Tämä asiakirja on ainoastaan dokumentointitarkoituksiin.Toimielimet eivät vastaa sen sisällöstä.

►**B** **EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EY) N:o 417/2002,**

annettu 18 päivänä helmikuuta 2002,

yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten nopeutetusta käyttöönotosta ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2978/94 kumoamisesta

(EYVL L 64, 7.3.2002, s. 1)

Muutettu:

		virallinen lehti		
		N:o	sivu	päivämäärä
►**M1**	Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 2099/2002, annettu 5 päivänä marraskuuta 2002	L 324	1	29.11.2002
►**M2**	Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1726/2003, annettu 22 päivänä heinäkuuta 2003	L 249	1	1.10.2003
►**M3**	Komission asetus (EY) N:o 2172/2004, annettu 17 päivänä joulukuuta 2004	L 371	26	18.12.2004
►**M4**	Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 457/2007, annettu 25 päivänä huhtikuuta 2007	L 113	1	30.4.2007

▼B

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EY) N:o 417/2002,

annettu 18 päivänä helmikuuta 2002,

yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten nopeutetusta käyttöönotosta ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2978/94 kumoamisesta

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 80 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen ([1]),

ottavat huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ([2]),

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ([3]),

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ([4]),

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Yhteisen liikennepolitiikan puitteissa on toteutettava lisätoimenpiteitä turvallisuuden parantamiseksi ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi meriliikenteen alalla.

(2) Yhteisö on vakavasti huolissaan öljysäiliöalusten merionnettomuuksista ja niiden aiheuttamasta rannikkoalueiden pilaantumisesta sekä eläimistön ja kasvillisuuden ja muiden meren luonnonvarojen vahingoittumisesta yhteisön alueella.

(3) Komissio korosti yhteisestä meriturvallisuuspolitiikasta antamassaan tiedonannossa 25 päivänä tammikuuta 1993 kokoontuneen ylimääräisen ympäristö- ja liikenneneuvoston pyyntöä sellaisten Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) toimien tukemista, joiden tarkoituksena on pienentää eroja uusien ja olemassa olevien alusten turvallisuustasossa parantamalla olemassa olevien alusten tasoa ja/tai poistamalla ne käytöstä.

(4) Euroopan parlamentti piti yhteisestä meriturvallisuuspolitiikasta antamassaan päätöslauselmassa ([5]) komission tiedonantoa myönteisenä ja kehotti erityisesti toimiin säiliöalusten turvallisuusnormien parantamiseksi.

(5) Yhteisestä meriturvallisuuspolitiikasta 8 päivänä kesäkuuta 1993 antamassaan päätöslauselmassa ([6]) neuvosto antoi täyden tukensa komission tiedonannon tavoitteille.

(6) Euroopan parlamentti ilmoitti Ranskan rannikolla tapahtuneen öljyvuodon johdosta 20 päivänä tammikuuta 2000 antamassaan päätöslauselmassa suhtautuvansa myönteisesti kaikkiin komission

([1]) EYVL C 212 E, 25.7.2000, s. 121 ja EYVL C 154 E, 29.5.2001, s. 41.
([2]) EYVL C 14, 16.1.2001, s. 22.
([3]) EYVL C 22, 24.1.2001, s. 19.
([4]) Euroopan parlamentin lausunto, annettu 30. marraskuuta 2000 (EYVL C 228, 13.8.2001, s. 140), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 7. elokuuta 2001 (EYVL C 307, 31.10.2001, s. 41) ja Euroopan parlamentin päätös, tehty 13. joulukuuta 2001.
([5]) EYVL C 91, 28.3.1994, s. 301.
([6]) EYVL C 271, 7.10.1993, s. 1.

▼B

pyrkimyksiin aikaistaa ajankohtaa, johon mennessä öljysäiliöalusten on oltava kaksoisrungolla varustettuja.

(7) Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) vahvistanut alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyssä kansainvälisessä yleissopimuksessa ja siihen liittyvässä vuoden 1978 pöytäkirjassa (MARPOL 73/78) kansainvälisesti sovitut pilaantumisen ehkäisemisen säännöt, jotka koskevat öljysäiliöalusten rakennetta ja toimintaa. Jäsenvaltiot ovat MARPOL 73/78 -yleissopimuksen osapuolia.

(8) MARPOL 73/78 -yleissopimuksen 3.3 artiklan mukaisesti tätä yleissopimusta ei sovelleta sotalaivoihin, sotalaivaston apualuksiin eikä muihin sellaisiin aluksiin, jotka ovat valtion omistuksessa tai liikennöimiä ja joita käytetään vain valtion ei-kaupallisiin tarkoituksiin.

(9) Öljysäiliöalusten ikä- ja onnettomuustilastojen vertailu osoittaa, että vanhemmille aluksille tapahtuu muita enemmän onnettomuuksia. Kansainvälisesti on katsottu, että vuonna 1992 hyväksytyt MARPOL 73/78 -yleissopimuksen muutokset, joissa edellytetään kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennenormien soveltamista olemassa oleviin yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin näiden saavuttaessa tietyn iän, ehkäisevät kyseisten säiliöalusten osalta entistä paremmin onnettomuudesta aiheutuvia öljyvahinkoja yhteentörmäyksen tai pohjakosketuksen sattuessa.

(10) Yhteisön edun mukaista on toteuttaa toimenpiteitä, joilla varmistetaan, että jäsenvaltioiden lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin ja rannikon ulkopuolella sijaitseviin ulkosatamiin tulevat öljysäiliöalukset ja kaikki jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivat öljysäiliöalukset ovat MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteessä olevan päätöslauselmalla MEPC 95(46) vuonna 2001 tarkistetun 13 G säännön mukaisia, jotta voidaan vähentää onnettomuudesta aiheutuvien öljyvahinkojen vaaraa Euroopan vesillä.

(11) Muutokset, jotka IMO hyväksyi 6 päivänä maaliskuuta 1992 MARPOL 73/78 -yleissopimukseen, tulivat voimaan 6 päivänä heinäkuuta 1993. Näillä määräyksillä tehdään pakolliseksi kaksoisrungon tai vastaavan rakenteen käyttäminen 6 päivänä heinäkuuta 1996 tai sen jälkeen toimitettavissa öljysäiliöaluksissa, ja niiden tarkoituksena on estää öljyvahingot yhteentörmäyksen tai karilleajon sattuessa. Muutoksiin sisältyy ennen mainittua päivämäärää toimitettuihin yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettava asteittaista käytöstä poistoa koskeva aikataulu, joka tuli voimaan 6 päivänä heinäkuuta 1995 ja jossa edellytetään, että ennen 1 päivää kesäkuuta 1982 toimitetut säiliöalukset ovat viimeistään 25 vuoden tai joissakin tapauksissa viimeistään 30 vuoden kuluttua niiden toimituspäivämäärästä kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennenormien mukaisia. Mainitunlaiset olemassa olevat yksirunkoiset öljysäiliöalukset eivät saisi enää liikennöidä vuoden 2007 tai joissakin tapauksissa vuoden 2012 jälkeen, jolleivät ne ole kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennevaatimusta koskevien MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteessä olevan 13 F säännön vaatimusten mukaisia. Kyseinen määräaika umpeutuu viimeistään vuonna 2026 niiden olemassa olevien yksirunkoisten öljysäiliöalusten osalta, jotka on toimitettu 1 päivän kesäkuuta 1982 jälkeen tai jotka on toimitettu ennen 1 päivää kesäkuuta 1982 ja joiden rakennetta on muutettu, edellyttäen, että ne ovat erillisiä painolastisäiliöitä ja niiden suojaavaa sijaintia koskevien MARPOL 73/78 -yleissopimuksen vaatimusten mukaisia.

(12) Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) meriympäristön suojelukomitean 46. kokouksessa (MEPC-46) hyväksyttiin 27 päivänä huhtikuuta 2001 päätöslauselmalla MEPC 95(46) MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen 13 G sääntöön uusia tärkeitä muutoksia, jotka tulevat voimaan 1 päivänä syyskuuta 2002 ja

▼B

joissa otettiin käyttöön uusi nopeutettu aikataulu yksirunkoisten säiliöalusten käytöstä poistamiselle. Lopulliset määräpäivät, joihin mennessä säiliöalusten on oltava MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen 13 F säännön mukaisia, riippuvat aluksen koosta ja iästä. Öljysäiliöalukset jaetaan tässä aikataulussa sen vuoksi kolmeen ryhmään niiden kantavuuden, rakenteen ja iän mukaan. Kaikki nämä luokat, myös alhaisin (3), ovat merkittäviä yhteisön sisäiselle kaupalle.

(13) Viimeinen määräpäivä, johon mennessä tietty yksirunkoinen öljysäiliöalus on poistettava käytöstä, on aluksen toimituksen vuosipäivä noudattaen aikataulua, joka alkaa vuonna 2003 ja päättyy luokkaan 1 kuuluvien öljysäiliöalusten osalta vuonna 2007 ja luokkiin 2 ja 3 kuuluvien öljysäiliöalusten osalta vuonna 2015.

(14) MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen tarkistetulla 13 G säännöllä pidetään voimassa vaatimukset, joiden mukaan luokan 1 säiliöaluksissa on oltava 25 vuoden kuluttua niiden toimituksesta suojatusti sijoitetut sivusäiliöt tai kaksoispohjatilat, joita ei käytetä lastin kuljetukseen tai joissa käytetään ainoastaan hydrostaattisesti tasapainotettua lastausta.

(15) Samaan sääntöön on otettu vaatimus, jonka mukaan luokan 1 öljysäiliöaluksilla saadaan edelleen liikennöidä niiden vuonna 2005 olevan toimituksen vuosipäivän jälkeen ja luokan 2 öljysäiliöaluksilla niiden vuonna 2010 olevan toimituksen vuosipäivän jälkeen ainoastaan sillä edellytyksellä, että ne täyttävät IMO:n päätöslauselmalla MEPC 94(46) 27 päivänä huhtikuuta 2001 hyväksytyn aluksen kunnon arviointijärjestelmän (Condition Assessment Scheme, CAS) vaatimukset. CAS-järjestelmä velvoittaa lippuvaltion hallinnon antamaan vaatimustenmukaisuusvakuutuksen ja osallistumaan CAS-järjestelmän mukaisiin katsastusmenettelyihin.

(16) Mainitun säännön 5 kappaleessa määrätään luokan 2 ja 3 öljysäiliöaluksia koskevasta poikkeuksesta, jonka mukaan niillä voidaan liikennöidä tietyissä olosuhteissa niiden käytöstä poistamiselle asetettujen määräaikojen jälkeen. Kyseisen säännön 8 kappaleen b kohdassa annetaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen osapuolille oikeus kieltää tämän poikkeuksen nojalla käytössä olevien öljysäiliöalusten pääsy lainkäyttövaltaansa kuuluviin satamiin ja rannikon ulkopuolella sijaitseviin ulkosatamiin. Jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet aikomuksestaan käyttää tätä oikeutta. Päätöksestä käyttää tätä oikeutta on ilmoitettava IMO:lle.

(17) On tärkeää varmistaa, ettei tämän asetuksen säännöksistä aiheudu vaaraa turvasatamaa tai turvapaikkaa etsiville miehistöille tai öljysäiliöaluksille.

(18) Jotta jäsenvaltioiden telakoilla olisi mahdollisuus korjata yksirunkoisia säiliöaluksia, jäsenvaltiot saavat tehdä poikkeuksia salliakseen tällaisten alusten pääsyn satamiinsa edellyttäen, etteivät ne kuljeta lastia.

(19) Tiettyjä tämän direktiivin säännöksiä olisi voitava muuttaa siten, että ne vastaavat sellaisia kansainvälisiä säännöksiä, jotka on annettu, joita on muutettu tai jotka ovat tulleet voimaan tämän asetuksen voimaantulon jälkeen, sen soveltamisalaa kuitenkaan laajentamatta. Tällaisista muutoksista olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY ([1]) mukaisesti.

(20) Koska sellaisia yksirunkoisia öljysäiliöaluksia, jotka eivät täytä MARPOL 73/78 -yleissopimuksessa asetettuja vaatimuksia erillisten painolastisäiliöiden ja niiden turvallisen sijainnin osalta, koskeva määräaika lähestyy, ja koska tällä seikalla on suurin merki-

([1]) EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

▼B

tys luokan 1 säiliöalusten osalta, ei ole mitään syytä pitää voimassa asetuksessa (EY) N:o 2978/94 ([1]) säädettyä eriytettyä maksujärjestelmää näille öljysäiliöaluksille ja öljysäiliöaluksille, jotka täyttävät kyseiset vaatimukset, vuoden 2007 jälkeen, ja tämän vuoksi asetus (EY) N:o 2978/94 olisi kumottava,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Tarkoitus

Tämän asetuksen tarkoituksena on vahvistaa nopeutettu käyttöönottoaikataulu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen mukaisten kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten soveltamiseksi yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin ►M2 sekä kieltää raskasöljyjen kuljettaminen yksirunkoisilla öljysäiliöaluksilla jäsenvaltioiden satamiin tai satamista ◄.

2 artikla

Soveltamisala

▼M2

1. Tätä asetusta sovelletaan kantavuudeltaan vähintään 5 000 tonnin öljysäiliöaluksiin,

— jotka, riippumatta siitä, minkä lipun alla ne purjehtivat, tulevat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin tai rannikon ulkopuolella sijaitseviin ulkosatamiin tai lähtevät niistä tai ankkuroituvat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvalle alueelle, tai

— jotka purjehtivat jäsenvaltion lipun alla.

Tämän asetuksen 4 artiklan 3 kohdan soveltamiseksi tätä asetusta sovelletaan kantavuudeltaan vähintään 600 tonnin öljysäiliöaluksiin.

▼B

2. Tätä asetusta ei sovelleta sota-aluksiin, sotalaivaston apualuksiin tai muihin aluksiin, jotka ovat valtion omistuksessa tai käytössä ja joita sillä hetkellä käytetään vain valtion muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin. Jäsenvaltioiden on pyrittävä noudattamaan tätä asetusta tässä kohdassa tarkoitettujen alusten osalta siinä määrin kuin on kohtuullista ja käytännössä mahdollista.

3 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

▼M1

1) ”MARPOL 73/78 -yleissopimuksella” alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta sellaisena kuin se on muutettuna siihen liittyvällä vuoden 1978 pöytäkirjalla sellaisina kuin ne kulloinkin ovat voimassa;

▼B

2) ”MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteessä olevalla tarkistetulla 13 G säännöllä” MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteessä olevaan 13 G sääntöön ja kansainvälisen öljystä aiheutuvan

([1]) Neuvoston asetus, annettu 21 päivänä marraskuuta 1994, erillisillä painolastisäiliöillä varustettujen säiliöalusten painolastitilojen vetoisuuden mittaamisesta annetun Kansainvälisen merenkulkujärjestön päätöslauselman A.747 (18) täytäntöönpanosta (EYVL L 319, 12.12.1994, s. 1).

▼B

meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevan todistuskirjan täydennykseen tehtyjä muutoksia sellaisina kuin ne on hyväksytty ►M3 4 päivänä joulukuuta 2003 annetulla päätöslauselmalla MEPC 111(50), joka tulee voimaan 4 päivänä huhtikuuta 2005 ◄;

3) ”öljysäiliöaluksella” MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteessä olevan 1 säännön 4 kappaleen määritelmän mukaista öljysäiliöalusta;

4) ”kantavuudella” MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteessä olevan 1 säännön 22 kappaleen määritelmän mukaista kantavuutta;

5) ”uudella öljysäiliöaluksella” MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteessä olevan 1 säännön 26 kappaleen määritelmän mukaista uutta öljysäiliöalusta;

6) ”luokan 1 öljysäiliöaluksella” öljysäiliöalusta, jonka kantavuus on vähintään 20 000 tonnia ja joka kuljettaa lastinaan raakaöljyä, polttoöljyä, raskasta dieselöljyä tai voiteluöljyä, sekä öljysäiliöalusta, jonka kantavuus on vähintään 30 000 tonnia ja joka kuljettaa muuta kuin edellä mainittua öljyä, ja joka ei täytä uusille öljysäiliöaluksille asetettuja vaatimuksia sellaisina kuin ne on määritelty MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteessä olevan 1 säännön 26 kappaleessa;

7) ”luokan 2 öljysäiliöaluksella” öljysäiliöalusta, jonka kantavuus on vähintään 20 000 tonnia ja joka kuljettaa lastinaan raakaöljyä, polttoöljyä, raskasta dieselöljyä tai voiteluöljyä, sekä öljysäiliöalusta, jonka kantavuus on vähintään 30 000 tonnia ja joka kuljettaa muuta kuin edellä mainittua öljyä, ja joka täyttää uusille öljysäiliöaluksille asetetut vaatimukset sellaisina kuin ne on määritelty MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteessä olevan 1 säännön 26 kappaleessa. ►M3 Luokan 2 säiliöalusten on oltava varustettuja suojaavilla erillisillä painolastisäiliöillä; ◄

8) ”luokan 3 öljysäiliöaluksella” öljysäiliöalusta, jonka kantavuus on vähintään 5 000 tonnia, mutta pienempi kuin 6 ja 7 kohdan määritelmissä mainitut kantavuudet;

9) ”yksirunkoisella öljysäiliöaluksella” öljysäiliöalusta, joka ei ole MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteessä olevan kaksoisrunkoa tai vastaavia rakennevaatimuksia koskevan 13 F säännön vaatimusten mukainen;

▼M3

10) ”kaksoisrungolla varustetulla öljysäiliöaluksella”

a) öljysäiliöalusta, jonka kantavuus on vähintään 5 000 tonnia ja joka on MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I olevan kaksoisrunkoa tai vastaavia rakennevaatimuksia koskevan 13 F säännön vaatimusten mukainen tai joka täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I olevan tarkistetun 13 G säännön 1 kappaleen c kohdan vaatimukset; tai

b) öljysäiliöalusta, jonka kantavuus on vähintään 600 tonnia mutta vähemmän kuin 5 000 tonnia ja joka on varustettu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I olevan 13 F säännön 7 kappaleen a kohdan vaatimusten mukaisilla kaksoispohjasäiliöillä tai -tiloilla ja 13 F säännön 3 kappaleen a kohdan vaatimusten mukaisesti järjestetyillä sivusäiliöillä tai -tiloilla ja joka täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I olevan 13 F säännön 7 kappaleen b kohdassa tarkoitetun etäisyyttä *w* koskevan vaatimuksen;

▼B

11) ”iällä” aluksen ikää ilmaistuna vuosina aluksen toimituspäivämäärästä;

▼B

12) ”raskaalla dieselöljyllä” MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteessä olevan tarkistetun 13 G säännön määritelmän mukaista dieselöljyä;

13) ”polttoöljyllä” MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteessä olevan tarkistetun 13 G säännön määritelmän mukaisia raakaöljyn raskaita tisleitä tai jäännöksiä taikka tällaisten aineiden sekoituksia;

▼M2

14) ”raskasöljyillä”

a) raakaöljyjä, joiden tiheys on 15 celsiusasteessa yli 900 kg/m^3 ([1]);

b) polttoöljyjä, joiden tiheys on 15 celsiusasteessa yli 900 kg/m^3 tai joiden kinemaattinen viskositeetti on 50 celsiusasteessa yli 180 mm^2/s ([2]);

c) bitumi ja terva ja niiden emulsiot.

▼B

4 artikla

Kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten noudattaminen yksirunkoisten öljysäiliöalusten osalta

1. Jäsenvaltion lipun alla purjehtivien öljysäiliöalusten liikennöinti sekä muiden öljysäiliöalusten, riippumatta siitä, minkä lipun alla ne purjehtivat, pääsy jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin tai rannikon ulkopuolella sijaitseviin ulkosatamiin on kielletty jäljempänä mainittuina vuosina olevien aluksen toimituksen vuosipäivien jälkeen, jolleivät nämä säiliöalukset ole kaksoisrungolla varustettuja öljysäiliöaluksia:

▼M2

a) Luokan 1 öljysäiliöalusten osalta:

— vuonna 1980 tai aiemmin toimitettujen alusten osalta vuonna 2003,

— vuonna 1981 toimitettujen alusten osalta vuonna 2004,

— vuonna 1982 tai myöhemmin toimitettujen alusten osalta vuonna 2005.

b) Luokan 2 ja 3 öljysäiliöalusten osalta:

— vuonna 1975 tai aiemmin toimitettujen alusten osalta vuonna 2003,

— vuonna 1976 toimitettujen alusten osalta vuonna 2004,

— vuonna 1977 toimitettujen alusten osalta vuonna 2005,

— vuosina 1978 ja 1979 toimitettujen alusten osalta vuonna 2006,

— vuosina 1980 ja 1981 toimitettujen alusten osalta vuonna 2007,

— vuonna 1982 toimitettujen alusten osalta vuonna 2008,

— vuonna 1983 toimitettujen alusten osalta vuonna 2009,

— vuonna 1984 tai myöhemmin toimitettujen alusten osalta vuonna 2010.

———————

2. Tämän artiklan 1 kohdan estämättä, jos luokan 2 tai 3 öljysäiliöalus on varustettu koko lastisäiliön pituudelta ainoastaan kaksoispohjalla

———————

([1]) Tämä vastaa alle 25,7:n suuruista API-astetta.

([2]) Tämä vastaa yli 180 cSt:n suuruista kinemaattista viskositeettia.

▼M2

tai kaksoiskyljillä, joita ei käytetä öljyn kuljetukseen, tai koko lastisäiliön pituudelta kaksoisrunkotiloilla, joita ei käytetä öljyn kuljetukseen, mutta alus ei täytä ehtoja, joiden perusteella se voitaisiin vapauttaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteessä 1 olevan tarkistetun 13 G säännön 1 kohdan c alakohdan vaatimuksista, se saa jatkaa liikennöintiä tämän artiklan 1 kohdassa määritellyn ajankohdan jälkeen, ei kuitenkaan pitempään kuin aluksen toimittamisen vuosipäivään saakka vuonna 2015 tai aluksen toimittamisen 25. vuosipäivään saakka riippuen siitä, kumpi ajankohta on aiempi.

▼M4

3. Raskasöljyjä kuljettava öljysäiliöalus saa purjehtia jäsenvaltion lipun alla ainoastaan, jos se on varustettu kaksoisrungolla.

Raskasöljyjä kuljettava öljysäiliöalus, riippumatta siitä, minkä lipun alla alus purjehtii, saa saapua satamaan tai offshore-terminaaliin tai lähteä sieltä taikka ankkuroitua jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvalle alueelle ainoastaan, jos se on kaksirunkoinen öljysäiliöalus.

▼M2

4. Öljysäiliöaluksiin, joita käytetään yksinomaan satamissa ja sisävesiliikenteessä, voidaan jättää soveltamatta 3 kohdan mukaista velvoitetta, mikäli ne on asianmukaisesti hyväksytty sisävesiliikennettä koskevien säännösten mukaisesti.

5. Kantavuudeltaan alle 5 000 tonnin öljysäiliöalusten on täytettävä 3 kohdan vaatimukset viimeistään aluksen toimittamisen vuosipäivänä vuonna 2008.

6. Jäsenvaltio voi 21 päivään lokakuuta 2005 sallia koko lastisäiliön pituudelta kaksoispohjalla, jota ei käytetä öljyn kuljetukseen, varustetun yksirunkoisen ja jäätilanteen sitä edellyttäessä jäävahvisteisen öljysäiliöaluksen pääsyn raskasöljylastissa jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan tai ulkosatamaan tai lähtemisen niistä tai ankkuroitumisen jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvalle alueelle, edellyttäen että raskasöljyä kuljetetaan ainoastaan öljysäiliöaluksen keskisäiliöissä.

5 artikla

Kunnonarviointijärjestelmän mukaisuus luokan 2 ja luokan 3 alusten osalta

Yli 15 vuoden ikäisen yksirunkoisen öljysäiliöaluksen, riippumatta siitä, minkä lipun alla se purjehtii, pääsy jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin tai rannikon ulkopuolella sijaitseviin ulkosatamiin ja lähteminen niistä tai ankkuroituminen jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvalle alueelle luokan 2 ja luokan 3 alusten osalta aluksen vuonna 2005 olevan toimituksen vuosipäivän jälkeen on kielletty, jollei alus ole 6 artiklassa tarkoitetun kunnon arviointijärjestelmän mukainen.

6 artikla

Kunnonarviointijärjestelmä

Sovellettaessa 5 artiklaa käytetään ►M3 27 päivänä huhtikuuta 2001 annetulla meriympäristön suojelukomitean päätöslauselmalla MEPC 94 (46), sellaisena kuin se on muutettuna 11 päivänä lokakuuta 2002 annetulla päätöslauselmalla MEPC 99(48) ja 4 päivänä joulukuuta 2003 annetulla päätöslauselmalla MEPC 112(50) ◄ hyväksyttyä kunnon arviointijärjestelmää, sellaisena kuin se on muutettuna.

▼B

7 artikla

Viimeinen määräpäivä

Aluksen vuonna 2015 olevan toimituksen vuosipäivän jälkeen

▼B

— jäsenvaltion lipun alla purjehtivien luokan 2 ja 3 öljysäiliöalusten edelleen liikennöinti MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen tarkistetun 13 G säännön 5 kappaleen mukaisesti, ja

— muiden luokan 2 ja 3 öljysäiliöalusten pääsy jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin ja rannikon ulkopuolella sijaitseviin ulkosatamiin siitä riippumatta, että ne liikennöivät edelleen jonkin kolmannen valtion lipun alla MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen tarkistetun 13 G säännön 5 kappaleen mukaisesti,

on kielletty.

8 artikla

Vaikeuksissa olevia ja korjattavia aluksia koskevat poikkeukset

▼M2

1. Poiketen siitä, mitä 4, 5 ja 7 artiklassa säädetään, jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen voi poikkeuksellisissa olosuhteissa ja edellyttäen, että kansalliset säännökset sen sallivat, päästää yksittäisen aluksen kyseisen jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan tai rannikon ulkopuolella sijaitsevaan ulkosatamaan tai antaa sen lähteä sieltä tai sallia sen ankkuroitua jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvalle alueelle, jos

▼B

— öljysäiliöalus on vaikeuksissa ja etsii turvapaikkaa,

— lastaamaton öljysäiliöalus on matkalla korjaussatamaan.

2. Jäsenvaltion on hyvissä ajoin ja ennen 1 päivää syyskuuta 2002 ilmoitettava komissiolle kansallisen lainsäädännön mukaiset säännökset, joita se soveltaa edellä 1 kohdassa tarkoitetuissa olosuhteissa. Komissio ilmoittaa niistä muille jäsenvaltioille.

9 artikla

Ilmoittaminen Kansainväliselle merenkulkujärjestölle (IMO)

1. Jäsenvaltioiden puolesta toimiva neuvoston puheenjohtajavaltio ja komissio tekevät Kansainväliselle merenkulkujärjestölle (IMO) tämän asetuksen antamisesta yhteisen ilmoituksen, jossa viitataan Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen 211 artiklan 3 kappaleeseen.

2. Kunkin jäsenvaltion on ilmoitettava IMO:lle päätöksestään kieltää tämän asetuksen 7 artiklan nojalla MARPOL 73/78 -yleissopimuksessa olevan I liitteen tarkistetun 13 G säännön 5 kappaleen määräysten mukaisesti liikennöivien öljysäiliöalusten pääsy lainkäyttövaltaansa kuuluviin satamiin tai rannikon ulkopuolella sijaitseviin ulkosatamiin MARPOL 73/78 -yleissopimuksessa olevan I liitteen tarkistetun 13 G säännön 8 kappaleen b kohdan perusteella.

3. Kunkin jäsenvaltion on ilmoitettava IMO:lle, jos se 5 artiklan mukaisesti sallii, keskeyttää, peruuttaa tai kieltää lippunsa alla purjehtimaan oikeutetun luokan 1 tai 2 öljysäiliöaluksen liikennöinnin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen tarkistetun 13 G säännön 8 kappaleen a kohdan perusteella.

10 artikla

Komiteamenettely

▼M1

1. Komissiota avustaa meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevän komitean (COSS-komitea) perus-

▼M1

tamisesta 5 päivänä marraskuuta 2002 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2099/2002 ([1]) 3 artiklalla perustettu meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevä komitea (COSS-komitea).

▼B

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklassa säädettyä menettelyä ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu määräaika vahvistetaan kolmeksi kuukaudeksi.

3. Komitea vahvistaa työjärjestyksensä.

11 artikla

Muuttamismenettely

Tämä asetuksen artikloissa olevien MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteessä oleviin sääntöihin ja ►M3 päätöslauselmiin MEPC 111(50) ja MEPC 94(46), sellaisena kuin se on muutettuna päätöslauselmilla MEPC 99(48) ja MEPC 112(50) ◄ tehtyjen viittausten muuttamisesta tarvittaessa niiden saattamiseksi niitä muutoksia vastaaviksi, jotka IMO hyväksyy näihin sääntöihin ja päätöslauselmiin, päätetään 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen, edellyttäen, että tällaisilla muutoksilla ei laajenneta tämän asetuksen soveltamisalaa.

▼M1

Edellä 3 artiklan 1 kohdassa mainittuihin kansainvälisiin oikeudellisiin asiakirjoihin tehdyt muutokset voidaan jättää tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle asetuksen (EY) N:o 2099/2002 5 artiklaa noudattaen.

▼B

12 artikla

Kumoaminen

Kumotaan neuvoston asetus (EY) N:o 2978/94 31 päivästä joulukuuta 2007.

13 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan 1 päivästä syyskuuta 2002.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

([1]) EYVL L 324, 29.11.2002, s. 1.