Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű, az intézmények semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért

►**B**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 417/2002/EK RENDELETE

(2002. február 18.)

a kettős héjazatú vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldással rendelkező egyhéjazatú olajszállító tartályhajók gyorsított bevezetéséről, valamint a 2978/94/EK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről

(HL L 64., 7.3.2002., 1 o.)

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
►**M1**	Az Európai Parlament és a Tanács 2099/2002/EK rendelete (2002. november 5.)	L 324	1	29.11.2002
►**M2**	Az Európai Parlament és a Tanács 1726/2003/EK rendelete (2003. július 22.)	L 249	1	1.10.2003
►**M3**	A Bizottság 2172/2004/EK rendelete (2004. december 17.)	L 371	26	18.12.2004
►**M4**	Az Európai Parlament és a Tanács 457/2007/EK rendelete (2007. április 25.)	L 113	1	30.4.2007

▼B

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 417/2002/EK RENDELETE

(2002. február 18.)

a kettős héjazatú vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldással rendelkező egyhéjazatú olajszállító tartályhajók gyorsított bevezetéséről, valamint a 2978/94/EK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 80. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára ([1]),

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ([2]),

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ([3]),

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ([4]),

mivel:

(1) A közös szállítási politika keretén belül további intézkedéseket kell hozni a biztonság növelése és a tengeri szállításból eredő környezetszennyezés megelőzése érdekében.

(2) A Közösséget aggasztják az olajszállító tartályhajók esetében bekövetkező hajóbalesetek, a Közösség tengerpartjainak ebből adódó környezetszennyezése, valamint növény- és állatvilágának, illetve más tengeri erőforrásainak károsodása.

(3) A Bizottság „a biztonságos tengeri közlekedés közös politikájáról” szóló közleményében kiemelte, a környezetvédelemről és a közlekedésről 1993. január 25-én tartott rendkívüli tanácsülésen a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) intézkedései, az új és a meglévő hajók közötti biztonsági különbségek, a meglévő hajók korszerűsítése és/vagy a forgalomból történő fokozatos kivonása útján történő csökkentése érdekében tett lépések támogatására irányuló kérését.

(4) Az Európai Parlament a biztonságos tengeri közlekedés közös politikájáról szóló állásfoglalásában ([5]) üdvözölte a Bizottság közleményét, és különösen a tartályhajók biztonsági színvonalának fejlesztésére irányuló lépések megtételére hívta fel a figyelmet.

(5) A Tanács a biztonságos tengeri közlekedés közös politikájáról szóló, 1993. június 8-i állásfoglalásában ([6]) teljes támogatásáról biztosította a Bizottság közleményének célkitűzéseit.

(6) Az Európai Parlament a francia partoknál történt olajszennyezésről szóló, 2000. január 20-i állásfoglalásában üdvözölte a Bizottság valamennyi arra irányuló erőfeszítését, amely előre-

([1]) HL C 212. (E), 2000.7.25., 121. o. és HL C 154. (E), 2001.5.29., 41. o.
([2]) HL C 14., 2001.1.16., 22. o.
([3]) HL C 22., 2001.1.24., 19. o.
([4]) Az Európai Parlament 2001. november 30-i véleménye (HL C 228., 2001.8.13., 140. o.), a Tanács 2001. augusztus 7-i közös álláspontja (HL C 307., 2001.10.31., 41. o.) és az Európai Parlament 2001. december 13-i határozata.
([5]) HL C 91., 1994.3.28., 301. o.
([6]) HL C 271., 1993.10.7., 1. o.

▼B

hozza azt az időpontot, amelyre az olajszállító tartályhajóknak kötelezően kettős héjazattal kell rendelkezniük.

(7) A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló 1973-as nemzetközi egyezményben és az ahhoz csatolt 1978-as jegyzőkönyvben (73/78 MARPOL-egyezmény) nemzetközileg elfogadott környezetszennyezés-megelőzési szabályokat alkotott az olajszállító tartályhajók felépítése és üzemeltetése tekintetében. A tagállamok a 73/78 MARPOL-egyezmény szerződő felei.

(8) A 73/78 MARPOL-egyezmény 3. cikkének 3. bekezdésével összhangban a fent említett egyezmény nem vonatkozik hadihajókra, haditengerészeti segédhajókra vagy az állam tulajdonában álló, illetve általa üzemeltetett és kizárólag kormányzati, nem kereskedelmi célra használt más hajókra.

(9) A tartályhajók korának és baleseti statisztikáinak összehasonlítása a régebbi hajók tekintetében növekvő baleseti arányokat mutatott. Nemzetközi egyetértés alakult ki arra vonatkozóan, hogy a 73/78 MARPOL-egyezmény, az egyhéjazatú olajszállító tartályhajókra vonatkozó bizonyos kor elérése után, a kettős héjazat vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldás alkalmazását előíró 1992-es módosításainak elfogadása, az említett tartályhajók számára összeütközés vagy megfeneklés esetén magasabb fokú védelmet nyújt az olajszennyezéssel szemben.

(10) A Közösség érdekében áll az olyan intézkedések elfogadása, amelyek biztosítják, hogy a tagállamok joghatósága alá tartozó kikötőkbe és tengeri terminálokba belépő, valamint a tagállamok lobogója alatt közlekedő olajszállító tartályhajók az európai vízi utak balesetek következtében fellépő olajszennyezése kockázatának csökkentése érdekében teljesítsék a 73/78 MARPOL-egyezmény I. mellékletének 2001-ben a 95(46) MEPC-határozattal felülvizsgált 13G szabályát.

(11) A 73/78 MARPOL-egyezménynek az IMO által 1992. március 6-án elfogadott módosításai 1993. július 6-án léptek hatályba. Ezek az intézkedések az 1996. július 6-án vagy azt követően átadott olajszállító tartályhajókra vonatkozóan, összeütközés vagy megfeneklés esetén az olajszennyezés megelőzése érdekében kettős héjazatú hajótestet vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldást írnak elő. Ezeken a módosításokon belül az említett időpontot megelőzően átadott egyhéjazatú olajszállító tartályhajókra vonatkozóan 1995. július 6-tól a forgalomból történő kivonás rendszere lépett életbe, amely az 1982. június 1-jét megelőzően átadott tartályhajók számára az átadásukat követő 25 éven, egyes esetekben pedig 30 éven belül előírta a kettős héjazat vagy az azzal egyenértékű szerkezeti megoldás alkalmazását. Az ilyen meglévő, egyhéjazatú olajszállító tartályhajók a 2007. évet, egyes esetekben pedig a 2012. évet követően kizárólag abban az esetben közlekedhetnek, amennyiben teljesítik a 73/78 MARPOL-egyezmény I. melléklete 13F. szabályának a kettős héjazatú hajótestre vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldásra vonatkozó előírásait. A meglévő, 1982. június 1-jét követően átadott egyhéjazatú tartályhajók esetében vagy az 1982. június 1-je előtt átadott és átépített egyhéjazatú tartályhajók esetében, amelyek megfelelnek a 73/78 MARPOL-egyezménynek az elkülönített ballaszttartályokról és azok védelmét nyújtó elhelyezéséről szóló előírásainak, ez a határidő legkésőbb a 2026. évben jár le.

(12) A Tengerikörnyezet-védelmi IMO-Bizottság (MEPC-46) 2001. április 27-i 46. ülésén a 2002. szeptember 1-jén hatályba lépő 95(46) MEPC-határozattal a 73/78 MARPOL-egyezmény I. melléklete 13G. szabályának jelentős új módosításait fogadta el, amelyekben az egyhéjazatú olajszállító tartályhajókra vonatkozóan a forgalomból történő fokozatos kivonás új, gyorsított rend-

▼B

szerét vezették be. A 73/78 MARPOL-egyezmény I. melléklete 13F. szabályának teljesítésére vonatkozó határidők a hajó nagyságától és korától függnek. Ezért az olajszállító tartályhajókat ebben a rendszerben tonnatartalmuk, felépítésük és koruk szerint három kategóriába sorolják. Valamennyi kategória, beleértve a legalacsonyabb 3. is, jelentős a Közösségen belüli kereskedelem szempontjából.

(13) Az egyhéjazatú olajszállító tartályhajók forgalomból történő kivonásának határideje a hajó átadási idejének évfordulója, az 1. kategóriába sorolt olajszállító tartályhajók tekintetében a 2003. és 2007. év között, a 2. és a 3. kategóriába sorolt olajszállító tartályhajók tekintetében pedig legkésőbb a 2015. évig az ütemtervnek megfelelően.

(14) A 73/78 MARPOL-egyezmény I. mellékletének felülvizsgált 13G. szabálya fenntartja az 1. kategóriába sorolt olajszállító tartályhajókra vonatkozó előírásokat, amelyek szerint azoknak 25 év elteltével a védendő helyeken nem teherszállításra használt oldalsó tartályokkal vagy kettős fenékkel kell rendelkezniük, vagy kizárólag hidrosztatikailag kiegyensúlyozott terheléssel szabad közlekedniük.

(15) Ugyanez a szabály előírja azt is, hogy az 1. és 2. kategóriába sorolt olajszállító tartályhajók átadásuk 2005. és 2010. évi évfordulóját követően kizárólag abban az esetben közlekedhetnek, amennyiben megfelelnek az IMO által a 2001. április 27-i 94 (46) MEPC-határozattal elfogadott állapotminősítési rendszer (CAS) előírásainak. Az állapotminősítési rendszer előírja, hogy annak az államnak az igazgatása, amelynek lobogója alá a hajó tartozik, megfelelési tanúsítványt adjon ki, és részt vegyen az állapotminősítési rendszer ellenőrzési eljárásában.

(16) Az említett szabály (5) bekezdése a 2. és 3. kategóriába sorolt olajszállító tartályhajók tekintetében, bizonyos körülmények között kivételesen engedélyezi a forgalomból történő kivonásuk határidején túli üzemeltetést. Ugyanennek a szabálynak a (8b) bekezdése a 73/78 MARPOL-egyezmény szerződő felei számára megadja a jogot arra, hogy megtagadják az e kivétel alapján közlekedő olajszállító tartályhajók befutását a joghatóságuk alá tartozó kikötőkbe vagy tengeri terminálokba. A tagállamok kinyilvánították abbéli szándékukat, hogy e joggal élni kívánnak. Az e jog igénybevételére irányuló döntést közölni kell az IMO-val.

(17) Fontos annak biztosítása, hogy az e rendeletben szereplő rendelkezések ne veszélyeztessék a legénység vagy az olajszállító tartályhajók biztonságát a biztonságos kikötőhely vagy menedékhely keresése során.

(18) Annak érdekében, hogy a tagállamokban található hajógyárak számára lehetővé tegyék az egyhéjazatú olajszállító tartályhajók javítását, a tagállamok kivételesen beengedhetik kikötőikbe az ilyen vízi járműveket, amennyiben azok rakományt nem szállítanak.

(19) Annak érdekében, hogy az elfogadott, módosított vagy az e rendelet hatálybalépését követően hatályba lépett nemzetközi jogszabályokkal összhangban legyenek, e rendelet egyes rendelkezéseinek módosítását - a rendelet hatályának kiterjesztése nélkül - lehetővé kell tenni. Az ilyen módosításokat a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlásának szabályairól szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal ([1]) összhangban kell elfogadni.

(20) A 73/78 MARPOL-egyezmény elkülönített ballaszttartályokról és azok védett elhelyezéséről szóló előírásainak meg nem felelő,

([1]) HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

▼B

egyhéjazatú olajszállító tartályhajókra vonatkozó határidő közelsége miatt, és mivel ez az 1. kategóriába sorolt olajszállító tartályhajók tekintetében bír a legnagyobb jelentőséggel, nem indokolt a 2978/94/EK rendelet ([1]) által szabályozott, az ilyen olajszállító tartályhajók és az említett előírásoknak megfelelő olajszállító tartályhajók között különbséget tevő rendszer fenntartása a 2007. évet követően, ezért a 2978/94/EK rendeletet hatályon kívül kell helyezni,

ELOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Cél

E rendelet célja a 73/78 MARPOL-egyezménynek a kettős héjazatú vagy azzal egyenértékű szerkezetű egyhéjazatú hajótesttel rendelkező olajszállító tartályhajókra vonatkozó előírásai alkalmazásának gyorsított bevezetése ►M2 és a tagállamok kikötőibe tartó vagy az onnan kifutó egyhéjazatú olajszállító tartályhajókban a nehézolaj szállításának tilalma ◄

2. cikk

Hatály

▼M2

(1) Ezt a rendeletet az olyan, legalább 5 000 tonna hordképességű olajszállító tartályhajókra kell alkalmazni:

— amelyek a tagállamok joghatósága alá tartozó kikötőkbe vagy tengeri terminálokba futnak be, vagy onnan futnak ki, vagy ott horgonyoznak, tekintet nélkül arra, hogy mely tagállam lobogója alá tartoznak, vagy

— amelyek a tagállamok lobogója alatt közlekednek.

A 4. cikk (3) bekezdésének alkalmazásában e rendeletet a legalább 600 tonna hordképességű olajszállító tartályhajókra kell alkalmazni.

▼B

(2) Ez a rendelet nem vonatkozik hadihajókra, haditengerészeti segédhajókra vagy az állam tulajdonában álló, illetve általa üzemeltetett és kizárólag kormányzati, nem kereskedelmi szolgálat céljára használt más hajókra. A tagállamok az ésszerűség és a gyakorlati szempontok által indokolt mértékben törekszenek e rendelet betartására az ebben a bekezdésben említett hajók tekintetében.

3. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

▼M1

1. „Marpol 73/78”: a 1978. évi jegyzőkönyvvel módosított, a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló 1973. évi nemzetközi egyezmény és mindenkori hatályos változata.

▼B

2) „73/78 MARPOL-egyezmény I. mellékletének felülvizsgált 13G. szabálya”: a 73/78 MARPOL-egyezmény I. melléklete 13G. szabá-

([1]) A Tanács 1994. november 21-i 2978/94/EK rendelete az elkülönített ballasztartállyal rendelkező olajszállító tartályhajók ballasztterei tonnatartalmának mérése alkalmazásáról szóló A.747(18) IMO-határozat végrehajtásáról (HL L 319., 1994.12.12., 1. o.).

▼B

lyának és az IOPP-bizonyítvány kiegészítésének ►M3 a 2005. április 4-én hatályba lépő, 2003. december 4-i 111(50) MEPC-határozat ◄ elfogadott módosításai;

3) „olajszállító tartályhajó”: a 73/78 MARPOL-egyezmény I. melléklete 1. szabálya (4) bekezdésének fogalommeghatározása szerinti olajszállító tartályhajó;

4) „bruttó hordképesség”: a 73/78 MARPOL-egyezmény I. melléklete 1. szabálya (22) bekezdésének fogalommeghatározása szerinti hordképesség;

5) „új olajszállító tartályhajó”: a 73/78 MARPOL-egyezmény I. melléklete 1. szabálya (26) bekezdésének fogalommeghatározása szerinti új olajszállító tartályhajó;

6) „1. kategóriába sorolt olajszállító tartályhajó”: a legalább 20 000 tonna hordképességű, nyersolajat, fűtőolajat, nehéz dízelolajat vagy kenőolajat szállító, valamint a legalább 30 000 tonna hordképességű, a fentiektől eltérő olajat szállító, a 73/78 MARPOL-egyezmény I. melléklete 1. szabályának (26) bekezdésében meghatározott, az új olajszállító tartályhajókra vonatkozó előírásoknak meg nem felelő olajszállító tartályhajó;

7) „2. kategóriába sorolt olajszállító tartályhajó”: a legalább 20 000 tonna hordképességű, nyersolajat, fűtőolajat, nehéz dízelolajat vagy kenőolajat szállító, valamint a legalább 30 000 tonna hordképességű, a fentiektől eltérő olajat szállító, a 73/78 MARPOL-egyezmény I. melléklete 1. szabályának (26) bekezdésében meghatározott, az új olajszállító tartályhajókra vonatkozó előírásoknak megfelelő olajszállító tartályhajó. ►M3 A 2. kategóriába tartozó valamennyi olajszállító tartályhajót védett helyre felszerelt, elkülönített ballaszttartállyal (SBT/PL) kell ellátni; ◄

8) „3. kategóriába sorolt olajszállító tartályhajó”: a legalább 5 000 tonna hordképességű, azonban a fenti 6. és 7. pontban meghatározott értékeket el nem érő hordképességű olajszállító tartályhajó;

9) „egyhéjazatú olajszállító tartályhajó”: a 73/78 MARPOL-egyezmény I. melléklete 13F. szabályának a kettős héjazatú hajótestre vagy azzal egyenértékű szerkezeti követelményeknek meg nem felelő olajszállító tartályhajó;

▼M3

10. kettős héjazatú olajszállító tartályhajó:

a) a kettős héjazatra vagy azzal egyenértékű szerkezetre vonatkozó, a 73/78 MARPOL-egyezmény I. melléklete 13F. szabályában előírt követelményeknek megfelelő, vagy a 73/78 MARPOL-egyezmény I. melléklete 13G. szabálya (1) bekezdése c) pontjában előírt rendelkezéseknek megfelelő, legalább 5 000 tonna holtsúlyú olajszállító tartályhajó; vagy

b) a 73/78 MARPOL-egyezmény I. melléklete 13F. szabálya (7) bekezdése a) pontjában előírt rendelkezéseknek megfelelő kettős fenekű tartályokkal vagy hajótérrel, valamint a 73/78 MARPOL-egyezmény I. melléklete 13F. szabálya (7) bekezdése b) pontjában említett, a *w* távolsággal kapcsolatos követelménynek megfelelő és a 13F. szabály (3) bekezdése a) pontjában megnevezett előírással összhangban levő szárnytartályokkal vagy szárnyraktérrel ellátott, legalább 600 tonna holtsúlyú, de 5 000 tonnánál kisebb holtsúlyú olajszállító tartályhajó;

▼B

11) „kor”: a hajó kora, az átadás óta eltelt évek számában kifejezve;

12) „nehéz dízelolaj”: a 73/78 MARPOL-egyezmény I. mellékletének felülvizsgált 13G. szabályának fogalommeghatározása szerinti dízelolaj;

▼B

13) „tüzelőolaj”: a 73/78 MARPOL-egyezmény I. mellékletének felülvizsgált 13G. szabályának fogalommeghatározása szerinti nyersolajból származó nehéz párlatok vagy maradványok, illetve ilyen anyagok keverékei;

▼M2

14. „nehézolajok”:

a) a 15 °C hőmérsékleten több mint 900 kg/m^3 fajsúlyú nyersolajok ([1]);

b) a 15 °C hőmérsékleten több mint 900 kg/m^3 fajsúlyú, illetve 50 °C hőmérsékleten több mint 180 mm2/sec kinematikus viszkozitású fűtőolajok ([2]);

c) bitumen és kátrány és ezek emulziói;

▼B

4. cikk

A kettős héjazatú hajótestre vagy az azzal egyenértékű szerkezeti követelményeknek megfelelő egyhéjazatú hajótesttel rendelkező olajszállító tartályhajókra vonatkozó előírások betartása

(1) Az alábbiakban meghatározott években átadott, a tagállamok lobogója alatt közlekedő olajszállító tartályhajók kizárólag átadásuknak az alábbi években bekövetkező évfordulójáig lehetnek forgalomban, illetve az alábbiakban meghatározott években átadott olajszállító tartályhajók arra való tekintet nélkül, hogy milyen lobogó alá tartoznak, kizárólag átadásuk alábbi években bekövetkező évfordulójáig futhatnak be a tagállamok joghatósága alá tartozó kikötőkbe vagy tengeri terminálokba, kivéve, ha azok kettős héjazatú hajótesttel rendelkező olajszállító tartályhajók:

▼M2

a) az 1. kategóriába sorolt olajszállító tartályhajók esetében:

— az 1980-ban vagy azt megelőzően átadott hajók esetében a 2003. év,

— az 1981-ben átadott hajók esetében a 2004. év,

— az 1982-ben vagy azt követően átadott hajók esetében a 2005. év,

b) a 2. és 3. kategóriába sorolt olajszállító tartályhajók esetében:

— az 1975-ben vagy azt megelőzően átadott hajók esetében a 2003. év,

— az 1976-ban átadott hajók esetében a 2004. év,

— az 1977-ben átadott hajók esetében a 2005. év,

— az 1978-ban és 1979-ben átadott hajók esetében a 2006. év,

— az 1980-ban és 1981-ben átadott hajók esetében a 2007. év,

— az 1982-ben átadott hajók esetében a 2008. év,

— az 1983-ban átadott hajók esetében a 2009. év,

— az 1984-ben vagy azt követően átadott hajók esetében a 2010. év.

———————

(2) Az (1) bekezdésben foglaltak ellenére, azok a 2. vagy 3. kategóriába sorolt, nem olajszállításra használt olajszállító tartályhajók,

———————

([1]) a 25.7 API fokozatnál alacsonyabb fokozatnak megfelelő nyersolajok.
([2]) a 180 cSt kinematikus viszkozitásnak megfelelő fűtőolajok.

▼M2

amelyek a szállítmányt tartalmazó tartály teljes hosszára kiterjedő kettős fenékkel vagy kettős burkolattal rendelkeznek, vagy nem olajszállításra használt és a szállítmányt tartalmazó tartály teljes hosszára kiterjedő kettős héjazatú terekkel rendelkeznek, azonban nem elégítik ki a 73/78 MARPOL-egyezmény I. melléklete módosított 13G. szabálya 1 bekezdése c) pontjában foglalt rendelkezéseket, az (1) bekezdésben említett időpontot követően tovább üzemeltethetők, de üzemeltetési idejük nem haladhatja meg a hajó átadásának a 2015. évben bekövetkező évfordulóját, illetve a hajó átadásának 25. évfordulóját, amelyik e két időpont közül hamarabb bekövetkezik.

▼M4

(3) Nehézolajat szállító olajszállító tartályhajók nem közlekedhetnek egy tagállam lobogója alatt sem, kivéve, ha ezek kettős héjazatú olajszállító tartályhajók.

Nehézolajat szállító olajszállító tartályhajók, tekintet nélkül arra, hogy mely tagállam lobogója alá tartoznak, nem futhatnak be a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőkbe vagy tengeri terminálokba, és nem futhatnak ki onnan, illetve nem horgonyozhatnak ilyen területeken, kivéve, ha ezek kettős héjazatú olajszállító tartályhajók.

▼M2

(4) A kizárólag kikötői és belvízi hajózásra szolgáló olajszállító tartályhajók mentesíthetők a (3) bekezdésben megállapított kötelezettség alól, amennyiben rendelkeznek a belvízi hajózásra vonatkozó jogszabályokban előírt engedélyekkel.

(5) Az 5 000 tonnánál kisebb hordképességű olajszállító tartályhajóknak legkésőbb az átadásuk 2008. évben bekövetkező évfordulója előtt meg kell felelniük a (3) bekezdésben megállapított rendelkezéseknek.

(6) Olyan esetekben, amikor a jégviszonyok megkövetelik a jég hatásai ellen megerősített hajók használatát, a tagállamok a jég hatásai ellen megerősített, nem olajszállításra használt, és a szállítmánytartály teljes hosszára kiterjedő kettős fenékkel rendelkező egyhéjazatú tartályhajók számára 2005. október 21-ig engedélyezhetik, hogy nehézolajrakományukkal befussanak a tagállamok joghatósága alá tartozó kikötőkbe vagy tengeri terminálokba, vagy onnan kihajózzanak, illetve horgonyozzanak ilyen területeken, feltéve, hogy a nehézolajat kizárólag a hajók középső tartályaiban szállítják.

5. cikk

Az állapotminősítési rendszer előírásainak való megfelelés a 2. és 3. kategóriába sorolt hajók tekintetében

Tekintet nélkül arra, hogy mely tagállam lobogója alá tartoznak, a 15 évnél idősebb, 2. és 3. kategóriába sorolt egyhéjazatú olajszállító tartályhajók nem futhatnak be a tagállamok joghatósága alá tartozó kikötőkbe vagy tengeri terminálokba, és nem hajózhatnak ki onnan, illetve nem horgonyozhatnak ilyen területeken az átadásuk 2005. évben bekövetkező évfordulója után, ha a 6. cikkben említett állapotminősítési rendszer követelményeinek nem felelnek meg.

6. cikk

Állapotminősítési rendszer

Az 5. cikk alkalmazásában ►M3 a 2002. október 11-i 99(48) MEPC-határozattal és a 2003. december 4-i 112(50) MEPC-határozattal módosított, 2001. április 27-i 94(46) MEPC-határozat ◄ elfogadott, annak módosított változata szerinti állapotminősítési rendszert kell alkalmazni.

▼B

7. cikk

Végső határidő

A hajók átadásának a 2015. évben bekövetkező évfordulóját követően:

— a 2. és 3. kategóriába sorolt, egy tagállam lobogója alatt közlekedő olajszállító tartályhajók a 73/78 MARPOL-egyezmény I. melléklete felülvizsgált 13G. szabályának (5) bekezdésével összhangban történő további üzemeltetése, és

— a 2. és 3. kategóriába sorolt más olajszállító tartályhajóknak a tagállamok joghatósága alá tartozó kikötőkbe vagy tengeri terminálokba történő befutása, arra való tekintet nélkül, hogy azok a működést a 73/78 MARPOL-egyezmény I. melléklete felülvizsgált 13G. szabályának (5) bekezdésével összhangban harmadik állam lobogója alatt folytatják nem engedélyezett.

8. cikk

Kivételek a nehéz helyzetbe került vagy javításra szoruló hajók tekintetében

▼M2

(1) A 4., 5. és 7. cikktől eltérően, a tagállam illetékes hatósága a nemzeti rendelkezésektől függően, kivételes körülmények között esetenként engedélyezheti a hajó részére a tagállam joghatósága alá tartozó kikötőkbe vagy tengeri terminálokba történő befutását, vagy az onnan történő kihajózását, vagy az ilyen területen történő horgonyzást, amennyiben:

▼B

— az olajszállító tartályhajó nehéz helyzetbe került, és menedékhelyet keres,

— a rakomány nélküli olajszállító tartályhajó javítás céljából kikötőt keres.

(2) A tagállamok megfelelő időben, de legkésőbb 2002. szeptember 1-jéig közlik a Bizottsággal nemzeti joguk általuk alkalmazandó rendelkezéseit, amelyeket az (1) bekezdésben említett esetekben adtak ki. A Bizottság erről tájékoztatja a többi tagállamot.

9. cikk

Az IMO értesítése

(1) A Tanács elnöke a tagállamok nevében eljárva a Bizottsággal együtt tájékoztatja az IMO-t e rendelet elfogadásáról, hivatkozva Az Egyesült Nemzetek Szervezetének egyezménye a tengerjogról 211. cikkének (3) bekezdésére.

(2) A tagállamok a 73/78 MARPOL-egyezmény I. mellékletének felülvizsgált 13G. szabálya (8) bekezdése b) pontja alapján tájékoztatják az IMO-t a 73/78 MARPOL-egyezmény I. melléklete felülvizsgált 13G. szabályának (5) bekezdésével összhangban működő olajszállító tartályhajóknak a joghatóságuk alá tartozó kikötőkbe vagy tengeri terminálokba történő belépésének e rendelet 7. cikke alapján történő megtagadására vonatkozó határozatukról.

(3) A tagállamok értesítik az IMO-t, amennyiben az 5. cikkel összhangban engedélyezik, felfüggesztik, visszavonják vagy megtagadják a 73/78 MARPOL-egyezmény I. melléklete felülvizsgált 13G. szabályának (8) bekezdése b) pontja alapján lobogójukat viselő, az 1. vagy 2. kategóriába sorolt olajszállító tartályhajó közlekedését.

▼B

10. cikk

A bizottsági eljárás

▼M1

(1) A Bizottság munkáját a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról származó szennyezés megelőzésével foglakozó bizottság (COSS) létrehozásáról szóló, 2002. november 5-i 2099/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet [1] 3. cikke által létrehozott, a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) segíti.

▼B

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, tekintettel annak 8. cikke rendelkezéseire.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében megállapított időtartam három hónap.

(3) A bizottság eljárási szabályzatot fogad el.

11. cikk

Módosítási eljárás

Az e rendelet cikkeiben szereplő, a 73/78 MARPOL-egyezmény I. mellékletének szabályaira, valamint ►M3 a 99(48) MEPC-határozattal és a 112(50) MEPC-határozattal módosított 111(50) és 94(46) MEPC-határozataira ◄ történő hivatkozásokat, megfelelő esetben, annak érdekében, hogy a hivatkozások, az IMO által elfogadott szabályokkal és határozatokkal összhangban legyenek, a 10. cikk (2) bekezdésében említett eljárás során módosítják, amennyiben ezek a módosítások e rendelet hatályát nem terjesztik ki.

▼M1

A 3. cikk (1) bekezdésében említett nemzetközi jogi okmányok módosításai kizárhatók e rendelet hatálya alól, a 2099/2002/EK rendelet 5. cikkének megfelelően.

▼B

12. cikk

Hatályon kívül helyezés

A 2978/94/EK tanácsi rendelet 2007. december 31-ével hatályát veszti.

13. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet 2002. szeptember 1-jétől kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

[1] HL L 324., 2002.11.29., 1. o.