Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften keine Gewähr übernehmen

►B VERORDNUNG (EG) Nr. 417/2002 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 18. Februar 2002

zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates

(ABl. L 64 vom 7.3.2002, S. 1)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►M1	Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002	L 324	1	29.11.2002
►M2	Verordnung (EG) Nr. 1726/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juli 2003	L 249	1	1.10.2003
►M3	Verordnung (EG) Nr. 2172/2004 der Kommission vom 17. Dezember 2004	L 371	26	18.12.2004
►M4	Verordnung (EG) Nr. 457/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. April 2007	L 113	1	30.4.2007

▼B

VERORDNUNG (EG) Nr. 417/2002 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 18. Februar 2002

zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission ([1]),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ([2]),

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ([3]),

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ([4]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik müssen im Bereich des Seeverkehrs weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und zur Verhinderung der Umweltverschmutzung ergriffen werden.

(2) Die Gemeinschaft ist ernstlich besorgt über die Unfälle von Öltankschiffen und über die damit einhergehende Verschmutzung ihrer Küsten und die Schädigung der Pflanzen- und Tierwelt sowie anderer Meeresressourcen.

(3) Die Kommission hat in ihrer Mitteilung „Für eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr“ das Ersuchen der außerordentlichen Ratstagung „Umwelt“ und „Verkehr“ vom 25. Januar 1993 hervorgehoben, die Maßnahmen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) zur Verringerung der Sicherheitslücke zwischen neuen und vorhandenen Schiffen zu unterstützen, indem vorhandene Schiffe nachgerüstet und/oder außer Dienst gestellt werden.

(4) Das Europäische Parlament hat die Mitteilung der Kommission in seiner Entschließung über eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr ([5]) begrüßt und insbesondere dazu aufgerufen, Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheitsnormen für Tanker zu ergreifen.

(5) Der Rat hat die Ziele der Mitteilung der Kommission über eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr in seiner Entschließung vom 8. Juni 1993 ([6]) uneingeschränkt unterstützt.

([1]) ABl. C 212 E vom 25.7.2000, S. 121, und ABl. C 154 E vom 29.5.2001, S. 41.
([2]) ABl. C 14 vom 16.1.2001, S. 22.
([3]) ABl. C 22 vom 24.1.2001, S. 19.
([4]) Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 30. November 2000 (ABl. C 228 vom 13.8.2001, S. 140), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 7. August 2001 (ABl. C 307 vom 31.10.2001, S. 41) und Beschluss des Europäischen Parlaments vom 13. Dezember 2001.
([5]) ABl. C 91 vom 28.3.1994, S. 301.
([6]) ABl. C 271 vom 7.10.1993, S. 1.

▼B

(6) Das Europäische Parlament hat in seiner Entschließung vom 20. Januar 2000 zum Ölunfall vor der französischen Küste Anstrengungen der Kommission begrüßt, den Zeitpunkt vorzuverlegen, ab dem alle Öltankschiffe eine Doppelhülle aufweisen müssen.

(7) Die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO) hat im Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und in dem dazugehörigen Protokoll von 1978 (MARPOL 73/78) international vereinbarte Regeln betreffend die Konstruktion und den Betrieb von Öltankschiffen zur Verhütung der Meeresverschmutzung festgelegt. Die Mitgliedstaaten sind Parteien des MARPOL-Übereinkommens 73/78.

(8) Nach Artikel 3 Absatz 3 des MARPOL-Übereinkommens 73/78 gilt jenes Übereinkommen nicht für Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe oder andere Schiffe, die Eigentum eines Staates sind oder von diesem betrieben werden und nur für nicht gewerbliche staatliche Dienste eingesetzt werden.

(9) Aus den nach dem Schiffsalter aufgeschlüsselten Statistiken über Tankschiffsunfälle geht hervor, dass ältere Schiffe in höherem Maße unfallanfällig sind. Auf internationaler Ebene besteht Einigkeit darüber, dass die Annahme der 1992 beschlossenen Änderungen des MARPOL-Übereinkommens 73/78, die die Anwendung der Anforderungen bezüglich der Doppelhülle oder einer gleichwertigen Konstruktion auf vorhandene Einhüllen-Öltankschiffe ab einem bestimmten Alter vorschreiben, einen besseren Schutz vor Ölunfällen bei einem Zusammenstoß oder einem Auflaufen dieser Öltankschiffe bieten.

(10) Es liegt im Interesse der Gemeinschaft, Maßnahmen zu ergreifen, mit denen sichergestellt wird, dass Öltankschiffe, die in Häfen oder Vorhäfen unter der Gerichtsbarkeit der Mitgliedstaaten einlaufen, und Öltankschiffe unter den Flaggen der Mitgliedstaaten der Regel 13G des Anhangs I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 in der durch die im Jahr 2001 durch die Entschließung MEPC 95(46) geänderten Fassung entsprechen, damit die Gefahr von unfallbedingten Ölverschmutzungen in europäischen Gewässern verringert wird.

(11) Änderungen des MARPOL-Übereinkommens 73/78 wurden von der IMO am 6. März 1992 verabschiedet und sind am 6. Juli 1993 in Kraft getreten. Diese Maßnahmen sehen vor, dass ab dem 6. Juli 1996 abgelieferte Öltankschiffe eine Doppelhülle aufweisen oder gleichwertige Konstruktionsanforderungen erfüllen müssen, womit eine Ölverschmutzung im Fall eines Zusammenstoßes oder eines Auflaufens verhindert werden soll. Im Rahmen dieser Änderungen trat am 6. Juli 1995 eine Ausmusterungsregelung für Einhüllen-Öltankschiffe, die vor diesem Datum abgeliefert wurden, in Kraft, wonach vor dem 1. Juni 1982 abgelieferte Öltankschiffe spätestens 25 Jahre, in manchen Fällen 30 Jahre, nach Ablieferung eine Doppelhülle haben oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen entsprechen müssen. Der Betrieb dieser vorhandenen Einhüllen-Öltankschiffe würde nach dem Jahr 2007, in einigen Fällen nach dem Jahr 2012, nicht mehr gestattet, wenn sie nicht den Anforderungen der Regel 13F des Anhangs I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 bezüglich der Doppelhülle oder einer gleichwertigen Konstruktion entsprechen. Für vorhandene Einhüllen-Öltankschiffe, die nach dem 1. Juni 1982 abgeliefert wurden oder die vor dem 1. Juni 1982 abgeliefert wurden und umgebaut sind, die jeweils den Anforderungen des MARPOL-Übereinkommens 73/78 bezüglich Tanks für getrennten Ballast und deren schutzbietender Anordnung entsprechen, läuft die Frist spätestens 2026 ab.

(12) Auf der 46. Tagung des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC-46) wurden am 27. April 2001 mit der

▼B

Entschließung MEPC 95(46) neue wichtige Änderungen der Regel 13G des Anhangs I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 angenommen, die am 1. September 2002 in Kraft treten und mit denen eine neue beschleunigte Ausmusterungsregelung für Einhüllen-Öltankschiffen eingeführt wird. Die endgültigen Termine, bis zu denen Tanker endgültig der Regel 13F des Anhangs I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 entsprechen müssen, hängen von der Größe und dem Alter des Schiffes ab. Für Öltankschiffe sind daher in diesem System drei Kategorien je nach Tonnage, Konstruktion und Alter festgelegt worden. All diese Kategorien, einschließlich der niedrigsten Kategorie 3, sind für den innergemeinschaftlichen Handel von Bedeutung.

(13) Der letzte Termin zur Ausmusterung eines Einhüllen-Öltankschiffes ist der Jahrestag der Ablieferung des Schiffes gemäß einem Zeitplan, der für Öltankschiffe der Kategorie 1 von 2003 bis 2007 und für Öltankschiffe der Kategorien 2 und 3 bis 2015 läuft.

(14) In der überarbeiteten Regel 13G des Anhangs I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 werden die Anforderungen für über 25 Jahre alte Öltankschiffe der Kategorie 1 in Bezug auf die Ausstattung mit Seitentanks oder Doppelbodenräumen in schutzbietenden Anordnungen, die nicht für die Frachtbeförderung verwendet werden, oder den ausschließlichen Betrieb mit hydrostatisch ausgeglichener Beladung beibehalten.

(15) Mit derselben Regel wird für Öltankschiffe der Kategorien 1 und 2 die Anforderung eingeführt, dass sie nach dem Jahrestag ihrer Ablieferung im Jahr 2005 bzw. im Jahr 2010 nur dann weiterbetrieben werden dürfen, wenn sie dem am 27. April 2001 durch die IMO mit der Entschließung MEPC 94(46) angenommenen Zustandsbewertungsschema (CAS) entsprechen. Das Zustandsbewertungsschema sieht die Verpflichtung vor, dass die Verwaltung des Flaggenstaats eine Konformitätserklärung erteilt und an den Überprüfungsverfahren im Rahmen des Zustandsbewertungsschemas zu beteiligen ist.

(16) Nach Absatz 5 der genannten Regel kann für Öltankschiffe der Kategorien 2 und 3 ausnahmsweise vorgesehen werden, dass sie unter bestimmten Umständen über die Fristen für ihre Ausmusterung hinaus betrieben werden können. Nach Absatz 8 b derselben Regel sind die Parteien des MARPOL-Übereinkommens 73/78 berechtigt, Öltankschiffen, die im Rahmen dieser Ausnahme weiterbetrieben werden dürfen, die Einfahrt in Häfen oder Vorhäfen unter ihrer Gerichtsbarkeit zu untersagen. Die Mitgliedstaaten haben erklärt, dass sie von diesem Recht Gebrauch machen wollen. Die Entscheidung, von diesem Recht Gebrauch zu machen, ist der IMO mitzuteilen.

(17) Es muss sichergestellt werden, dass durch diese Verordnung die Sicherheit von Besatzungsmitgliedern oder Öltankschiffen, die einen sicheren Hafen oder einen Zufluchtsort suchen, nicht gefährdet wird.

(18) Damit es Werften in Mitgliedstaaten ermöglicht wird, Einhüllen-Öltankschiffe zu reparieren, können die Mitgliedstaaten Ausnahmen vorsehen und die Einfahrt solcher Schiffe in ihre Häfen gestatten, sofern sie keine Ladung befördern.

(19) Es sollte möglich sein, bestimmte Vorschriften dieser Verordnung zu ändern, um sie mit internationalen Regeln in Einklang zu bringen, die nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung angenommen oder geändert werden oder nach diesem Zeitpunkt in Kraft treten; dabei sollte der Anwendungsbereich dieser Verordnung nicht erweitert werden. Solche Änderungen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur

▼B

Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse ([1]) erlassen werden.

(20) Da die Frist für Einhüllen-Öltankschiffe, die den Anforderungen des MARPOL-Übereinkommens 73/78 in Bezug auf Tanks für getrennten Ballast und deren schutzbietende Anordnung nicht erfüllen, bald abläuft und da dies für Tankschiffe der Kategorie 1 von größter Bedeutung ist, besteht kein Grund, das in der Verordnung (EG) Nr. 2978/94 ([2]) vorgesehene System der Gebührendifferenzierung zwischen solchen Öltankschiffen und den Öltankschiffen, die die genannten Anforderungen erfüllen, nach dem Jahr 2007 beizubehalten. Die Verordnung (EG) Nr. 2978/94 sollte daher aufgehoben werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Zweck

Zweck dieser Verordnung ist es, die Anforderungen des MARPOL-Übereinkommens 73/78 bezüglich Doppelhüllen oder einer gleichwertigen Konstruktion auf Einhüllen-Öltankschiffe beschleunigt anzuwenden ►M2 und den Transport von Schwerölen von oder nach Häfen der Mitgliedstaaten mit Einhüllen-Öltankschiffen zu verbieten ◄.

Artikel 2

Geltungsbereich

▼M2

(1) Diese Verordnung gilt für Öltankschiffe ab 5 000 Tonnen Tragfähigkeit,

— die, unabhängig davon, welche Flagge sie führen, in einen Hafen oder Vorhafen unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats einlaufen bzw. aus diesem auslaufen oder in einem Gebiet unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats vor Anker gehen oder

— die die Flagge eines Mitgliedstaats führen.

Für die Zwecke des Artikels 4 Absatz 3 gilt diese Verordnung für Öltankschiffe ab 600 Tonnen Tragfähigkeit.

▼B

(2) Diese Verordnung gilt nicht für Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe oder andere Schiffe, die Eigentum des Staates sind oder von diesem betrieben werden und die zurzeit nur für nicht gewerbliche staatliche Dienste eingesetzt werden. Die Mitgliedstaaten bemühen sich, soweit dies vertretbar und durchführbar ist, dieser Verordnung in Bezug auf die in diesem Absatz genannten Schiffe nachzukommen.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet

▼M1

1. „Marpol-Übereinkommen 73/78“: das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung von Meeresverschmutzung durch

([1]) ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

([2]) Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates vom 21. November 1994 zur Durchführung der IMO-Entschließung A.747(18) über die Vermessung der Ballasträume in Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast (ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 1).

▼M1

Schiffe, geändert durch das dazugehörige Protokoll von 1978, in der jeweils geltenden Fassung;

▼B

2. „überarbeitete Regel 13G des Anhangs I zu MARPOL 73/78“ die Änderungen der Regel 13G des Anhangs I zu MARPOL 73/78 und der Ergänzung des IOPP-Zeugnisses, die mit der ►M3 Entschließung MEPC 111(50) vom 4. Dezember 2003 ◄ angenommen wurden, ►M3 welche am 4. April 2005 in Kraft tritt ◄;

3. „Öltankschiff“ ein Öltankschiff gemäß der Begriffsbestimmung in Regel 1 Absatz 4 des Anhangs I zu MARPOL 73/78;

4. „Tragfähigkeit“ die Tragfähigkeit gemäß der Begriffsbestimmung in Regel 1 Absatz 22 des Anhangs I zu MARPOL 73/78;

5. „neues Öltankschiff“ ein neues Öltankschiff gemäß der Begriffsbestimmung in Regel 1 Absatz 26 des Anhangs I zu MARPOL 73/78;

6. „Öltankschiffe der Kategorie 1“ Öltankschiffe ab 20 000 Tonnen Tragfähigkeit zur Beförderung von Rohöl, Heizöl, schwerem Dieselöl oder Schmieröl sowie Öltankschiffe ab 30 000 Tonnen Tragfähigkeit zur Beförderung anderer Öle, die den Anforderungen an neue Öltankschiffe gemäß der Regel 1 Absatz 26 des Anhangs I zu MARPOL 73/78 nicht entsprechen;

7. „Öltankschiffe der Kategorie 2“ Öltankschiffe ab 20 000 Tonnen Tragfähigkeit zur Beförderung von Rohöl, Heizöl, schwerem Dieselöl oder Schmieröl sowie Öltankschiffe ab 30 000 Tonnen Tragfähigkeit zur Beförderung anderer Öle, die den Anforderungen an neue Öltankschiffe gemäß der Regel 1 Absatz 26 des Anhangs I zu MARPOL 73/78 entsprechen. ►M3 Öltankschiffe der Kategorie 2 müssen mit schutzbietend angeordneten Tanks für getrennten Ballast (SBT/PL) ausgestattet sein; ◄

8. „Öltankschiffe der Kategorie 3“ Öltankschiffe ab 5 000 Tonnen Tragfähigkeit, die jedoch die in den Begriffsbestimmungen 6 und 7 genannten Grenzen nicht erreichen;

9. „Einhüllen-Öltankschiff“ ein Öltankschiff, das nicht die Anforderungen der Regel 13F des Anhangs I zu MARPOL 73/78 bezüglich Doppelhüllen oder einer gleichwertigen Konstruktion erfüllt;

▼M3

10. „Doppelhüllen-Öltankschiff“

   a) Öltankschiffe ab 5 000 Tonnen Tragfähigkeit, die den Anforderungen der Regel 13F der Anlage I zu MARPOL 73/78 bezüglich Doppelhüllen oder einer gleichwertigen Konstruktion oder den Anforderungen des Absatzes 1 Buchstabe c) der Regel 13G der Anlage I zu MARPOL 73/78 in seiner geänderten Fassung entsprechen; oder

   b) Öltankschiffe mit mehr als 600, jedoch weniger als 5 000 Tonnen Tragfähigkeit, die über Doppelbodentanks oder Doppelbodenräume verfügen, die Regel 13F Absatz 7 Buchstabe a) der Anlage I zu MARPOL 73/78 entsprechen, sowie über Seitentanks oder Seitenräume, die entsprechend der Regel 13F Absatz 3 Buchstabe a) angeordnet sind und die Vorschrift hinsichtlich des Abstands *w* gemäß Regel 13F Absatz 3 Buchstabe b) erfüllen;

▼B

11. „Alter“ das Alter des Schiffs in Jahren ab dem Tag seiner Ablieferung;

12. „schweres Dieselöl“ Dieselöl gemäß der Begriffsbestimmung in der überarbeiteten Regel 13G des Anhangs I zu MARPOL 73/78;

▼B

13. „Heizöl“ schwere Destillate oder Rückstände aus Rohöl oder Mischungen daraus gemäß der Begriffsbestimmung in der überarbeiteten Regel 13G des Anhangs I zu MARPOL 73/78;

▼M2

14. „Schweröle“:

a) Rohöle mit einer Dichte bei 15 °C von über 900 kg/m^3 ([1]);

b) Heizöle mit einer Dichte bei 15 °C von über 900 kg/m^3 oder einer kinematischen Viskosität bei 50 °C von über 180 mm^2/s ([2]);

c) Bitumen und Teer und ihre Emulsionen.

▼B

Artikel 4

Erfüllung der Anforderungen bezüglich der Doppelhülle oder einer gleichwertigen Konstruktion durch Einhüllen-Öltankschiffe

(1) Nach dem Jahrestag der Ablieferung des Schiffes in dem nachstehend angegebenen Jahr darf es keinem Öltankschiff erlaubt werden, unter der Flagge eines Mitgliedstaats betrieben zu werden, und es darf keinem Öltankschiff, unabhängig davon, welche Flagge es führt, erlaubt werden, in Häfen oder Vorhäfen unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats einzulaufen, wenn es sich nicht um Doppelhüllen-Öltankschiffe handelt:

▼M2

a) Öltankschiffe der Kategorie 1:

— 2003 bei Schiffen, die bis einschließlich 1980 abgeliefert wurden,

— 2004 bei Schiffen, die 1981 abgeliefert wurden,

— 2005 bei Schiffen, die 1982 oder danach abgeliefert wurden.

b) Öltankschiffe der Kategorien 2 und 3:

— 2003 bei Schiffen, die bis einschließlich 1975 abgeliefert wurden,

— 2004 bei Schiffen, die 1976 abgeliefert wurden,

— 2005 bei Schiffen, die 1977 abgeliefert wurden,

— 2006 bei Schiffen, die 1978 und 1979 abgeliefert wurden,

— 2007 bei Schiffen, die 1980 und 1981 abgeliefert wurden,

— 2008 bei Schiffen, die 1982 abgeliefert wurden,

— 2009 bei Schiffen, die 1983 abgeliefert wurden,

— 2010 bei Schiffen, die 1984 oder danach abgeliefert wurden.

———————

(2) Ungeachtet des Absatzes 1 dürfen Öltankschriffe der Kategorie 2 oder 3, die lediglich über nicht für die Beförderung von Öl verwendete und sich über die gesamte Länge des Ladetanks erstreckende Doppelböden oder Doppelbeplattungen oder über nicht für die Beförderung von Öl verwendete und sich über die gesamte Länge des Ladetanks erstreckende Doppelhüllenräume verfügen, jedoch nicht die Bedingungen für eine Befreiung von den Bestimmungen des Absatzes 1 der überarbeiteten Regel 13G des Anhangs I zu MARPOL 73/78 erfüllen, über das in Absatz 1 Buchstabe a) genannte Datum hinaus betrieben werden, sofern

———————

([1]) Dies entspricht einem API-Grad von weniger als 25,7.

([2]) Dies entspricht einer kinematischen Viskosität von über 180 cSt.

▼M2

dabei nicht der Jahrestag der Ablieferung des Schiffes im Jahr 2015 oder der Tag überschritten wird, an dem das Schiff ein Alter von 25 Jahren — gerechnet ab dem Ablieferungsdatum — erreicht, wobei der jeweils frühere dieser beiden Zeitpunkte zugrunde gelegt wird.

▼M4

(3) Öltankschiffe, die Schweröle befördern, dürfen nur dann die Flagge eines Mitgliedstaats führen, wenn es sich um Doppelhüllen-Öltankschiffe handelt.

Öltankschiffe, die Schweröle befördern, dürfen, unabhängig davon, welche Flagge sie führen, nur dann in Häfen oder Vorhäfen unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats einlaufen oder aus ihnen auslaufen oder in Gebieten unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats vor Anker gehen, wenn es sich um Doppelhüllen-Öltankschiffe handelt.

▼M2

(4) Öltankschiffe, die ausschließlich in Häfen und in der Binnenschifffahrt eingesetzt werden, können von der Verpflichtung nach Absatz 3 ausgenommen werden, wenn sie gemäß den binnenschifffahrtsrechtlichen Vorschriften ordnungsgemäß zugelassen sind.

(5) Öltankschiffe mit einer Tragfähigkeit von weniger als 5 000 Tonnen haben den Bestimmungen des Absatzes 3 spätestens am Jahrestag der Ablieferung des Schiffes im Jahr 2008 zu entsprechen.

(6) Bis zum 21. Oktober 2005 kann ein Mitgliedstaat in den Fällen, in denen aufgrund des Eisgangs der Einsatz eines Schiffes mit Eisverstärkung erforderlich ist, einem mit einer Eisverstärkung ausgerüsteten Einhüllen-Öltankschiff, das über einen Doppelboden verfügt, der nicht für die Beförderung von Öl verwendet wird und sich über die gesamte Länge des Ladetanks erstreckt, erlauben, mit einer Schwerölladung in einen Hafen oder Vorhafen unter seiner Gerichtsbarkeit einzulaufen bzw. aus diesem auszulaufen oder in einem Gebiet unter seiner Gerichtsbarkeit vor Anker zu gehen, sofern das Schweröl nur in den mittleren Tanks des Öltankschiffs befördert wird.

Artikel 5

Entsprechung mit dem Zustandsbewertungsschema für Schiffe der Kategorien 2 und 3

Einem über 15 Jahre alten Einhüllen-Öltankschiff darf es, unabhängig davon, welche Flagge es führt, nach dem Jahrestag der Ablieferung des Schiffes im Jahr 2005 für Schiffe der Kategorien 2 und 3 nur dann erlaubt werden, in Häfen oder Vorhäfen unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats einzulaufen bzw. aus diesen auszulaufen oder in einem Gebiet unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats vor Anker zu gehen, wenn es dem in Artikel 6 genannten Zustandsbewertungsschema entspricht.

Artikel 6

Zustandsbewertungsschema

Für die Zwecke des Artikels 5 gilt das mit der ►M3 Entschließung MEPC 94(46) vom 27. April 2001 in ihrer durch die Entschließung MEPC 99(48) vom 11. Oktober 2002 und die Entschließung 112(50) vom 4. Dezember 2003 geänderten Fassung ◄ angenommene Zustandsbewertungsschema in der geänderten Fassung.

▼B

Artikel 7

Endgültiger Termin

Nach dem Jahrestag der Ablieferung des Schiffes im Jahr 2015 ist es nicht mehr erlaubt, dass

▼B

— Öltankschiffe der Kategorien 2 und 3, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, gemäß Absatz 5 der überarbeiteten Regel 13G des Anhangs I zu MARPOL 73/78 weiterbetrieben werden und

— andere Öltankschiffe der Kategorien 2 und 3 unabhängig davon, ob sie unter der Flagge eines Drittstaates gemäß Absatz 5 der überarbeiteten Regel 13G des Anhangs I zu MAROPOL 73/78 weiterbetrieben werden, in die Häfen oder Vorhäfen unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats einlaufen.

Artikel 8

Ausnahmen für Schiffe in Schwierigkeiten oder für reparaturbedürftige Schiffe

▼M2

(1) Abweichend von den Artikeln 4, 5 und 7 kann die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats vorbehaltlich der einzelstaatlichen Bestimmungen es einem einzelnen Schiff in Ausnahmefällen erlauben, in die Häfen oder Vorhäfen unter seiner Gerichtsbarkeit einzulaufen bzw. aus diesen auszulaufen oder in einem Gebiet unter seiner Gerichtsbarkeit vor Anker zu gehen, wenn

▼B

— ein Öltankschiff sich in Schwierigkeiten befindet und einen Zufluchtsort sucht,

— ein unbeladenes Öltankschiff einen Reparaturhafen anläuft.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission in angemessener Zeit, jedoch vor dem 1. September 2002, die innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie in den Fällen des Absatzes 1 erlassen. Die Kommission setzt die anderen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.

Artikel 9

Notifizierung der IMO

(1) Der Ratsvorsitz — im Namen der Mitgliedstaaten — und die Kommission notifizieren der IMO gemeinsam die Annahme dieser Verordnung, wobei auf Artikel 211 Absatz 3 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen Bezug genommen wird.

(2) Jeder Mitgliedstaat unterrichtet die IMO über seine Entscheidung, Öltankschiffen gemäß Artikel 7 dieser Verordnung, die gemäß Absatz 5 der überarbeiteten Regel 13G des Anhangs I zu MARPOL 73/78 betrieben werden, die Einfahrt in die Häfen oder Vorhäfen unter seiner Gerichtsbarkeit aufgrund von Absatz 8 Buchstabe b) der überarbeiteten Regel 13G des Anhangs I zu MARPOL 73/78 zu verweigern.

(3) Jeder Mitgliedstaat unterrichtet die IMO, wenn er den Betrieb eines Öltankschiffes der Kategorie 1 oder der Kategorie 2, das berechtigt ist, seine Flagge zu führen, gemäß Artikel 5 auf der Grundlage von Absatz 8 Buchstabe a) der überarbeiteten Regel 13G des Anhangs I zu MARPOL 73/78 gestattet, aussetzt, widerruft oder ablehnt.

Artikel 10

Ausschussverfahren

▼M1

(1) Die Kommission wird von einem durch Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 zur Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch

▼M1

Schiffe (COSS) ([1]) eingesetzten Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) unterstützt.

▼B

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

(3) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 11

Änderungsverfahren

Die Bezugnahmen in den Artikeln dieser Verordnung auf die Regeln des Anhangs I zu MARPOL 73/78 und auf die ►M3 Entschließung MEPC 111(50) und die Entschließung MEPC 94(46) in ihrer durch die Entschließungen MEPC 99(48) und MEPC 112(50) geänderten Fassung ◄ werden gegebenenfalls nach dem Verfahren des Artikels 10 geändert, um die Bezugnahmen an Änderungen dieser Regeln und Entschließungen, die von der IMO verabschiedet wurden, anzupassen, soweit mit diesen Änderungen der Anwendungsbereich dieser Verordnung nicht erweitert wird.

▼M1

Änderungen an den in Artikel 3 Absatz 1 genannten internationalen Instrumenten können nach Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen werden.

▼B

Artikel 12

Aufhebung

Die Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates wird mit Wirkung ab 31. Dezember 2007 aufgehoben.

Artikel 13

Inkrafttreten

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

Sie gilt ab dem 1. September 2002.

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

([1]) ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.