



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 20.12.2002
KOM(2002) 780 endelig

2002/0310 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ændring af forordning (EF) nr. 417/2002 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 2978/94

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. INDLEDNING

Kommissionens reaktion på den olieforurening, der blev forårsaget af tankskibet PRESTIGE i november 2002 ud for Galiciens kyst i Spanien, bør ses i lyset af de foranstaltninger, som blev truffet efter den alvorlige olieforurening ud for Bretagnes kyst i Frankrig, der opstod som følge af ERIKA's forlis i december 1999. Kort efter ERIKA-ulykken forelagde Kommissionen et antal forslag for at bidrage til at undgå en gentagelse af sådanne ulykker. En af de såkaldte "Erika I"-foranstaltninger bestod i et forslag til forordning om udfasning af enkeltskrogede olietankskibe. Denne forordning blev vedtaget den 18. februar 2002 og finder anvendelse fra den 1. september 2002¹. Der blev også opnået enighed om denne foranstaltning på internationalt niveau, da Den Internationale Søfartsorganisation vedtog en revision af sin regel 13G i bilag I til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL) 73/78 på det 46. møde i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet i april 2001. De tidsplaner for indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design, der i sidste ende blev vedtaget på EU-niveau og internationalt niveau, var mindre ambitiøse end de planer, Europa-Kommissionen oprindeligt foreslog.

Da et andet 26 år gammelt enkeltskroget olietankskib sank med sin last af 77 000 ton svær brændselolie, som muligvis vil skabe en endnu større miljøkatastrofe end ERIKA i 1999, stod det klart, at de internationale ordninger og EU-ordninger, der tidligere var opnået aftale om, ikke var tilstrækkeligt ambitiøse.

Som opfølgning på PRESTIGE-ulykken anmeldte Kommissionen i sin meddelelse om skærpelse af sikkerheden til søs (KOM(2002) 681 endelig) et antal foranstaltninger for at mindske risikoen for ulykker med skibe som f.eks. ERIKA og PRESTIGE i fremtiden. Rådet (Transport) opfordrede endvidere på sit møde den 6. december 2002 til at fremskynde tidsplanen for udfasning af enkeltskrogede olietankskibe, at anvende tilstandsvurderingsordningen når tankskibet fylder 15 år, og at medlemsstaterne indgår administrative aftaler med henblik på at afvise enkeltskrogede olietankskibe, som transporterer svære olier til deres havne, offshoreterminaler og ankerpladser.

Kommissionen foreslår at opfylde disse mål med en ændring af forordning (EF) nr. 417/2002 for at bringe den i overensstemmelse med Kommissionens oprindelige forslag.

2. FORSLAG TIL HANDLING PÅ FÆLLESSKABSNIVEAU

Sammenfattende foreslår Kommissionen **tre ændringer** af den eksisterende forordning:

¹ EFT L 64 af 7.3.2002, s. 1. 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, senest ændret ved forordning (EF) nr. 2099/2002 (EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1).

1. En bestemmelse om, at svære olier kun må transporteres i dobbeltskrogede tankskibe.
2. En revision af udfasningsordningen navnlig for at sikre, at enkeltskrogede tankskibe af kategori 1 ikke vil være i drift ud over 23 år og 2005, 28 år og 2010 for kategori 2 og 28 år og 2015 for kategori 3.
3. En udvidet anvendelse af den særlige inspektionsordning for tankskibe (tilstandsvurderingsordningen), der er udformet med henblik på at vurdere konstruktionssikkerheden for enkeltskrogede tankskibe, der er fyldt 15 år.

2.1 Forbud mod transport af svære olier i enkeltskrogede tankskibe

Svær brændselolie er en af de mest forurenende olietyper. I betragtning af denne olier relativt lave handelsværdi og den relativt begrænsede risiko for brand eller eksplosion, transporteres denne olie ofte i ældre tankskibe, der nærmer sig slutningen af deres levetid, dvs. skibe, der indebærer de største sikkerhedsrisici. Som anført i Kommissionens meddelelse om skærpelse af sikkerheden til søs, der var en opfølgning på Prestige-ulykken, finder Kommissionen denne anomali meget betænkelig.

Derfor foreslår Kommissionen at **forbyde transport af svære olier i enkeltskrogede tankskibe, som er på vej til eller fra EU-medlemsstaternes havne.**

De berørte svære olier er svær brændselolie, svær råolie, spildolier, bitumen og tjære. Svære olier reagerer anderledes end lettere olier, når de udledes i havet. Grundet deres lave flygtighed og høje viskositet (flydemodstand) fordamper svære olier langsommere end lettere olier, og de spredes så at sige ikke. Disse olier har derfor en tendens til at blive liggende i oliepøle, de nedbrydes kun meget langsomt og kan forårsage alvorlige miljøskader på økosystemerne i havet og kystområderne. I modsætning hertil kan ulykker med lettere olier resultere i luftforurening, idet lettere olier fordamper og forurener atmosfæren.

Den enorme udfordring, som kystbefolkningen står over for i forbindelse med oprensningen af svær brændselolie efter PRESTIGE's forlis, er kun alt for tydelig langs den spanske kyst.

Tabel 1: Mængder af importeret og eksporteret olie ad søvejen pr. år (til/fra tredjelande og internt i EU), EU-15 i alt (mio. ton).

<i>Produkt</i>	<i>Import</i>	<i>Eksport</i>
Svær brændselolie	35,7	28,2
Svær råolie*	70,0	0
Bitumen og tjære	0,18	0,55
Spildolier	0	0
Handel med olie i alt til/fra EU-havne	c.a. 800,0	

Kilde: Eurostat (COMEXT)

* Skøn - i 2001 udgjorde svær råolie ca. 15% af den samlede import af råolie til EU.

Ifølge branchens oplysninger findes der allerede i dag tilstrækkelig kapacitet af dobbeltkrogede olietankskibe til at sikre, at dette forslag ikke vil skabe afbrydelser i forsyningssikkerheden.

2.2 Fremskyndelse af den nuværende udfasningsordning for enkeltkrogede olietankskibe

2.2.1 Den nuværende lovgivning

Med henblik på udfasningsordningen er der fastsat olietankskibskategorier i henhold til fartøjets tonnage, konstruktion og alder. Følgende kategorier er defineret:

- Kategori 1: såkaldte "præ-MARPOL" enkeltkrogede tankskibe, dvs. tankskibe til råolie med en dødvægt på 20 000 ton eller derover og olieprodukttankskibe med en dødvægt på 30 000 ton og derover uden separate ballasttanke med beskyttende placering.
- Kategori 2 omfatter "MARPOL" enkeltkrogede tankskibe med samme størrelse som kategori 1, men som er udstyret med separate ballasttanke med beskyttende placering.
- Kategori 3 omfatter enkeltkrogede olietankskibe, som ligger under størrelsesgrænsen for kategori 1 og 2, men over 5 000 ton dødvægt.

Bemærk: Tankskibe i kategori 1 er normalt bygget før 1982, og tankskibe i kategori 2 er bygget mellem 1982 og 1996.

I den nuværende udfasningsordning for enkeltkrogede olietankskibe, der håndhæves i henhold til forordning (EF) nr. 417/2002, er følgende frister fastsat (skæringsdatoer) for driften af a) olietankskibe, der anløber havne eller offshoreterminaler under en medlemsstats jurisdiktion, og b) olietankskibe, der fører en medlemsstats flag:

- indtil 2007 for olietankskibe af kategori 1
- indtil 2015 for olietankskibe af kategori 2 og kategori 3.

For det andet pålægges der aldersgrænser i forordningen for de forskellige kategorier af enkeltkrogede tankskibe afhængig af deres kategori og konstruktionsår. Disse aldersgrænser ligger generelt set i intervallet 26-30 år.

De ovennævnte aldersgrænser og udfasningsdatoer blev fastsat sideløbende og i overensstemmelse med de aldersgrænser, der er fastsat i den relevante internationale regel, der er udarbejdet af IMO: den reviderede regel 13 G i bilag I til MARPOL-konventionen.

Fastsættelsen af den førnævnte udfasningsordning på europæisk og internationalt niveau blev iværksat af Kommissionen med et forslag til forordning, der er indføjet i ERIKA I-pakken af 21. marts 2000. Det oprindelige forslag blev imidlertid udvandet i betydelig grad i den efterfølgende lovgivningsproces.

Kommissionen havde navnlig foreslået følgende frister (skæringsdatoer) for kategori 1, 2 og 3: henholdsvis 2005, 2010 og 2015. Som tidligere nævnt blev de to første frister ændret til henholdsvis 2007 og 2015.

Ændringen i aldersgrænsen for tankskibe af kategori 1 var lige så vigtig. Kommissionen havde foreslået en højeste aldersgrænse på 23 år for denne kategori af de ældste tankskibe; denne blev udvidet til et interval på 26-30 år i den lovgivning, der i sidste ende blev vedtaget.

Prestige og Erika var begge 26-årige tankskibe af kategori 1 på tidspunktet for deres forlis. Prestige ville være blevet udfaset i marts 2005 ifølge den gældende lovgivning.

2.2.2 *Foreslåede ændringer til udfasningsordningen*

Den alvorlige olieforurening af Fællesskabets vandområder, der er en følge af ulykkerne med olietankskibene ERIKA og PRESTIGE, har givet anledning til alvorlige betænkeligheder om, hvorvidt de aldersgrænser, der er indført med forordning (EF) nr. 417/2002, er tilstrækkelige.

Formålet med ændringerne i dette forslag er at nedsætte aldersgrænserne og skæringsdatoerne til det niveau, der oprindeligt blev foreslået i ERIKA I-pakken for at sikre en bedre beskyttelse af havmiljøet.

Tankskibe af kategori 1 er de mest sårbare og ældste tankskibe. De bør hurtigst muligt udfases. Fristen for at drive sådanne tankskibe under denne forordnings anvendelsesområde ændres derfor fra 2007 til 2005, og aldersgrænsen sættes til 23 år.

Tankskibe af kategori 2 - de såkaldte MARPOL-tankskibe - yder bedre beskyttelse mod grundstødning og kollision. På linje med De Forenede Staters olieforureningslov af 1990 (Oil Pollution Act) foreslog Kommissionen 2010 som endelig frist og en aldersgrænse på højst 28 år. Der foreslås en tilbagevenden til Kommissionens oprindelige forslag, men i de tilfælde, hvor bestemmelserne i forordning (EF) nr. 417/2002 er strengere, bibeholdes disse uændret.

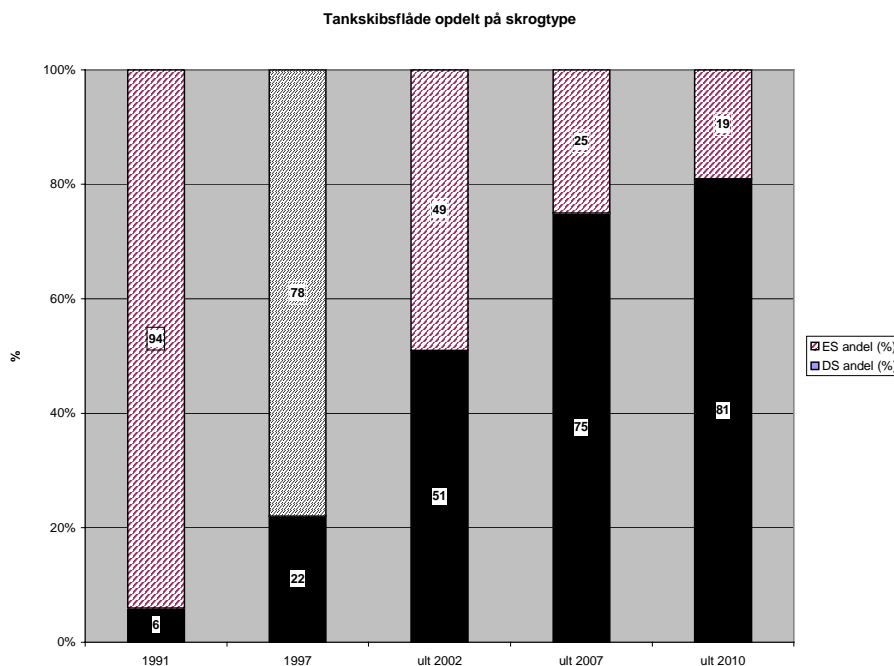
For de mindre tankskibe under 20 000/30 000 ton dødvægt, dvs. tankskibe af kategori 3, som ofte drives i regional trafik, er reglerne i forordning (EF) nr. 417/2002 kun lidt forskellige fra reglerne i det oprindelige ERIKA I-forslag. Det foreslås dog, at aldersgrænsen for disse skibe under ingen omstændigheder må overstige aldersgrænsen på 28 år, der også er foreslået for kategori 2.

2.2.3 *De foreslåede foranstaltningers konsekvenser for olietankskibsflåden*

Den yderligere fremskyndelse af udfasningen af enkeltskrogede olietankskibe til transport af alle olietyper vil ikke alene påvirke enkeltskrogede olietankskibe under EU-flag, men også den øvrige verdens tankskibsflåde, der anløber EU-havne. Oliehandel til eller fra EU-havne udgør rundt regnet 28 % af den samlede tankskibstransport.

Verdens tankskibsflåde har en kapacitet på ca. 330 mio. ton dødvægt, og den gennemgår på nuværende tidspunkt en hastig moderniseringsproces. Tankskibsindustrien forekommer allerede at have foregrebet gennemførelsen af den eksisterende udfasningsordning, som det fremgår af den følgende illustration:

Figur 1: Fremskrivning af udskiftningen af verdens flåde af enkeltskrogede olietankskibe. Kilde: Intertanko



Ifølge data fra den internationale sammenslutning af uafhængige tankskibsejere (Intertanko) gennemfører tankskibsindustrien på nuværende tidspunkt det mest omfattende fornyelsesprogram i halvandet årti. Fornyelsesaktiviteten var højere i begyndelsen af 2002 end i 1985, industriens hidtidige rekordår, hvor 30 mio. ton dødvægt blev sendt til ophugning. Der er behov for senest i 2005 at ophugge op til 60 mio. ton dødvægt af den eksisterende flåde for at kompensere for ibrugtagningen af de dobbeltskrogede tankskibe, der for øjeblikket er afgivet ordre på.

Den nuværende ordrebog (hos skibsværfter verden over) omfatter 600 tankskibe over 10 000 ton dødvægt med en samlet dødvægt på 60 mio. ton. Dette forslag forventes at give yderligere fremdrift i antallet af nybygninger.

I betragtning af den nuværende overkapacitet i verdens tankskibsflåde og det store antal tankskibe, der er afgivet ordre på, er der ingen grund til at frygte en afbrydelse af olieforsyningen som følge af de foreliggende forslag. Kommissionen er dog klar over de betydelige økonomiske konsekvenser, som disse forslag kan have for tankskibsindustrien, og den vil fremlægge en yderligere økonomisk analyse snarest muligt.

2.3 Tilstandsvurderingsordning

Tilstandsvurderingsordningen (CAS), der blev indført med forordning (EF) nr. 417/2002, er en yderligere styrket inspektionsordning, der er udviklet specielt med henblik på at opdage konstruktionsmæssige svagheder i enkeltskrogede olietankskibe. Den udføres for hvert to og et halvt år af flagstaten og af klassifikationsselskaber, der handler på deres vegne. En sådan styrket inspektion er

af største betydning, fordi et skibs sikkerhed ikke alene bestemmes af dets alder, men også af dets konstruktionsmæssige integritet, der ofte er påvirket af eksempelvis vedligeholdelsen.

Den centrale idé i den gældende EU- og IMO-lovgivning er, at enkeltskrogede tankskibe af kategori 1 eller 2, som endnu ikke har nået aldersgrænsen, fortsat kan drives efter henholdsvis 2005 eller 2010, hvis de gennemgår tilstandsvurderingsordningens test med et positivt resultat. I modsat fald må sådanne tankskibe, selv om de er relativt nye, ikke få tilladelse til at anløbe EU-havne eller sejle under EU-flag.

Forordning (EF) nr. 417/2002 og regel 13G i bilag I til MARPOL indeholder for øjeblikket krav om, at olietankskibe af kategori 1 og kategori 2 skal opfylde CAS fra årsdagen for leveringen af skibet i henholdsvis 2005 og 2010. For øjeblikket finder CAS **ikke** anvendelse på de mindre skibe af kategori 3. Eftersom disse skibe også kan forårsage alvorlig forurening, foreslår Kommissionen, at det også kræves, at disse skibe er i overensstemmelse.

Kommissionen foreslår derfor at indføre et krav om, at alle resterende kategorier af enkeltskrogede olietankskibe skal opfylde tilstandsvurderingsordningen, når de er fyldt 15 år. Kommissionen er opmærksom på, at en sådan generel ordning kan belaste den tilrådighed stående kapacitet af inspektører, som udfører disse inspektioner, og den er derfor af den opfattelse, at 2005 er et passende begyndelsestidspunkt.

3. SÆRLIGE BETRAGTNINGER

3.1 Formål og anvendelsesområde (1.1 og 1.2)

Artikel 1 ændres med henblik på at tilføje det nye formål om forbud mod anvendelse af enkeltskrogede olietankskibe til transport af svære olier (*Artikel 1.1*).

Anvendelsesområdet ændres en anelse for også at omfatte "ankerpladser", dvs. for at omfatte olietankskibe på 5 000 ton dødvægt og derover, som anløber en havn, offshoreterminal eller ankerplads under en medlemsstats jurisdiktion, uafhængigt af flag, eller fører en medlemsstats flag. Dette er i overensstemmelse med direktiv 95/21/EF som ændret², der omfatter ankerpladser under det anvendelsesområde, hvor havnestater har jurisdiktion og kan udføre inspektioner (*Artikel 1, stk. 2, litra a*)).

Derudover er anvendelsesområdet ændret, så det omfatter olietankskibe fra 600 ton dødvægt og derover for at sikre, at forbudet mod transport af svære olier i enkeltskrogede tankskibe også finder anvendelse på små tankskibe mellem 600 og 5 000 ton dødvægt. Dette er på linje med den nedre størrelsesgrænse, som Kommissionen har foreslået (*Artikel 1, stk. 2, litra b*)).

3.2 Forbud mod anvendelse af enkeltskrogede olietankskibe til transport af de mest forurenende svære olier (Artikel 1, stk. 3, og stk. 4, litra b)

I en ny definition 14 specificeres det, for hvilke typer af svære olier forbudet mod transport til og fra EU-havne, offshoreterminaler eller ankerpladser i enkeltskrogede

² EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1, som ændret.

olietankskibe gælder, og i nye definitioner 15, 16, 17 og 18 specificeres disse oliers karakteristika yderligere. De anvendte definitioner er koderne i den kombinerede nomenklatur (KN koder) i Kommissionens forordning (EF) nr. 1832/2002 af 1. august 2002 om ændring af bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om told- og statistiknomenklaturen og Den Fælles Toldtarif. Olietyper med høj viskositet er udvalgt, fordi de i tilfælde af olieudslip enten synker i eller flyder på havet og forårsager den mest alvorlige form for forurening af hav- og kystmiljøerne (*Artikel 1, stk. 3*).

Bestemmelsen, hvormed forbudet indføres, er den nye artikel 4, stk. 2. I denne artikel er det fastsat, at alle leverancer af svære olier til eller fra EU-havne, foretages af dobbeltkrogede olietankskibe, uafhængig af deres flag.

Det gamle artikel 4, stk. 2, udgår, da det vedrører særlige krav til tankskibe af kategori 1, som er 25 år eller derover. Eftersom den foreslåede nye aldersgrænse for disse fartøjer er fastsat til 23 år, er denne artikel ikke længere relevant (*Artikel 1, stk. 4, litra b*)).

3.3 Yderligere fremskyndelse af udfasningen af enkeltkrogede olietankskibe (*artikel 1, stk. 4, litra a*)

Tidsplanen for udfasningen af enkeltkrogede olietankskibe i forordning (EF) nr. 417/2002 vil nu blive revideret, så den omfatter den nye aldersgrænse på 23 år for tankskibe af kategori 1 og maksimumalderen på 28 år for tankskibe af kategori 2 og 3. Dette er i tråd med de aldersgrænser, som Kommissionen oprindeligt foreslog, og det samme gælder de nye, endelige frister, som genindføres med denne forordning, dvs. henholdsvis 2005, 2010 og 2015 (*artikel 1, stk. 4, litra a*)).

3.4 Tidligere opfyldelse af tilstandsvurderingsordningen (CAS) (*artikel 1, stk. 5*)

I artikel 1, stk. 5, foreslås det at ændre artikel 5 i forordning (EF) nr. 417/2002 for at sikre, at CAS-kravet finder anvendelse fra årsdagen for leveringen af skibet i 2005 for alle resterende enkeltkrogede olietankskibe, der er fyldt 15 år. Tidspunktet 2005 vil give flagstater og klassifikationsselskaber, der udfører inspektioner på deres vegne, tilstrækkelig tid til at forberede de relevante CAS-inspektioner. Alderen på 15 år er på linje med den etablerede praksis med at underkaste olietankskibe en udvidet inspektion for at opdage aldersrelaterede mangler.

CAS-kravet til tankskibe af kategori 1, der anløber EU-havne eller fører EU-flag, bliver overflødig, idet disse skibe i henhold til dette forslag vil blive udfaset senest i 2005. Artikel 5 ændres til i stedet at omfatte tankskibe af kategori 3. CAS som vedtaget i MEPC-resolution 94 (46), og som ændret ved MEPC-resolution 99(48) finder anvendelse under hensyntagen til de anvendelsesdatoer og tankskibskategorier, der er specificeret i denne forordning.

4. RAMME FOR VEDTAGELSE

I betragtning af, hvor meget det haster med at forbedre sikkerheden i forbindelse med handelen med olie ad søvejen, og i betragtning af, at denne foranstaltning falder under proceduren med fælles beslutningstagning, anmoder Kommissionen indtrængende de beslutningstagende EU-institutioner - Europa-Parlamentet og Rådet

- til at vedtage denne foranstaltning hurtigst muligt for at sikre, at den træder i kraft senest i marts måned 2003.

Kommissionen opfordrer desuden alle medlemsstater til at sikre, at Den Internationale Søfartsorganisations lignende foranstaltninger vedtages for at sikre en maksimal effekt, og at der også indføres en egnet inspektionsordning svarende til CAS for dobbeltskrogede olietankskibe, der er fyldt 15 år.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ændring af forordning (EF) nr. 417/2002 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 Kommissionen³,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg⁴,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁵,

i henhold til proceduren i traktatens artikel 251⁶, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Med forordning (EF) nr. 417/2002⁷ etableres en fremskyndet indfasningsordning for kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i MARPOL-konvention 73/78 for olietankskibe med enkeltskrog for at nedsætte risikoen for utilsigtet olieforurening i europæiske farvande.
- (2) Fællesskabet nærer alvorlige betænkeligheder ved, at aldersgrænserne for driften af enkeltskrogede olietankskibe i denne forordning ikke er tilstrækkeligt strenge, og disse aldersgrænser bør sænkes yderligere, navnlig efter forliset af det enkeltskrogede olietankskib af kategori 1 "PRESTIGE", der havde samme alder som "ERIKA", dvs. 26 år.
- (3) Kommissionens meddelelse om sikkerhed til søs og olietransport⁸ indeholdt et forslag om aldersgrænser på henholdsvis 23, 28 og 30 år for tre kategorier af enkeltskrogede olietankskibe, og de endelige tidsfrister til henholdsvis 2005, 2010 og 2015 for sådanne tankskibe. I det oprindelige forslag var det fastsat, at forordningen skulle gælde for olietankskibe på 600 ton dødvægt og derover. De grænser, der i sidste ende

³ EFT C af , s. .

⁴ EFT C af , s. .

⁵ EFT C af , s. .

⁶ EFT C af , s. .

⁷ EFT L 64 af 7.3.2002, s. 1. Forordning som ændret ved forordning (EF) nr. 2099/2002 (EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1).

⁸ KOM(2000) 142 endelig udg. af 21.3.2000.

blev indføjet i forordning (EF) nr. 417/2002 efter forhandlinger, var mindre strenge på alle områder.

- (4) I meddelelsen fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet om skærpelse af sikkerheden til søs⁹ som opfølgning på Prestige-forliset blev det fastslået, at Kommissionen havde til hensigt at foreslå en forordning, som forbyder transport af svær brændselolie i enkeltskrogede tankskibe, som er på vej til eller fra medlemsstaternes havne.
- (5) Rådet opfordrede i sine konklusioner af 6. december 2002 Kommissionen til hurtigt at fremlægge et forslag om en fremskyndet udfasning af enkeltskrogede tankskibe og om at indføre tilstandsvurderingsordningen for tankskibe fra 15 år uanset design. Rådet nåede endvidere til enighed om, at svære olier kun må transporteres i dobbeltskrogede olietankskibe.
- (6) Tilstandsvurderingsordningen er udformet til at opdage svagheder i aldrende olietankskibes struktur, og fra 2005 bør den derfor gælde for alle olietankskibe, der er fyldt 15 år.
- (7) Europa-Parlamentet opfordrede til at træffe strengere foranstaltninger, som kan træde i kraft hurtigere, i sin beslutning EP XXXX om "Katastrofen forårsaget af tankskibet Prestiges forlis ud for Galiciens kyst" af 21. november 2002 og anførte, at denne nye tankskibskatastrophe atter har understreget nødvendigheden af en effektiv indsats internationalt og på EU-plan med henblik på mærkbart at forbedre søfartssikkerheden.
- (8) Forordning (EF) nr. 417/2002 bør ændres tilsvarende -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EF) nr. 417/2002 foretages følgende ændringer:

- 1) I artikel 1 tilføjes følgende:

"og at forbyde transport af svære olier til eller fra medlemsstaternes havne i olietankskibe med enkeltskrog."
- 2) I artikel 2 foretages følgende ændringer:
 - a) første led i stk. 1 affattes således:

"- anløber en havn, offshoreterminal eller ankerplads under en medlemsstats jurisdiktion, uafhængigt af flag, eller"
 - b) I stk. 1 tilføjes følgende:

"Med henblik på artikel 4, stk. 2, finder denne forordning anvendelse på olietankskibe på 600 ton dødvægt og derover."

⁹ KOM(2002) 681 endelig udg. af 3.12.2002.

3) I artikel 3 foretages følgende ændringer: Følgende punkter tilføjes:

“14. "svære olier": svær brændselsolie, svær råolie, spildolier, bitumen og tjære.

15. "svær brændselsolie": alle olieprodukter, der hører under KN kode¹⁰ 2710 19 51, 2710 19 55, 2710 19 61, 2710 19 63, 2710 19 65 og 2710 19 69.

16. "svær råolie": råolier, der hører under KN kode 2709 00 90, og hvor API graviteten er lavere end 30.

17. "spildolier": affald, som hovedsagelig indeholder olier udvundet af jordolie eller bituminøse mineraler, med eller uden iblandet vand, og som hører under KN kode 2710 91 00 og 2710 99 00.

18. "bitumen og tjære": alle olieprodukter, der hører under KN kode 2713 20 00, 2713 90 10, 2713 90 90 og 2715 00 00.”

4) I artikel 4 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1, litra a), b) og c), affattes således:

“a) for olietankskibe af kategori 1:

- 2003 for skibe leveret i 1980 eller tidligere
- 2004 for skibe leveret i 1981
- 2005 for skibe leveret i 1982 eller senere.

b) for olietankskibe af kategori 2:

- 2003 for skibe leveret i 1975 eller tidligere
- 2004 for skibe leveret i 1976
- 2005 for skibe leveret i 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 eller senere.

c) for olietankskibe af kategori 3:

- 2003 for skibe leveret i 1975 eller tidligere

¹⁰ Som fastsat i "Kommissionens forordning (EF) nr. 1832/2002 af 1. august 2002 om ændring af bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om told- og statistiknomenklaturen og Den Fælles Toldtarif (EFT L 290 af 28.10.2002, s. 197)".

- 2004 for skibe leveret i 1976
- 2005 for skibe leveret i 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.”

b) Stk. 2 affattes således:

“2. Uafhængigt af flag er det ikke tilladt for olietankskibe, der transporterer svære olier, at anløbe havne, offshoreterminaler eller ankerpladser under en medlemsstats jurisdiktion, medmindre sådanne tankskibe er dobbeltskrogede.”

5) Artikel 5 affattes således:

“Artikel 5

Overholdelse af tilstandsvurderingsordningen for olietankskibe af kategori 2 og 3

1. Det er ikke tilladt for et olietankskib, der er fyldt 15 år, at anløbe havne, offshoreterminaler eller ankerpladser under en medlemsstats jurisdiktion efter årsdagen for datoen for skibets levering i 2005 for skibe af kategori 2 og skibe af kategori 3, medmindre det opfylder kravene i tilstandsvurderingsordningen, der nævnes i artikel 6.
2. Medlemsstaternes kompetente myndigheder kan tillade fortsat drift af et olietankskib, som er fyldt 15 år, og som fører medlemsstatens flag, efter årsdagen for datoen for skibets levering i 2005 for skibe af kategori 2 og kategori 3, men kun for så vidt det overholder tilstandsvurderingsordningen, der nævnes i artikel 6.”

Artikel 2

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.

Artikel 3

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand