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

►**B**

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)

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

▼B

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

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission ([1]),

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

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags ([3]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

Es kommt nach wie vor zu betriebs- und unfallbedingten Meeresverschmutzungen durch Öltankschiffe, und die Ölbeförderung mit Tankschiffen herkömmlicher Bauart stellt eine stetige Bedrohung der Meeresumwelt dar.

Im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) sind international vereinbarte Regeln für den Bau und den Betrieb umweltfreundlicher Öltankschiffe aufgestellt worden.

Der Einsatz umweltfreundlicher Öltankschiffe kommt sowohl den Küstenstaaten als auch dem Wirtschaftszweig zugute.

Die internationalen Übereinkommen enthalten Bestimmungen über die Erteilung von Zeugnissen für Öltankschiffe. Mit der Vermessung der Raumzahl von Tanks für getrennten Ballast in Öltankschiffen hat sich die IMO eingehend befaßt.

Bis auf einen Mitgliedstaat haben alle Mitgliedstaaten das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen (MARPOL 73/78) ratifiziert und durchgeführt. Das Internationale Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 haben alle Mitgliedstaaten ratifiziert und durchgeführt.

In der Entschließung A.722(17), die am 6. November 1991 von der IMO-Versammlung angenommen wurde, und in der darauffolgenden Entschließung A.747(18) über die Vermessung der Ballasträume in Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast, die am 4. November 1993 von der IMO-Versammlung angenommen wurde, kommt der allgemeine Wunsch zum Ausdruck, den Bau umweltfreundlicher Tankschiffe und die Verwendung von Tanks für getrennten Ballast in Öltankschiffen zu fördern.

Die IMO-Versammlung hat in der Entschließung A.747(18) i) die Regierungen ersucht, die Hafenbehörden anzuweisen, sich nach ihrer Empfehlung zu richten und die Raumzahl für die Tanks für getrennten Ballast abzuziehen, wenn sie die Gebühren anhand der Bruttoraumzahl für alle Tankschiffe mit Tanks für getrennten Ballast gemäß dem MARPOL-Übereinkommen 73/78, Anlage I Regel 13, festsetzen, und ii) die Regierungen ferner ersucht, die Lotsenbehörden anzuweisen, nach Maßgabe der Empfehlung tätig zu werden.

Der Rat hat anerkannt, daß entweder auf Gemeinschafts- oder auf nationaler Ebene eine verstärktes Tätigwerden erforderlich ist, um angemessen auf die Erfordernisse der Sicherheit im Seeverkehr und

---

([1]) ABl. Nr. C 5 vom 7. 1. 1994, S. 4.

([2]) ABl. Nr. C 295 vom 22. 10. 1994, S. 26.

([3]) Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 3. Mai 1994 (ABl. Nr. C 205 vom 25. 7. 1994, S. 59), gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 19. September 1994 (ABl. Nr. C 301 vom 27. 10. 1994, S. 34) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 16 November 1994 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

▼B

der Verhütung der Meeresverschmutzung reagieren zu können. Es ist wünschenswert, den Einsatz von Doppelhüllen-Öltankschiffen und Öltankern neuartiger Bauweise, die dem MARPOL-Übereinkommen 73/78, Anlage I Regel 13 F, in der geänderten Fassung vom 6. März 1992 genügen, und den Einsatz von Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast zu fördern.

Für die Zwecke dieser Verordnung sollten Doppelhüllen-Öltankschiffe und Öltanker neuartiger Bauweise so behandelt werden, als ob ihre Tanks für getrennten Ballast dem MARPOL-Übereinkommen 73/78, Anlage I Regel 13 F, entsprächen.

Es sollte vermieden werden, die Schiffseigner und -betreiber zu benachteiligen, die umweltfreundlich gebaute und betriebene Öltankschiffe einsetzen.

Insbesondere Gebühren für Öltankschiffe, deren Höhe sich nach der Raumzahl der Tanks für getrennten Ballast richtet, bedeuten einen finanziellen Nachteil für diejenigen, die einen wichtigen Schritt in Richtung auf eine saubere Umwelt unternommen haben, da diese Tanks nicht für die Beförderung von Fracht genutzt werden.

Aus wirtschaftlichen Erwägungen möchte kein Hafen gern dadurch ins Hintertreffen geraten, daß er als einziger die IMO-Entschließung anwendet.

Die IMO-Entschließungen A.722(17) und A.747(18) wurden zwar vereinbart, sind jedoch noch nicht von allen Mitgliedstaaten durchgeführt worden.

Zum Schutz der Meeresumwelt vor Verschmutzung durch Öltankschiffe herkömmlicher Bauart sollten die internationalen Regeln über die Gebühren, die Hafen- und Lotsenbehörden von Öltankschiffen verlangen, in der Gemeinschaft einheitlich durchgeführt werden.

Eine Verordnung ist die beste Gewähr für ein abgestimmtes Vorgehen zur einheitlichen Durchführung der internationalen Regeln unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips mit dem Ziel, Wettbewerbsverzerrungen innerhalb der Gemeinschaft zu vermeiden und effiziente und kostenwirksame Lösungen zu finden.

Die Flaggenstaaten oder andere Stellen, die das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung und den Internationalen Schiffsmeßbrief (1969) ausstellen, sowie die Schiffseigner und diejenigen, die Gebühren von Öltankschiffen verlangen, müssen gemeinsam an der Durchführung der IMO-Entschließung A.747(18) arbeiten, um den Schutz der Meeresumwelt zu verbessern.

In einigen Mitgliedstaaten wurden bereits Systeme eingeführt, um die Gebühren für umweltfreundliche Schiffe auf einer anderen Grundlage als der IMO-Entschließung A.747(18) zu verringern. Im Sinne der genannten Entschließung sollte eine Alternativregelung für Gebühren auf der Grundlage der Raumzahl, und zwar in Form eines prozentualen Abschlags gegenüber dem normalen Gebührensatz vorgesehen werden, die einen mindestens ebenso hohen durchschnittlichen Abschlag zur Folge hat wie der, der mit der Entschließung angestrebt wird. Ferner sollte sichergestellt sein, daß Tankschiffe mit Tanks für getrennten Ballast in keinem Fall weniger günstig behandelt werden, auch wenn die Gebühren nicht auf der Grundlage der Raumzahl berechnet werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Hafen- und Lotsenbehörden in der Gemeinschaft

a) führen in Übereinstimmung mit dieser Verordnung die Entschließung A.747(18) über die Vermessung der Ballasträume in Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) vom 4. November 1993, deren Anhang in Anhang I dieser Verordnung enthalten ist, durch, um so

▼B

den Einsatz von Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast — einschließlich Doppelhüllen-Öltankschiffen und Öltankschiffen neuartiger Bauweise — zu fördern oder

b) wenden in Übereinstimmung mit dieser Verordnung Regelungen zur Senkung der Gebühren für Öltankschiffe mit Tanks für getrennten Ballast an, die von der Regelung der IMO-Entschließung A.747(18) abweichen, dieser jedoch der Zielsetzung nach entsprechen.

Artikel 2

Diese Verordnung gilt für Öltankschiffe,

— die in eigens hierfür bestimmten Tanks getrennten Ballast mitführen können,

— die als Öltankschiffe mit Tanks für getrennten Ballast entworfen, gebaut und hergerichtet wurden, ausgerüstet und betrieben werden, einschließlich Doppelhüllen-Öltankschiffen und Öltankschiffen neuartiger Bauweise,

— die den Anforderungen des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 genügen und

— für die ein Internationaler Schiffsmeßbrief (1969) ausgestellt ist.

Artikel 3

(1) Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

a) „Öltankschiff“ ein Schiff, das der Definition des MARPOL-Übereinkommens 73/78 Anlage I Regel 1 Nummer 4, entspricht;

b) „getrennter Ballast“ Ballast, der der Definition des MARPOL-Übereinkommens 73/78, Anlage I Regel 1 Nummer 17, entspricht;

c) „Tank für getrennten Ballast“ einen Tank, der ausschließlich für die Beförderung von getrenntem Ballast verwendet wird;

d) „Öltankschiff mit Tanks für getrennten Ballast“ ein mit Tanks für getrennten Ballast ausgerüstetes Öltankschiff, das von der Regierung des Flaggenstaates oder einer anderen von dieser hierzu befugten Stelle als Öltankschiff mit Tanks für getrennten Ballast zertifiziert wurde. Dies ist von der zertifizierenden Stelle deutlich an dem hierfür vorgesehenen Platz im Nachtrag zum Internationalen Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung anzugeben;

e) „Doppelhüllen-Öltankschiff“ ein gemäß dem MARPOL-Übereinkommen 73/78, Anlage I Regel 13 F Nummer 3, gebautes Öltankschiff mit Tanks für getrennten Ballast;

f) „Öltankschiff neuartiger Bauweise“ ein gemäß dem MARPOL-Übereinkommen 73/78, Anlage I Regel 13 F Nummern 4 und 5, gebautes Öltankschiff mit Tanks für getrennten Ballast;

▼M1

g) „Marpol-Übereinkommen 73/78“ das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung von Meeresverschmutzung durch Schiffe, geändert durch das dazugehörige Protokoll von 1978, in der jeweils geltenden Fassung;

▼B

h) „Hafenbehörde“ eine öffentliche oder private Person, die Anlagen und Dienstleistungen für die Schiffahrt anbietet und dafür von den Schiffen Gebühren erhebt;

i) „Lotsenbehörde“ eine öffentliche oder private Person, die befugt ist, Lotsendienste für die Schiffahrt anzubieten;

j) „Bruttoraumzahl“ die gemäß den Bestimmungen des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 ermittelte Gesamtgröße des Schiffes;

k) „reduzierte Bruttoraumzahl“ die Bruttoraumzahl eines Öltankschiffes, die sich ergibt, wenn von der Bruttoraumzahl des gesamten Schiffes die nach Nummer 4 des Anhangs I ermittelte Bruttoraumzahl der Tanks für getrennten Ballast abgezogen wird.

▼B

(2) Anhang II enthält die im MARPOL-Übereinkommen 73/78 aufgeführten Definitionen für die Begriffe nach Absatz 1 Buchstaben a), b), e) und f).

Artikel 4

Bei Ausstellung des Internationalen Schiffsmeßbriefes (1969) für ein Öltankschiff mit Tanks für getrennten Ballast, das gemäß dem Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 vermessen worden ist, macht die zuständige Stelle für die Zwecke dieser Verordnung unter „Bemerkungen" einen Eintrag gemäß Nummer 3 des Anhangs I und gibt dabei folgendes an:

i) die Raumzahl der Tanks für getrennten Ballast; diese Raumzahl ist gemäß Nummer 4 des Anhangs I zu dieser Verordnung zu ermitteln; sowie

ii) die reduzierte Bruttoraumzahl des Schiffes.

Artikel 5

(1) Bei der ganz oder teilweise auf der Bruttoraumzahl des Schiffes basierenden Festsetzung der Gebühren für Öltankschiffe wird die Raumzahl der Tanks für getrennten Ballast eines Öltankschiffes von den Hafen- und Lotsenbehörden nicht berücksichtigt, so daß deren Berechnungen die im Internationalen Schiffsmeßbrief (1969) des Schiffes unter „Bemerkungen" eingetragene reduzierte Bruttoraumzahl zugrunde liegt.

(2) Ersatzweise stellen die Hafen- und Lotsenbehörden sicher, daß die Gebühren für Öltankschiffe, die in den Anwendungsbereich nach Artikel 2 fallen, mindestens 17 v. H. niedriger sind als die für Öltankschiffe mit gleicher Bruttoraumzahl, aber ohne Tanks für getrennten Ballast.

Hafen- und Lotsenbehörden, die am 13. Juni 1994 bereits eine Pauschale anwenden, die in Unterabsatz 1 vorgesehen ist, jedoch auf einem niedrigen Prozentsatz beruht, wenden spätestens ab dem 1. Januar 1997 den Mindestsatz von 17 v. H. an.

(3) Werden die Gebühren auf einer anderen Grundlage als der Bruttoraumzahl festgesetzt, so tragen die Hafen- und Lotsenbehörden dafür Sorge, daß Öltankschiffe mit Tanks für getrennten Ballast nicht ungünstiger gestellt sind als bei einer Gebührenberechnung nach den Absätzen 1 oder 2.

(4) Die Hafen- und die Lotsenbehörden wenden auf alle Öltankschiffe mit Tanks für getrennten Ballast nur eine der in den Absätzen 1, 2 und 3 genannten Regelungen an.

Artikel 6

Anhang I kann nach dem Verfahren des Artikels 7 geändert werden, um Änderungen der IMO-Entschließung A.747(18) und der einschlägigen internationalen Übereinkommen, die in Kraft getreten sind, zu berücksichtigen.

▼M1

Änderungen an den in Artikel 3 genannten internationalen Instrumenten können nach Artikel 4 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 Schiffe (COSS) [1] vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen werden.

Artikel 7

(1) Die Kommission wird durch den gemäß Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 eingesetzten Ausschuss für die Sicherheit

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

▼M1

im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse [1] unter Beachtung von dessen Artikel 8.

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

(3) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

▼B

Artikel 8

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen spätestens bis zum 31. Dezember 1995 die gegebenenfalls für die Durchführung dieser Verordnung notwendigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften.

Diese Vorschriften regeln unter anderem die Durchführung der Kontrolle sowie die Kontrollverfahren und Kontrollmittel.

(2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission jährlich alle verfügbaren Angaben über die Anwendung dieser Verordnung, einschließlich der Verstöße ihrer Hafen- und Lotsenbehörden gegen diese Verordnung.

(3) Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Verordnung Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

(4) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut aller innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Verordnung fallenden Gebiet erlassen. Die Kommission setzt die anderen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.

Artikel 9

(1) Die Kommission überprüft jährlich nach Eingang der gemäß Artikel 8 zu übermittelnden Berichte der Mitgliedstaaten die Durchführung dieser Verordnung.

(2) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 1998 einen Bericht vor, in dem das Funktionieren des Systems nach Artikel 5 Absatz 2 bewertet wird.

Artikel 10

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1996 in Kraft.

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

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

▼B

ANHANG I

Vermessung von Tanks für getrennten Ballast in Öltankschiffen

Damit für die Vermessung von Tanks für getrennten Ballast in Öltankschiffen eine einheitliche Grundlage besteht, beachten die Verwaltungen, die zur Ausstellung internationaler Zeugnisse befugten Stellen und die Personen, die von Öltankschiffen Gebühren erheben, folgende Grundsätze:

1. Das Schiff wird gemäß Nummer 5 des Nachtrags zum Internationalen Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung als ein Öltankschiff mit Tanks für getrennten Ballast zertifiziert; die Anordnung der Tanks für getrennten Ballast wird unter Nummer 5.2 dieses Nachtrags angegeben.

2. Tanks für getrennten Ballast sind Tanks, die nach der Definition in Regel 1 Nummer 17 der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 ausschließlich der Beförderung von getrenntem Ballast dienen. Die Tanks für getrennten Ballast müssen getrennte Pump- und Leitungsvorrichtungen haben, die allein für die Aufnahme und das Einleiten von Wasser aus dem Meer und ins Meer vorgesehen sind. Es dürfen keine Leitungsverbindungen zwischen den Tanks für getrennten Ballast und dem Frischwassersystem bestehen. Die Tanks für getrennten Ballast dürfen nicht für die Beförderung von Ladung oder für die Lagerung von Schiffsvorräten oder -material genutzt werden.

3. Zur Raumzahl der Tanks für getrennten Ballast in Öltankschiffen erfolgt im Internationalen Schiffsmeßbrief (1969) unter „Bemerkungen“ folgender Eintrag:

   „Die Tanks für getrennten Ballast genügen Regel 13 der Anlage I des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978, und die Raumzahl dieser ausschließlich für die Beförderung von getrenntem Ballast genutzten Tanks beträgt …“

   Die reduzierte Bruttoraumzahl, die der Berechnung raumzahlabhängiger Gebühren zugrunde zu legen ist, beträgt …“

4. Die Raumzahl der obenerwähnten Tanks für getrennten Ballast wird nach der Formel

   $K_1 \times V_b$

   ermittelt; hierin bedeuten

   K_1 = $0{,}2 + 0{,}02 \log_{10} V$ (oder entsprechend dem Tabellenwert in Anhang 2 des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969);

   V = Zahlenwert des in Kubikmeter gemessenen Inhalts aller geschlossenen Räume, definiert gemäß Regel 3 des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969;

   V_b = Zahlenwert des in Kubikmeter gemessenen Inhalts der Tanks für getrennten Ballast, berechnet gemäß Regel 6 des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969.

▼B

ANHANG II

Definitionen des MARPOL-Übereinkommens für die Begriffe in Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben a), b), e) und f)

Zu Buchstabe a):

Der Ausdruck „Öltankschiff“ bezeichnet ein Schiff, das in erster Linie zur Beförderung von Öl als Massengut in seinen Laderäumen gebaut oder hergerichtet wurde; er umfaßt Tank-Massengutschiffe und alle „Chemikalientankschiffe“ im Sinne der Anlage II, wenn diese als Ladung oder als Teil der Ladung Öl als Massengut befördern.

Der Ausdruck „Tank-Massengutschiff“ bezeichnet ein Schiff, das dazu bestimmt ist, entweder Öl oder feste Ladung als Massengut zu befördern.

Der Ausdruck „Chemikalientankschiff“ bezeichnet ein Schiff, das in erster Linie zur Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut gebaut oder hergerichtet wurde; er umfaßt ein „Öltankschiff“ im Sinne der Anlage I, wenn dieses als Ladung oder Teil der Ladung schädliche flüssige Stoffe als Massengut befördert.

Zu Buchstabe b):

Der Ausdruck „getrennter Ballast“ bezeichnet Ballastwasser, das in einen Tank eingelassen wurde, der ständig der Beförderung von Ballast oder der Beförderung von Ballast oder anderen Ladungen als Öl oder schädliche flüssige Stoffe dient, wie sie jeweils in den Anlagen definiert sind, und der vollständig von dem Ladungs- und Brennstoffsystem getrennt ist.

Zu Buchstabe e):

Der Ausdruck „Doppelhüllen-Öltankschiff“ bezeichnet ein Tankschiff, dessen Ladetanks über die gesamte Länge durch Ballasttanks oder Räume, die keine Lade- oder Brennstofftanks sind, geschützt werden.

Zu Buchstabe f):

Der Ausdruck „Öltankschiff neuartiger Bauweise“ bezeichnet

— ein Öltankschiff von solcher Bauart, daß der Ladungs- und Dampfdruck auf die Bodenbeplattung, welche die einzige Begrenzung zwischen Ladung und See bildet, nicht den äußeren hydrostatischen Wasserdruck übersteigt;

— ein Öltankschiff, das nach Methoden konstruiert ist, die mindestens den gleichen Grad des Schutzes vor Ölverschmutzung bei einem Zusammenstoß oder einer Strandung gewährleisten und grundsätzlich vom Ausschuß für den Schutz der Meeresumwelt auf der Grundlage der von der Organisation aufgestellten Richtlinien genehmigt sind.