Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

►**B** **EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 417/2002**

af 18. februar 2002

om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 2978/94

(EFT L 64 af 7.3.2002, s. 1)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
►**M1**	Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 af 5. november 2002	L 324	1	29.11.2002
►**M2**	Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1726/2003 af 22. juli 2003	L 249	1	1.10.2003
►**M3**	Kommissionens forordning (EF) nr. 2172/2004 af 17. december 2004	L 371	26	18.12.2004
►**M4**	Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 457/2007 af 25. april 2007	L 113	1	30.4.2007
►**M5**	Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 219/2009 af 11. marts 2009	L 87	109	31.3.2009
►**M6**	Kommissionens forordning (EF) nr. 1163/2009 af 30. november 2009	L 314	13	1.12.2009

▼B

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 417/2002

af 18. februar 2002

om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 2978/94

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, navnlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen ([1]),

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg ([2]),

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ([3]),

i henhold til proceduren i artikel 251 i traktaten ([4]), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Der bør inden for rammerne af den fælles transportpolitik træffes yderligere foranstaltninger for at øge sikkerheden og forebygge forurening inden for søtransport.

(2) Fællesskabet nærer alvorlig bekymring for skibsulykker, der involverer olietankskibe, og den dermed forbundne forurening af dets kyster og skade på dyre- og planteliv og andre ressourcer i havet.

(3) Kommissionen understregede i sin meddelelse »en fælles politik for sikkerhed til søs« anmodningen på den ekstraordinære samling i Rådet (miljø- og transport) den 25. januar 1993 om at støtte Den Internationale Søfartsorganisations (IMO) tiltag om at reducere den store forskel i sikkerhed mellem nye og eksisterende skibe ved at opgradere og/eller udfase eksisterende skibe.

(4) Europa-Parlamentet hilste i sin beslutning om en fælles politik for sikkerhed til søs ([5]) Kommissionens meddelelse velkommen og opfordrede navnlig til en indsats med henblik på at forbedre sikkerhedskravene for tankskibe.

(5) Rådet støttede i sin resolution af 8. juni 1993 om en fælles politik om sikkerhed til søs ([6]) fuldt ud målsætningen i Kommissionens meddelelse.

(6) Europa-Parlamentet hilste i sin beslutning vedrørende olieforureningen ud for den franske kyst, som blev vedtaget den 20. januar 2000, enhver indsats fra Kommissionens side velkommen for at fremskynde den dato, hvorefter det kræves, at olietankskibe har dobbeltskrogskonstruktion.

([1]) EFT C 212 E af 25.7.2000, s. 121, og EFT C 154 E af 29.5.2001, s. 41.
([2]) EFT C 14 af 16.1.2001, s. 22.
([3]) EFT C 22 af 24.1.2001, s. 19.
([4]) Europa-Parlamentets udtalelse af 30.11.2000 (EFT C 228 af 13.8.2001, s. 140), Rådets fælles holdning af 7. august 2001 (EFT C 307 af 31.10.2001, s. 41) og Europa-Parlamentets afgørelse af 13.12.2001.
([5]) EFT C 91 af 28.3.1994, s. 301.
([6]) EFT C 271 af 7.10.1993, s. 1.

▼B

(7) Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) har i den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe fra 1973 og protokollen dertil fra 1978 (MARPOL 73/78) fastsat internationalt godkendte bestemmelser om forureningsforebyggelse, som påvirker design og drift af olietankskibe. Medlemsstaterne er kontraherende parter i MARPOL 73/78.

(8) I henhold til artikel 3.3 i MARPOL 73/78 finder konventionen ikke anvendelse på krigsskibe, flådehjælpefartøjer eller andre skibe, der ejes eller sejles af en stat, og som kun anvendes til statslig ikke-kommerciel tjeneste.

(9) Ved at sammenholde tankskibes alder med ulykkesstatistikkerne fremgår det, at ældre skibe har flere ulykker. Der er international enighed om, at vedtagelsen af 1992-ændringerne til MARPOL 73/78, som kræver dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for eksisterende enkeltskrogede olietankskibe, når de når en bestemt alder, giver disse tankskibe øget beskyttelse mod utilsigtet olieforurening i tilfælde af kollision eller grundstødning.

(10) Det er i Fællesskabets interesse at vedtage foranstaltninger for at sikre, at olietankskibe, der anløber havne eller offshore-terminaler under medlemsstaternes jurisdiktion, og olietankskibe, der fører en EF-medlemsstats flag, skal opfylde regel 13G i bilag I til MARPOL 73/78 som ændret i 2001 ved MEPC-resolution 95 (46) for at nedsætte risikoen for utilsigtet olieforurening i europæiske farvande.

(11) Ændringer til MARPOL-konvention 73/78 blev vedtaget af IMO den 6. marts 1992 og trådte i kraft den 6. juli 1993. I disse foranstaltninger fastsættes der krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe, der leveres den 6. juli 1996 eller senere, med det formål at forebygge olieforurening i tilfælde af kollision eller grundstødning. Disse ændringer omfattede en udfasningsordning for enkeltskrogede olietankskibe leveret før denne dato, der trådte i kraft den 6. juli 1995, og som kræver, at tankskibe leveret inden den 1. juni 1982, skal overholde kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design senest 25 år og i nogle tilfælde 30 år efter leveringsdatoen. Sådanne enkeltskrogede olietankskibe vil ikke have tilladelse til at sejle efter 2007 og i nogle tilfælde 2012, medmindre de opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i regel 13F i bilag I til MARPOL 73/78. For eksisterende enkeltskrogede olietankskibe, der er leveret efter den 1. juni 1982, eller som er leveret før den 1. juni 1982 men er ombygget, så de opfylder kravene i MARPOL 73/78 om separate ballasttanke og beskyttende placering heraf, udløber fristen senest i 2026.

(12) Den 27. april 2001 blev der vedtaget nye væsentlige ændringer til regel 13G i bilag I til MARPOL 73/78 på det 46. møde i IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC-46) ved MEPC-resolution 95 (46), der træder i kraft den 1. september 2002, og hvori der blev indført en ny fremskyndet udfasningsordning for enkeltskrogede olietankskibe. De respektive fristdatoer for tankskibes overholdelse af regel 13F i bilag I til MARPOL 73/78 afhænger af skibets størrelse og alder. Olietankskibe opdeles derfor i tre kategorier efter tonnage, konstruktion og alder. Alle disse kategorier, herunder den mindste (3), er vigtige for handelen inden for Fællesskabet.

(13) Fristdatoen for et enkeltskroget olietankskibs udfasning er årsdagen for skibets levering i henhold til en plan, der løber fra 2003 til 2007 for olietankskibe af kategori 1 og frem til 2015 for olietankskibe af kategori 2 og 3.

(14) Den reviderede regel 13G i bilag I til MARPOL 73/78 bibeholder kravene om, at tankskibe af kategori 1 efter 25 år skal have vingetanke eller dobbelte bunde på beskyttede steder, der ikke

▼B

anvendes til at føre last, eller de skal anvende hydrostatiske lastemetoder.

(15) I samme regel indføres der et krav om, at tankskibe af kategori 1 og 2 kun kan fortsætte med at sejle efter årsdagen for deres leveringsdato i henholdsvis 2005 og 2010 under forudsætning af, at de overholder tilstandsvurderingsordningen (Condition Assessment Scheme), der blev vedtaget den 27. april 2001 af IMO ved MEPC-resolution 94 (46). Tilstandsvurderingsordningen kræver, at flagstatens myndigheder udsteder en overensstemmelseserklæring og inddrages i undersøgelsesprocedurerne under tilstandsvurderingsordningen.

(16) Efter stk. 5 i den reviderede regel kan olietankskibe af kategori 2 og 3 undtagelsesvist og under visse betingelser sejle efter årsdagen for datoen for udfasningen. Efter stk. 8b i samme regel har de kontraherende parter i MARPOL-konvention 73/78 ret til at nægte olietankskibe, der må sejle i henhold til denne undtagelse, adgang til havne eller offshoreterminaler under deres jurisdiktion. Medlemsstaterne har til hensigt at gøre denne ret gældende. En afgørelse herom skal meddeles IMO.

(17) Det er vigtigt at sikre, at bestemmelserne i denne forordning ikke bringer besætningens eller olietankskibenes sikkerhed i fare, når de søger en sikker havn eller ly.

(18) For at tillade skibsværfterne i medlemsstaterne at reparere enkeltskrogede olietankskibe kan medlemsstaterne undtagelsesvist give sådanne skibe adgang til deres havne, forudsat at de ikke fører nogen last.

(19) Det bør være muligt at ændre visse bestemmelser i denne forordning for at bringe dem i overensstemmelse med de internationale instrumenter, der vedtages, ændres eller træder i kraft efter ikrafttrædelsen af denne forordning uden at udvide dens anvendelsesområde. Sådanne ændringer bør vedtages i henhold til Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ([1]).

(20) Da fristdatoen for enkeltskrogede olietankskibe, der ikke opfylder kravene i MARPOL 73/78 om separate ballasttanke og beskyttende placering — hvilket er af særlig betydning for kategori 1 tankskibe — nærmer sig, er der ingen grund til at opretholde afgiftssystemet i Rådets forordning (EF) nr. 2978/94 ([2]), hvori der differentieres mellem sådanne olietankskibe og olietankskibe, der opfylder de nævnte krav efter 2007, hvorfor forordning (EF) nr. 2978/94 bør ophæves —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Formål

Formålet med denne forordning er at fremskynde indfasningen af kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i MARPOL-konvention 73/78 for olietankskibe med enkeltskrog ►**M2** og at forbyde transport af svære olier til eller fra medlemsstaternes havne i olietankskibe med enkeltskrog ◄.

([1]) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.
([2]) Rådets forordning (EF) nr. 2978/94 af 21. november 1994 om gennemførelse af IMO-resolution A.747(18) om anvendelse af tonnagemåling af ballastrum i olietankskibe med separate ballasttanke (EFT L 319 af 12.12.1994, s. 1).

▼B

Artikel 2

Anvendelsesområde

▼M2

1. Denne forordning gælder for olietankskibe på 5 000 tons dødsvægt og derover, når de

— uafhængigt af flag anløber eller forlader en havn eller offshoreterminal eller ankrer op på en ankerplads under en medlemsstats jurisdiktion, eller

— fører en medlemsstats flag.

Med henblik på artikel 4, stk. 3, finder denne forordning anvendelse på olietankskibe på 600 tons dødvægt og derover.

▼B

2. Denne forordning gælder ikke for krigsskibe, flådehjælpefartøjer eller andre skibe, der ejes eller sejles af en stat, og som indtil videre kun anvendes i statslig ikke-kommerciel tjeneste. Medlemsstaterne skal, for så vidt det er rimeligt og muligt, bestræbe sig på at overholde denne forordning med hensyn til de i dette stykke omhandlede skibe.

▼M6

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

1. »MARPOL 73/78«: den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe som ændret ved protokollen af 1978, i den gældende affattelse

2. »olietankskib«: et olietankskib som defineret i regel 1.5 i bilag I til MARPOL 73/78

3. »dødvægt«: dødvægt som defineret i regel 1.23 i bilag I til MARPOL 73/78

4. »olietankskibe af kategori 1«: olietankskibe på 20 000 tons dødvægt og derover, som fører råolie, brændselsolie, svær dieselolie eller smøreolie i lasten, og olietankskibe på 30 000 tons dødvægt og derover, som fører anden olie end ovennævnte, og som ikke opfylder kravene i regel 18.1-18.9, 18.12-18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 og 35.3 i bilag I til MARPOL 73/78

5. »olietankskibe af kategori 2«: olietankskibe på 20 000 tons dødvægt og derover, som fører råolie, brændselsolie, svær dieselolie eller smøreolie i lasten, og olietankskibe på 30 000 tons dødvægt og derover, som fører anden olie end ovennævnte, og som opfylder kravene i regel 18.1-18.9, 18.12-18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 og 35.3 i bilag I til MARPOL 73/78. Olietankskibe af kategori 2 skal være forsynet med separate ballasttanke med beskyttende placering (SBT/PL)

6. »olietankskibe af kategori 3«: olietankskibe på 5 000 tons dødvægt og derover, men mindre end anført i definition 4 og 5

7. »enkeltskroget olietankskib«: et olietankskib, der ikke opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i regel 19 og 28.6 i bilag I til MARPOL 73/78

8. »dobbeltskroget olietankskib«:

   a) et olietankskib på 5 000 t dødvægt eller derover, som opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i regel 19 og 28.6 i bilag I til MARPOL 73/78 eller opfylder kravene i regel 20.1.3 i bilag I til MARPOL 73/78, eller

▼M6

b) et olietankskib på 600 t dødvægt eller derover, men under 5 000 t dødvægt, som er forsynet med dobbelte bundtanke eller rum, der opfylder bestemmelserne i regel 19.6.1 i bilag I til MARPOL 73/78, og sidetanke eller rum, der er anbragt i overensstemmelse med regel 19.3.1 og opfylder afstandskravene i regel 19.6.2 i bilag I til MARPOL 73/78

9. »alder«: et skibs alder, udtrykt i antal år efter dets leveringsdato

10. »svær dieselolie«: dieselolie som defineret i regel 20 i bilag I til MARPOL 73/78

11. »brændselsolie«: tunge destillater eller restprodukter fra råolie eller blandinger af sådanne materialer som defineret i regel 20 i bilag I til MARPOL 73/78

12. »svære olier«:

a) råolier med en massefylde ved 15 °C på over 900 kg/m^3 ([1])

b) brændselsolier med en massefylde ved 15 °C på over 900 kg/m^3 eller en kinematisk viskositet ved 50 °C på over 180 mm^2/s ([2])

c) bitumen og tjære og emulsioner heraf.

▼B

Artikel 4

Enkeltskrogede olietankskibes overholdelse af kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design

1. Det er ikke tilladt for olietankskibe at sejle under en medlemsstats flag, eller for olietankskibe uafhængigt af flag at anløbe havne eller offshore-terminaler under en medlemsstats jurisdiktion, efter årsdagen for datoen for skibets levering i det år, der er specificeret nedenfor, medmindre sådanne tankskibe er dobbeltskrogede:

▼M2

a) for olietankskibe af kategori 1:

— 2003 for skibe leveret i 1980 eller tidligere

— 2004 for skibe leveret i 1981

— 2005 for skibe leveret i 1982 eller senere.

b) for olietankskibe af kategori 2 og 3:

— 2003 for skibe leveret i 1975 eller tidligere

— 2004 for skibe leveret i 1976

— 2005 for skibe leveret i 1977

— 2006 for skibe leveret i 1978 og 1979

— 2007 for skibe leveret i 1980 og 1981

— 2008 for skibe leveret i 1982

— 2009 for skibe leveret i 1983

— 2010 for skibe leveret i 1984 eller senere.

———————

2. For olietankskibe af kategori 2 eller 3, der kun er udstyret med dobbelte bunde eller dobbelte sider, som ikke anvendes til transport af olie, og som strækker sig over hele lastlængden, eller med dobbelt-

———————

([1]) Dette svarer til en API/gravitet, der er lavere end 25,7.

([2]) Dette svarer til en kinematisk viskositet på over 180 cSt.

▼M2

skrogstanke, som ikke anvendes til transport af olie, og som strækker sig over hele lasttanklængden, men ikke opfylder betingelserne for at blive fritaget for bestemmelserne i ►M6 regel 20.1.3 i bilag I til MARPOL 73/78 ◄, kan der uanset bestemmelserne i stk. 1, gives tilladelse til fortsat drift efter den i stk. 1, nævnte dato, forudsat at en sådan drift ikke fortsættes efter årsdagen for datoen for skibets levering i 2015 eller efter 25-årsdagen efter datoen for skibets levering, alt efter hvilken dato der kommer først.

▼M4

3. Olietankskibe, der transporterer svære olier, må kun føre en medlemsstats flag, hvis de har dobbeltskrog.

Uafhængigt af flag er det ikke tilladt for olietankskibe, der transporterer svære olier, at anløbe eller forlade havne eller offshore-terminaler eller ankre op på ankerpladser under en medlemsstats jurisdiktion, medmindre sådanne tankskibe er dobbeltskrogede.

▼M2

4. Olietankskibe, der udelukkende anvendes i havne og på indre vandveje, kan undtages fra bestemmelsen i stk. 3, hvis de er behørigt godkendt i henhold til lovgivningen om sejlads på indre vandveje.

5. Olietankskibe med en dødvægt på under 5 000 tons skal opfylde kravene i stk. 3 senest på årsdagen for skibets levering i 2008.

6. Indtil den 21. oktober 2005 kan en medlemsstat tillade et isforstærket enkeltskroget olietankskib — udstyret med dobbelte bundtanke, der ikke anvendes til transport af olie, og som strækker sig over hele lasttanklængden — der transporterer svære olier, at anløbe eller forlade en havn eller en offshoreterminal eller ankre op på en ankerplads under den pågældende medlemsstats jurisdiktion, når isforholdene kræver anvendelse af et isforstærket fartøj, forudsat at den svære olie udelukkende transporteres i olietankskibets centrale tanke.

Artikel 5

Overholdelse af tilstandsvurderingsordningen for olietankskibe af kategori 2 og 3

Uanset flag er det ikke tilladt for et enkeltskroget olietankskib, der er fyldt 15 år, at anløbe eller forlade havne eller offshoreterminaler eller ankre op på ankerpladser under en medlemsstats jurisdiktion efter årsdagen for datoen for skibets levering i 2005 for skibe af kategori 2 og skibe af kategori 3, medmindre det opfylder kravene i tilstandsvurderingsordningen, der nævnes i artikel 6.

Artikel 6

Tilstandsvurderingsordning

For så vidt angår artikel 5 anvendes den tilstandsvurderingsordning, der er vedtaget ved ►M3 MEPC-resolution 94(46) af 27. april 2001 som ændret ved MEPC-resolution 99(48) af 11. oktober 2002 og MEPC-resolution 112(50) af 4. december 2003 ◄, som ændret.

▼B

Artikel 7

Fristdato

Efter årsdagen for datoen for skibets levering i 2015 er det ikke tilladt, at

— olietankskibe af kategori 2 og 3 fortsat sejler under en medlemsstats flag i henhold til ►M6 regel 20.5 i bilag I til MARPOL 73/78 ◄

— andre olietankskibe af kategori 2 og 3 som anført i første led anløber havne eller offshore-terminaler under en medlemsstats jurisdiktion,

▼B

uanset at de fortsat fører et tredjelands flag i henhold til ►M6 regel 20.5 i bilag I til MARPOL 73/78 ◄.

Artikel 8

Undtagelser for skibe i vanskeligheder eller for skibe, der skal repareres

▼M2

1. Uanset bestemmelserne i artikel 4, 5 og 7 kan en medlemsstats kompetente myndigheder med forbehold af nationale bestemmelser under ekstraordinære omstændigheder tillade et skib at anløbe eller forlade havne eller offshoreterminaler eller ankre op på en ankerplads under den pågældende medlemsstats jurisdiktion, når:

▼B

— et olietankskib er i vanskeligheder og søger ly

— et olietankskib uden last er på vej til en havn for reparation.

2. Medlemsstaterne underretter rettidigt, men inden den 1. september 2002 Kommissionen om den nationale lovgivning, som vil finde anvendelse under de i stk. 1 omhandlede forhold. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom.

Artikel 9

Meddelelse til IMO

1. Formandskabet for Rådet, der handler på vegne af medlemsstaterne, og Kommissionen skal sammen informere IMO om vedtagelsen af denne forordning og i denne forbindelse henvise til artikel 211, stk. 3, i De Forenede Nationers havretskonvention.

2. I henhold til artikel 7 informerer hver medlemsstat IMO om sin beslutning om at forbyde et olietankskib, der sejler i overensstemmelse med bestemmelserne i ►M6 regel 20.5 i bilag I til MARPOL 73/78 ◄, at anløbe havne eller offshore-terminaler under dens jurisdiktion på grundlag af ►M6 regel 20.8.2 i bilag I til MARPOL 73/78 ◄.

3. Hver medlemsstat underretter IMO, hvis den tillader, suspenderer, inddrager eller nægter sejlads for et olietankskib af kategori 1 eller 2, der har ret til at føre dens flag, i overensstemmelse med artikel 5 i denne forordning, på grundlag af ►M6 regel 20.8.1 i bilag I til MARPOL 73/78 ◄.

▼M5

Artikel 10

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS), der er nedsat ved artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 ([1]).

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1–4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

([1]) EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1.

▼B

Artikel 11

Ændringsprocedurer

▼M5

Kommissionen kan ændre henvisningerne i denne forordning til forordningerne i bilag I til MARPOL 73/78 samt til MEPC-resolution 111(50) og 94(46) som ændret ved MEPC-resolution 99(48) og 112(50) for at tilpasse henvisningerne til ændringer af disse forordninger og resolutioner, som er vedtaget i IMO, for så vidt sådanne ændringer ikke udvider denne forordnings anvendelsesområde. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 10, stk. 2.

▼M1

Ændringer af de internationale instrumenter, der er nævnt i artikel 3, nr. 1, kan udelukkes fra nærværende forordnings anvendelsesområde, jf. artikel 5 i forordning (EF) nr. 2099/2002.

▼B

Artikel 12

Ophævelse

Rådets forordning (EF) nr. 2978/94 ophæves fra 31. december 2007.

Artikel 13

Ikrafttrædelse

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Den anvendes fra den 1. september 2002.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.