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

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

af 18. februar 2002

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

(EFT L 64 af 7.3.2002, s. 1)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
►**M1**	Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 af 5. november 2002	L 324	1	29.11.2002

▼B

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

af 18. februar 2002

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

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

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

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

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

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

ud fra følgende betragtninger:

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

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

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

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

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

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

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

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

▼B

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

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

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

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

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

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

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

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

▼B

seserklæring og inddrages i undersøgelsesprocedurerne under tilstandsvurderingsordningen.

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

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

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

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

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

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Formål

Formålet med denne forordning er at fremskynde indfasningen af kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i MARPOL-konvention 73/78 for olietankskibe med enkeltskrog.

Artikel 2

Anvendelsesområde

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

— anløber en havn eller offshoreterminal under en medlemsstats jurisdiktion, uafhængigt af flag, eller

— fører en medlemsstats flag.

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

---

[1] EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

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

▼B

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

▼M1

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

▼B

2) »revideret regel 13G i bilag I til MARPOL 73/78«: ændringerne til regel 13G i MARPOL 73/78 og til supplementet til IOPP-certifikatet som vedtaget ved MEPC-resolution 94 (46) af 27. april 2001, som træder i kraft den 1. september 2002

3) »olietankskib«: et olietankskib som defineret i regel 1, stk. 4, i bilag I til MARPOL 73/78

4) »dødvægt«: dødvægt som defineret i regel 1, stk. 22, i bilag I til MARPOL 73/78

5) »nyt olietankskib«: et nyt olietankskib som defineret i regel 1, stk. 26, i bilag I til MARPOL 73/78

6) »olietankskibe af kategori 1«: olietankskibe på 20 000 tons dødvægt og derover, som fører råolie, brændselsolie, svær dieselolie eller smøreolie i lasten, og olietankskibe på 30 000 tons dødvægt og derover, som fører anden olie end ovennævnte, og som ikke opfylder kravene til nye olietankskibe i regel 1, stk. 26, i bilag I til MARPOL

7) »olietankskibe af kategori 2«: olietankskibe på 20 000 tons dødvægt og derover, som fører råolie, brændselsolie, svær dieselolie eller smøreolie i lasten, og olietankskibe på 30 000 tons dødvægt og derover, som fører anden olie end ovennævnte, og som opfylder kravene til nye olietankskibe i regel 1, stk. 26 i bilag I til MARPOL 73/78

8) »olietankskibe af kategori 3«: olietankskibe på 5 000 tons dødvægt og derover, men mindre end anført i definition 6 og 7

9) »enkeltskroget olietankskib«: et olietankskib, der ikke opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i regel 13F i bilag I til MARPOL 73/78

10) »dobbeltskroget olietankskib«: et olietankskib, der opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i regel 13F i bilag I til MARPOL 73/78

11) »alder«: et skibs alder, udtrykt i antal år efter dets leveringsdato

12) »svær dieselolie«: dieselolie som defineret i den reviderede regel 13G i bilag I til MARPOL 73/78

13) »brændselsolie«: tunge destillater eller restprodukter fra råolie eller blandinger af sådanne materialer som defineret i den reviderede regel 13G i bilag I til MARPOL 73/78.

Artikel 4

Enkeltskrogede olietankskibes overholdelse af kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design

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

a) for olietankskibe af kategori 1:

— 2003 for skibe leveret i 1973 eller tidligere

— 2004 for skibe leveret i 1974 og 1975

— 2005 for skibe leveret i 1976 og 1977

— 2006 for skibe leveret i 1978, 1979 og 1980

— 2007 for skibe leveret i 1981 eller senere.

▼B

b) for olietankskibe af kategori 2:

— 2003 for skibe leveret i 1973 eller tidligere
— 2004 for skibe leveret i 1974 og 1975
— 2005 for skibe leveret i 1976 og 1977
— 2006 for skibe leveret i 1978 og 1979
— 2007 for skibe leveret i 1980 og 1981
— 2008 for skibe leveret i 1982
— 2009 for skibe leveret i 1983
— 2010 for skibe leveret i 1984
— 2011 for skibe leveret i 1985
— 2012 for skibe leveret i 1986
— 2013 for skibe leveret i 1987
— 2014 for skibe leveret i 1988
— 2015 for skibe leveret i 1989 eller senere.

c) for olietankskibe af kategori 3:

— 2003 for skibe leveret i 1973 eller tidligere
— 2004 for skibe leveret i 1974 og 1975
— 2005 for skibe leveret i 1976 og 1977
— 2006 for skibe leveret i 1978 og 1979
— 2007 for skibe leveret i 1980 og 1981
— 2008 for skibe leveret i 1982
— 2009 for skibe leveret i 1983
— 2010 for skibe leveret i 1984
— 2011 for skibe leveret i 1985
— 2012 for skibe leveret i 1986
— 2013 for skibe leveret i 1987
— 2014 for skibe leveret i 1988
— 2015 for skibe leveret i 1989 eller senere.

2. Et olietankskib af kategori 1, som er 25 år gammelt og derover efter datoen for dets levering, skal opfylde en af følgende bestemmelser:

a) det skal have vingetanke eller dobbelte bundtanke, som ikke anvendes til transport af olie, og som opfylder bredde- og højdekravene i regel 13E, stk. 4, i bilag I til MARPOL 73/78, dække mindst 30 % af L_t på hver side af skibets fulde sidehøjde eller mindst 30 % af det projicerede bundareal inden for længden L_t i overensstemmelse med definitionen af L_t i regel 13E, stk. 2, i bilag I til MARPOL 73/78, eller

b) det skal anvende hydrostatiske lastemetoder under hensyntagen til de retningslinjer, der er udarbejdet af IMO, MEPC-resolution 64 (36).

Artikel 5

Overholdelse af tilstandsvurderingsordningen for olietankskibe af kategori 1 og 2

1. Det er ikke tilladt for et olietankskib at anløbe havne eller offshoreterminaler under en medlemsstats jurisdiktion efter årsdagen for datoen for skibets levering i 2005 for skibe af kategori 1 og i 2010 for skibe af kategori 2, medmindre det opfylder kravene i tilstandsvurderingsordningen i artikel 6.

2. Medlemsstaternes kompetente myndigheder kan tillade fortsat drift af et olietankskib, der fører medlemsstatens flag, efter årsdagen for datoen for skibets levering i 2005 for skibe af kategori 1 og i 2010 for skibe af kategori 2, men kun for så vidt det overholder tilstandsvurderingsordningen i artikel 6.

▼B

Artikel 6

Tilstandsvurderingsordning

For så vidt angår artikel 5 anvendes den tilstandsvurderingsordning, der er vedtaget ved MEPC-resolution 94 (46) af 27. april 2001.

Artikel 7

Fristdato

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

— olietankskibe af kategori 2 og 3 fortsat sejler under en medlemsstats flag i henhold til stk. 5 i den reviderede regel 13G i bilag I til MARPOL 73/78

— andre olietankskibe af kategori 2 og 3 som anført i første led anløber havne eller offshore-terminaler under en medlemsstats jurisdiktion, uanset at de fortsat fører et tredjelands flag i henhold til stk. 5 i den reviderede regel 13G i bilag I til MARPOL 73/78.

Artikel 8

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

1. Uanset bestemmelserne i artikel 4, 5 og 7 kan en medlemsstats kompetente myndigheder med forbehold af nationale bestemmelser under ekstraordinære omstændigheder tillade et skib at anløbe havne eller offshore-terminaler under nævnte medlemsstats jurisdiktion, når

— et olietankskib er i vanskeligheder og søger ly

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

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

Artikel 9

Meddelelse til IMO

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

2. I henhold til artikel 7 informerer hver medlemsstat IMO om sin beslutning om at forbyde et olietankskib, der sejler i overensstemmelse med bestemmelserne i stk. 5 i den reviderede regel 13G i bilag I til MARPOL 73/78, at anløbe havne eller offshore-terminaler under dens jurisdiktion på grundlag af stk. 8b i den reviderede regel 13G i bilag I til MARPOL 73/78.

3. Hver medlemsstat underretter IMO, hvis den tillader, suspenderer, inddrager eller nægter sejlads for et olietankskib af kategori 1 eller 2, der har ret til at føre dens flag, i overensstemmelse med artikel 5 i denne forordning, på grundlag af stk. 8a i den reviderede regel 13G i bilag I til MARPOL 73/78.

▼B

Artikel 10

Udvalgsprocedure

▼M1

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS), der er nedsat ved artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 af 5. november 2002 om oprettelse af et udvalg for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS)([1]).

▼B

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

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

Artikel 11

Ændringsprocedurer

Henvisningerne i artiklerne i denne forordning til reglerne i bilag I til MARPOL 73/78 og til MEPC-resolution 94 (46) og 95 (46) ændres i givet fald i henhold til proceduren i artikel 10, stk. 2, for at tilpasse dem til ændringer af disse regler og resolutioner, som er vedtaget i IMO, for så vidt sådanne ændringer ikke udvider denne forordnings anvendelsesområde.

▼M1

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

▼B

Artikel 12

Ophævelse

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

Artikel 13

Ikrafttrædelse

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

Den anvendes fra den 1. september 2002.

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

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