Ως περίοδος νοείται ο χρόνος μεταξύ δύο κατάπλων ή ο χρόνος παραμονής του πλοίου σε λιμένα. Είναι αναγκαίο να παρακολουθούνται ο τύπος και η περιεκτικότητα σε θείο του καυσίμου που χρησιμοποιείται στη διάρκεια μιας περιόδου.

Οι εφαρμοζόμενες μέθοδοι βαθμονόμησης και η αβεβαιότητα που συνδέεται με τα χρησιμοποιούμενα όργανα μέτρησης ροής εξειδικεύονται στο σχέδιο παρακολούθησης.

Εάν η ποσότητα καυσίμου που καταναλώνεται προσδιορίζεται σε μονάδες όγκου, εκφραζόμενη σε λίτρα, η εταιρεία μετατρέπει την ποσότητα αυτή από όγκο σε μάζα χρησιμοποιώντας τις τιμές πραγματικής πυκνότητας. Η εταιρεία προσδιορίζει την πραγματική πυκνότητα χρησιμοποιώντας ένα από τα ακόλουθα μέσα:

- α) συστήματα μέτρησης στο πλοίο·
- β) την πυκνότητα που μετράται από τον προμηθευτή καυσίμων κατά τον ανεφοδιασμό με καύσιμα και καταγράφεται στο τιμολόγιο ή στο BDN.

Η πραγματική πυκνότητα εκφράζεται σε kg/λίτρο και προσδιορίζεται στην εφαρμοστέα θερμοκρασία για τη συγκεκριμένη μέτρηση. Στις περιπτώσεις που δεν υπάρχουν τιμές πραγματικής πυκνότητας, εφαρμόζεται συντελεστής τυπικής πυκνότητας για τον σχετικό τύπο καυσίμου, μετά από έγκριση του ελεγκτή.

4. Μέθοδος Δ: Άμεσες μετρήσεις των εκπομπών CO₂

Οι άμεσες μετρήσεις των εκπομπών CO₂ μπορούν να χρησιμοποιούνται για τους πλόες και για τις εκπομπές CO₂ που πραγματοποιούνται σε λιμένες υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους. Στις εκπομπές CO₂ περιλαμβάνονται οι εκπομπές CO₂ από τους κύριους και βοηθητικούς κινητήρες, τους αεριοστρόβιλους, τους λέβητες και τις γεννήτριες αδρανούς αερίου. Στην περίπτωση των πλοίων για τα οποία οι υποβαλλόμενες εκθέσεις βασίζονται στην παρούσα μέθοδο, η κατανάλωση καυσίμου υπολογίζεται από τις μετρούμενες εκπομπές CO₂ και τον εφαρμοστέο συντελεστή εκπομπών των αντίστοιχων καυσίμων.

Η παρούσα μέθοδος βασίζεται στον προσδιορισμό της ροής των εκπομπών CO₂ στις καπνοδόχους (τσιμινιέρες) με πολλαπλασιασμό της συγκέντρωσης CO₂ στα καυσαέρια επί τη ροή των καυσαερίων.

Οι εφαρμοζόμενες μέθοδοι βαθμονόμησης και η αβεβαιότητα που συνδέεται με τα χρησιμοποιούμενα ροόμετρα προσδιορίζονται στο σχέδιο παρακολούθησης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Παρακολούθηση άλλων συναφών πληροφοριών

Α. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΑΝΑ ΠΛΟΥ (ΑΡΘΡΟ 9)

1. Για την παρακολούθηση άλλων συναφών πληροφοριών ανά πλου (άρθρο 9 παράγραφος 1) οι εταιρείες τηρούν τους ακόλουθους κανόνες:

- α) για τον καθορισμό της ημερομηνίας και ώρας άφιξης και αναχώρησης χρησιμοποιείται η ώρα Γκρίνουιτς (GMT). Ο χρόνος παραμονής στη θάλασσα υπολογίζεται με βάση τα στοιχεία αναχώρησης και άφιξης από και σε λιμένα, αντίστοιχα, εξαιρουμένης της αγκυροβόλησης·
- β) η διανυθείσα απόσταση μπορεί να είναι η απόσταση της συντομότερης διαδρομής μεταξύ του λιμένα αναχώρησης και του λιμένα άφιξης ή η πραγματική διανυθείσα απόσταση. Όταν χρησιμοποιείται η απόσταση της συντομότερης διαδρομής μεταξύ του λιμένα αναχώρησης και του λιμένα άφιξης, πρέπει να εφαρμόζεται συντηρητικός διορθωτικός συντελεστής, ώστε να μην υποτιμάται σημαντικά η διανυθείσα απόσταση. Στο σχέδιο παρακολούθησης διευκρινίζεται ο χρησιμοποιούμενος υπολογισμός της απόστασης και, εάν είναι απαραίτητο, αναφέρεται ο εφαρμοζόμενος διορθωτικός συντελεστής. Η διανυθείσα απόσταση εκφράζεται σε ναυτικά μίλια·
- γ) το μεταφορικό έργο προσδιορίζεται με πολλαπλασιασμό της διανυθείσας απόστασης επί το μεταφερθέν φορτίο·
- δ) για την έκφραση του μεταφερθέντος φορτίου στην περίπτωση των επιβατηγών πλοίων, χρησιμοποιείται ο αριθμός επιβατών. Για όλες τις υπόλοιπες κατηγορίες πλοίων, το μεταφερθέν φορτίο εκφράζεται είτε σε μετρικούς τόνους είτε σε κανονικά κυβικά μέτρα φορτίου, κατά περίπτωση·
- ε) για τα πλοία ro-ro, το μεταφερόμενο φορτίο προσδιορίζεται ως ο αριθμός των μονάδων φορτίου (φορτηγών, οχημάτων κ.λπ.) ή lane-meters πολλαπλασιασμένος επί τις προκαθορισμένες τιμές για το βάρος τους. Όταν το φορτίο που μεταφέρεται από πλοία ro-ro έχει οριστεί σύμφωνα με το παράρτημα Β της CEN EN 16258 (2012), που καλύπτει την «Μεθοδολογία για τον υπολογισμό και τη δήλωση ενεργειακής κατανάλωσης και εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στις μεταφορικές υπηρεσίες (φορτίου και επιβατών)», ο ορισμός αυτός θεωρείται σύμφωνος προς τον παρόντα κανονισμό.

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ως «πλοίο ro-ro» νοείται πλοίο σχεδιασμένο για τη μεταφορά μονάδων μεταφοράς φορτίου roll-on-roll-off ή με χώρους για φορτίο roll-on-roll-off·

- στ) για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, το μεταφερόμενο φορτίο ορίζεται ως το συνολικό βάρος του φορτίου σε μετρικούς τόνους ή, ελλείψει τούτου, ο αριθμός των μονάδων TEU (Twenty feet Equivalent Units) πολλαπλασιασμένος επί τις προκαθορισμένες τιμές για το βάρος τους. Όταν το φορτίο που μεταφέρεται από πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ορίζεται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες κατευθυντήριες γραμμές του IMO ή με μέσα προβλεπόμενα στη σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (σύμβαση SOLAS), ο ορισμός αυτός θεωρείται σύμφωνος προς τον παρόντα κανονισμό.

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ως «πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων» νοείται πλοίο σχεδιασμένο αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων στα αμπάρια και επί του καταστρώματος·

- ζ) ο προσδιορισμός του μεταφερόμενου φορτίου για άλλες κατηγορίες πλοίων εκτός από επιβατηγά πλοία, πλοία ro-ro και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων επιτρέπει τον συνυπολογισμό, κατά περίπτωση, του βάρους και του όγκου του μεταφερόμενου φορτίου και του αριθμού των μεταφερομένων επιβατών. Οι κατηγορίες αυτές περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, δεξαμενόπλοια, πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην, πλοία γενικού φορτίου, φορτηγά πλοία ψυγεία, πλοία μεταφοράς οχημάτων και πλοία μεταφοράς συνδυασμένου φορτίου.

2. Για την εξασφάλιση ενιαίων όρων για την εκτέλεση της παραγράφου 1 στοιχείο ζ), η Επιτροπή εκδίδει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, τεχνικούς κανόνες για τη διευκρίνιση των παραμέτρων που εφαρμόζονται σε καθεμία από τις λοιπές κατηγορίες πλοίων που αναφέρονται στην εν λόγω διάταξη.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται από την Επιτροπή, το αργότερο έως την 31η Δεκεμβρίου 2016, σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 25 παράγραφος 2.

Η Επιτροπή δύναται να επανεξετάζει κατά περίπτωση, μέσω εκτελεστικών πράξεων, τις εφαρμοστέες παραμέτρους που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο ζ). Η Επιτροπή επανεξετάζει επίσης τις παραμέτρους αυτές, όταν είναι σκόπιμο, για να ληφθούν υπ' όψιν οι τροποποιήσεις του παρόντος παραρτήματος σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 25 παράγραφος 2.

3. Κατά τη συμμόρφωσή τους με τους κανόνες των παραγράφων 1 και 2, οι εταιρείες μπορούν επίσης να συμπεριλαμβάνουν κατ' επιλογή συγκεκριμένες πληροφορίες όσον αφορά την κατηγορία πάγου του πλοίου και την πλεύση σε πάγο.

B. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΑΝΑ ΕΤΟΣ (ΑΡΘΡΟ 10)

Για την παρακολούθηση άλλων συναφών πληροφοριών ανά έτος οι εταιρείες τηρούν τους ακόλουθους κανόνες:

Οι προς παρακολούθηση σύμφωνα με το άρθρο 10 τιμές προσδιορίζονται με άθροιση των αντίστοιχων δεδομένων που αφορούν κάθε πλοίο.

Για την παρακολούθηση της μέσης ενεργειακής απόδοσης χρησιμοποιούνται τουλάχιστον τέσσερις δείκτες: κατανάλωση καυσίμου ανά απόσταση, κατανάλωση καυσίμου ανά μεταφορικό έργο, εκπομπές CO₂ ανά απόσταση και εκπομπές CO₂ ανά μεταφορικό έργο. Οι δείκτες αυτοί υπολογίζονται ως εξής:

κατανάλωση καυσίμου ανά απόσταση = συνολική ετήσια κατανάλωση καυσίμου/συνολική διανυθείσα απόσταση

κατανάλωση καυσίμου ανά μεταφορικό έργο = συνολική ετήσια κατανάλωση καυσίμου/συνολικό μεταφορικό έργο

εκπομπές CO₂ ανά απόσταση = συνολικές ετήσιες εκπομπές CO₂/συνολική διανυθείσα απόσταση

εκπομπές CO₂ ανά μεταφορικό έργο = συνολικές ετήσιες εκπομπές CO₂/συνολικό μεταφορικό έργο

Κατά τη συμμόρφωσή τους με αυτούς τους κανόνες, οι εταιρείες μπορούν επίσης να συμπεριλαμβάνουν κατ' επιλογή συγκεκριμένες πληροφορίες σχετικά με την κατηγορία πάγου του πλοίου και την πλεύση σε πάγο, καθώς και άλλες πληροφορίες όσον αφορά την κατανάλωση καυσίμου και τις εκπομπές CO₂, με διαφοροποίηση βάσει άλλων κριτηρίων που ορίζονται στο σχέδιο παρακολούθησης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Στοιχεία που πρέπει να λαμβάνονται υπ' όψιν για τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις των άρθρων 15 και 16

Α. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ

- Αρμοδιότητες των ελεγκτών,
- έγγραφα που πρέπει να υποβάλλονται από τις εταιρείες στους ελεγκτές,
- διενέργεια αξιολόγησης κινδύνου από τους ελεγκτές,
- αξιολόγηση της συμμόρφωσης του σχεδίου παρακολούθησης,
- επαλήθευση της έκθεσης εκπομπών,
- επίπεδο σημαντικότητας,
- εύλογη βεβαιότητα του ελεγκτή,
- ανακρίβειες και ελλείψεις συμμόρφωσης,
- περιεχόμενο της έκθεσης επαλήθευσης,
- συστάσεις για βελτιώσεις,
- επικοινωνία εταιρείας-ελεγκτή-Επιτροπής.

Β. ΔΙΑΠΙΣΤΕΥΣΗ ΕΛΕΓΚΤΩΝ

- Πώς ζητείται διαπίστευση για ναυτιλιακές δραστηριότητες,
 - τρόπος αξιολόγησης των ελεγκτών από τους εθνικούς οργανισμούς διαπίστευσης προκειμένου να χορηγηθεί πιστοποιητικό διαπίστευσης,
 - τρόπος διεξαγωγής της εποπτείας από τους εθνικούς οργανισμούς διαπίστευσης για να επιβεβαιωθεί η συνέχιση της διαπίστευσης,
 - απαιτήσεις για τους εθνικούς οργανισμούς διαπίστευσης προκειμένου να είναι αρμόδιοι για τη διαπίστευση ελεγκτών για ναυτιλιακές δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένης αναφοράς σε εναρμονισμένα πρότυπα.
-