



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 20.12.2002
KOM(2002) 780 slutlig

2002/0310 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om ändring av förordning (EG) nr 417/2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 2978/94

(framlagt av kommissionen)

MOTIVERING

1. INLEDNING

Kommissionens svar på det oljeutsläpp som orsakades av oljetankfartyget Prestige i november 2002 utanför Galiciens kust i Spanien, skall ses mot bakgrund av de åtgärder som vidtogs efter det allvarliga oljeutsläppet i december 1999 utanför Bretagnes kust till följd av Erika-olyckan. En kort tid efter den olyckan lade kommissionen fram flera förslag som skulle förhindra att den typen av olyckor skulle upprepas. En av de så kallade Erika I-åtgärderna var ett förslag till förordning om utfasning av enkelskrovs oljetankfartyg. Den förordningen antogs den 18 februari 2002 och skall tillämpas från och med den 1 september 2002¹. Åtgärden har också överenskommits på internationell nivå när Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) vid 46:e mötet för Kommittén för skydd av den marina miljön i april 2001 antog en ändrad version av sin förordning 13G till bilaga I till internationella konventionen om förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL) 73/78. Tidtabellerna för det stegvisa införandet av fartyg med dubbelskrov eller motsvarande som slutligen antogs av EU och på internationell nivå var mindre ambitiösa än de krav som Europeiska kommissionen ursprungligen hade föreslagit.

När ett annat 26 år gammalt oljetankfartyg med enkelskrov som fraktade 77 000 ton tung eldningsolja sjönk, vilket kan innebära en ännu värre miljökatastrof än Erika 1999, stod det klart att det internationella och tidigare överenskomna EU-systemet inte var tillräckligt strängt.

I sitt meddelande om att förbättra sjösäkerheten som svar på Prestige-olyckan (KOM (2002)681 slutlig) lade kommissionen fram flera förslag på åtgärder för att minimera risken för framtida olyckor med fartyg som Erika och Prestige. Vid rådets (transport) möte den 6 december 2002 efterlystes snävare tidsramar för utfasning av enkelskrovs tankfartyg, för tillämpning av det särskilda systemet för bedömning av fartygens skick på fartyg som är äldre än 15 år, samt för ingående av administrativa avtal av medlemsstaterna som syftar till att förbjuda enkelskrovs oljetankfartyg, som fraktar de tyngsta eldningsoljorna, att lägga till i hamnar, terminaler eller ankringsplatser.

Kommissionen föreslår att ovanstående mål skall uppfyllas genom att förordning (EG) nr 417/2002 ändras så att det överensstämmer med kommissionens ursprungliga förslag.

2. FÖRESLAGNA ÅTGÄRDER PÅ KOMMISSIONSNIVÅ

Sammanfattningsvis föreslår kommissionen **tre ändringar** av den befintliga förordningen:

1. En bestämmelse att tunga oljor bara skall fraktas på oljetankfartyg med dubbelskrov.

¹ EGT L 64, 7.3.2002, s.1, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 417/2002 av den 18 februari 2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 2978/94, ändrad genom förordning (EG) nr 2099/2002 (EGT L 324, 29.11.2002, s.1).

2. En översyn av utfasningsschemat, vilket främst syftar till att enkelskrovs oljetankfartyg i kategori 1 skall tas ur drift om de är äldre än 23 år, eller efter år 2005. För kategori 2 gäller 28 år eller år 2010 och för kategori 3 28 år eller år 2015.
3. Bredare tillämpning av det särskilda systemet för bedömning av fartygens skick, som är särskilt utformat för att bedöma den strukturella stabiliteten hos oljetankfartyg med enkelskrov, som är äldre än 15 år.

2.1 Förbud mot transporter av tunga oljor i enkelskrovs oljetankfartyg

Tung eldningsolja är en av de oljetyper som är mest förorenande. Med tanke på dess relativt låga kommersiella värde och jämförelsevis låga risk för brand eller explosion, fraktas den regelbundet i äldre oljetankfartyg som närmar sig slutet på sin ekonomiska levnad, dvs. fartyg som utgör störst säkerhetsrisk. Så som anges i meddelandet från kommissionen om att förbättra säkerheten till havs, som var ett svar på Prestige-olyckan, uppfattar kommissionen detta missförhållande som ett stort bekymmer.

Kommissionen **föreslår därför att transport av tunga oljor i enkelskrovs oljetankfartyg som seglar på eller som lämnar EU-hamnar eller som seglar under en medlemsstats flagga.**

De olika typer av olja som använts är tung eldningsolja, råolja, spillolja samt bitumen och tjära. Tung olja som spills ut i havet uppvisar ett annat beteende än lättare oljor. Beroende på att de inte är lika lättflytande och på att de har hög viskositet, avdunstar tyngre oljor långsammare än lättare oljor och dessutom löses de knappast upp. De tyngre oljorna tenderar ofta att fläckvis ligga kvar och endast mycket långsamt brytas ned, och att förorsaka svåra skador på marina ekosystem och på ekosystem längs kusterna. Å andra sidan kan spill som innehåller lättare oljor leda till nedsmutsning av luften, eftersom lättare oljor avdunstar och sprids i luften.

De oerhörda problem som möter befolkningen i kustområden i fråga om att rensa kusterna från tung eldningsolja efter Prestige-olyckan illustreras allt för väl längs de spanska kusterna.

Tabell 1: Mängd olja som årligen importeras eller exporteras (utanför EU och inom EU) till havs, totalt för EU-15 (i miljoner ton)

<i>Produkt</i>	<i>Import</i>	<i>Export</i>
Tung eldningsolja	35,7	28,2
Tung råolja*	70,0	0
Bitumen och tjära	0,18	0,55
Spillolja	0	0
Total oljehandel till/från EU-hamnar	ca. 800,0	

Källa: Eurostat (COMEXT)

**Uppskattning - Under 2001 motsvarade tung råolja cirka 15 % av all råolja som importerades till EU.*

Uppgifter från branschen tyder på att det finns tillräckligt antal oljetankfartyg med dubbla skrov för att detta förslag inte skall förorsaka några störningar av leveranssäkerheten.

2.2 Påskyndande av den aktuella utfasningen av enkelskrovs oljetankfartyg

2.2.1 Nuvarande lagstiftning

Inom utfasningssystemet bestäms kategorierna av oljetankfartyg efter tonnage samt fartygets konstruktion och ålder. Följande kategorier har definierats:

- Kategori 1: så kallade "pre-Marpol" enkelskrovs oljetankfartyg, som är oljetankfartyg med minst 20 000 ton dödvikt och avsedda för råolja, och tankfartyg med minst 30 000 ton dödvikt, avsedda för oljetransport, utan segregerade barlasttankar i skyddande placering.
- Kategori 2: motsvarar oljetankfartyg med enkelskrov i enlighet med Marpol, av samma storlek som kategori 1, men utrustade med segregerade barlasttankar i skyddande placering.
- Kategori 3: motsvarar oljetankfartyg med enkelskrov som ligger under storleksgränserna för kategori 1 och 2, men över 5 000 ton dödvikt.

Obs! Oljetankfartyg i kategori 1 är generellt sett konstruerade före 1982 och de i kategori 2 mellan 1982 och 1996.

I systemet för utfasning av oljetankfartyg med enkelskrov som för närvarande gäller i enlighet med förordning (EG) nr 417/2002 fastställs följande slutdatum för drift av a) oljetankfartyg som anlöper hamnar eller terminaler till havs som omfattas av medlemsstaternas behörighet och b) oljetankfartyg som för en medlemsstats flagga:

- till 2007 för oljetankfartyg i kategori 1,
- till 2015 för oljetankfartyg i kategori 2 och kategori 3.

För det andra införs via förordningen åldersgränser för de olika kategorierna enkelskrovs oljetankfartyg beroende på vilken kategori de tillhör samt konstruktionsår. Dessa åldersgränser ligger generellt sett inom intervallet 26 till 30 år.

Ovanstående åldersgränser samt utfasningsdatum fastställdes parallellt med och i enlighet med åldersgränserna i den relevanta IMO-förordningen: den ändrade förordningen 13G till bilaga I till Marpol-konventionen.

Inrättandet av tidigare nämnda utfasning på europeisk och internationell nivå initierades av ett förslag till förordning från kommissionen som ingick i Erika I-paketet av den 21 mars 2000. I den efterföljande lagstiftningsprocessen vattnades förslaget dock ur betydligt.

Det rörde sig i synnerhet om att kommissionen hade föreslagit definitiva slutdatum (cut-off dates) för kategorierna 1, 2, och 3 där slutdatumen var satta till år 2005, 2010 och 2015. Så som nämnts ovan ändrades de två första slutdatumen till 2007 och 2015.

Lika viktig var ändringen av åldersgränsen för oljetankfartyg i kategori 1. Kommissionen hade föreslagit en maximal åldersgräns på 23 år för denna kategori som innehöll de äldsta oljetankfartygen, men den gränsen ändrades till ett intervall på 26 till 30 år i den lagstiftning som slutligen antogs.

Prestige och Erika var oljetankfartyg i kategori 1 och var 26 år gamla då de havererade. Enligt nuvarande lagstiftning skulle Prestige ha fasats ut i mars 2005.

2.2.2 Föreslagna ändringar av utfasningssystemet

De mycket svåra oljeutsläpp som följde efter olyckorna med Erika och Prestige har lett till allvarliga tvivel på om de åldersgränser som infördes genom förordning nr 417/2002 är lämpliga.

De ändringar som presenteras i det här förslaget syftar till att sänka åldersgränserna samt slutdatumen till de nivåer som ursprungligen föreslogs i Erika I-paketet i syfte att få ett förbättrat skydd för den marina miljön.

Oljetankfartyg i kategori 1 är de som är mest känsliga och äldst och de bör därför fasas ut så snart som möjligt. Slutdatum för användning av den typen av tankfartyg inom ramen för den här förordningen flyttas därför från 2007 till 2005 och åldersgränsen för fartygen sätts till 23 år.

Oljetankfartyg i kategori 2, så kallade Marpol-tankfartyg, erbjuder bättre skydd mot grundstötning och kollision. I överensstämmelse med Förenta staternas lagstiftning om oljeutsläpp (Oil Pollution Act) från 1990 föreslog kommissionen 2010 som slutår och en åldersgräns på maximalt 28 år. På så vis är vi tillbaka vid kommissionens ursprungliga förslag, men i de fall förordning (EG) nr 417/2002 innehåller strängare krav behålls de.

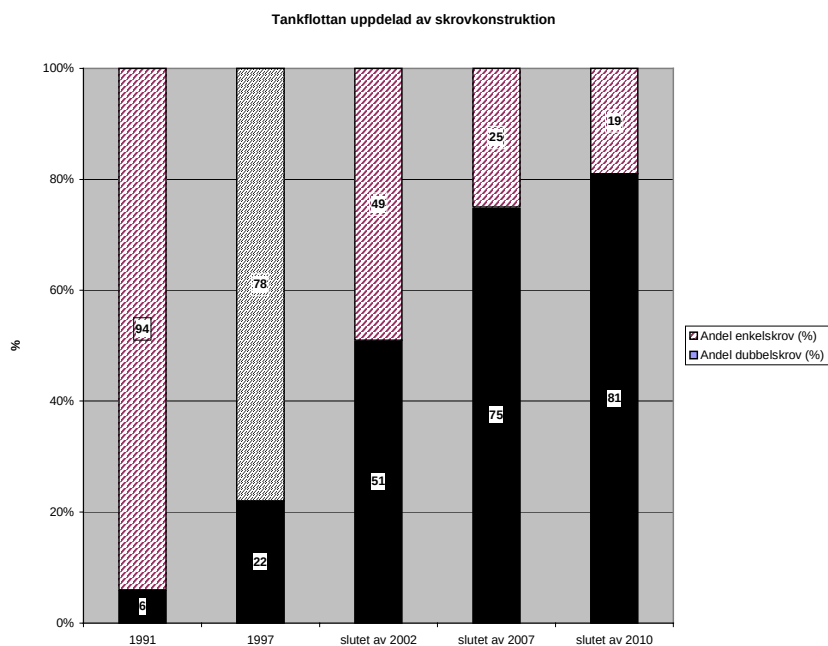
I fråga om fartyg i kategori 3, dvs. små tankfartyg med en dödvikt på under 20 000/30 000 ton, skiljer sig reglerna i förordning 417/2002 endast marginellt från det ursprungliga Erika I-förslaget. Det föreslås dock att åldersgränserna för dessa fartyg inte under några omständigheter får överstiga 28 år, dvs. samma gräns som för kategori 2.

2.2.3 Hur de föreslagna åtgärderna påverkar flottan av oljetankfartyg

Den påskyndade utfasningen av enkelskrovs oljetankfartyg för transport av alla typer av olja kommer inte bara att påverka enkelskrovs oljetankfartyg som seglar under EU-flagga, utan även tankfartyg från andra länder som anlöper EU-hamnar. Oljehandel till eller från EU-hamnar representerar ungefär 28 % av den totala handeln med tankfartyg.

Världens tankflotta har en kapacitet på cirka 330 miljoner ton dödvikt och moderniseras för närvarande i snabb takt. I enlighet med nedanstående bild verkar det som om tankfartygsindustrin redan föregripit tillämpningen av det befintliga systemet för utfasning.

Bild 1: Aktuell prognos för ersättning av världsfloTTan av enkelskrovs oljetankfartyg
Källa: Intertanko



Enligt uppgifter från Intertanko (International Association of Independent Tanker Owners), som är en internationell sammanslutning för tankerindustrin, genomför industrin för närvarande det mest omfattande förnyelseprogrammet på 15 år. Förnyelsetakten i början av år 2002 var högre än 1985, som var det år då utskrotningen låg på en toppnivå med 30 miljoner ton dödvikt. Upp till 60 miljoner ton dödvikt kommer att behöva gallras ut från den befintliga flottan till år 2005 för att kompensera för de dubbelskroviga fartyg som beställts.

Det totala antalet order hos samtliga varv uppgår till 600 tankfartyg på över 10 000 ton dödvikt, vilket totalt ger 60 000 000 ton dödvikt. Det aktuella förslaget förväntas ge ytterligare ett uppsving för nybyggnation.

Mot bakgrund av överkapaciteten i världens tankflotta och av att orderböckerna bågner av nya beställningar, finns det ingen anledning att oroa sig för att de aktuella förslagen skulle leda till störningar i oljeleveranserna. Däremot är kommissionen medveten om den betydande ekonomiska påverkan förslagen kan få på tankerindustrin och kommer att lägga fram ytterligare en ekonomisk analys så snart som möjligt.

2.3 Det särskilda systemet för bedömning av fartygets skick

Det särskilda systemet för bedömning av fartygets skick infördes genom förordning (EG) nr 417/2002 och är ett kompletterande och förstärkt inspektionssystem som är speciellt inriktat på att upptäcka svagheter hos strukturen i oljetankfartyg med enkelskrov. Inspektionerna utförs med två och ett halvt års intervall av flaggstaten och av klassificeringssällskap som agerar på deras vägnar. Dessa förstärkta inspektioner är mycket viktiga eftersom ett fartygs säkerhet inte bara bestäms av dess

ålder, utan även av strukturens skick, som ofta kan påverkas av hur fartygets underhållits.

Kärnidén i den nuvarande EU- och IMO-lagstiftningen är att oljetankfartyg med enkelskrov i kategori 1 eller 2 som ännu inte uppnått den fastställda tidsgränsen, bara tillåts fortsätta vara i drift efter år 2005 respektive 2010 om de klarar de inspektioner som ingår i det särskilda systemet för bedömning av fartygets skick. Om de inte uppfyller kraven kan sådana fartyg, trots att de inte är speciellt gamla, inte tillåtas att anlöpa eller avgå från en EU-hamn, eller segla under EU-flaggning.

I förordning (EG) nr 417/2002 samt i förordning 13G till bilaga I till Marpol-konventionen krävs att oljetankfartyg i kategori 1 och 2 skall uppfylla kraven i det särskilda systemet för bedömning av fartygets skick från och med årsdagen för deras leveransdatum 2005 respektive 2010. För närvarande gäller bedömningssystemet **inte** de mindre fartygen i kategori 3. Men eftersom även sådana fartyg kan förorsaka svår nedsmutsning, föreslår kommissionen att det skall införas krav på att även de skall uppfylla kraven.

Kommissionen föreslår därför att det införs ett krav på att samtliga kvarstående kategorier av oljetankfartyg med enkelskrov skall uppfylla kraven i det särskilda systemet från och med det år då fartygen är 15 år gamla. Kommissionen är medveten om att ett sådant allmänt system kan innebära påfrestningar på den tillgängliga kapaciteten inspektörer när det gäller att utföra dessa kontroller, och anser därför att 2005 är ett lämpligt startår.

3. SÄRSKILDA ÖVERVÄGANDEN

3.1 Syfte och omfattning (1.1 och 1.2)

Artikel 1 ändras så att det sker ett tillägg av förbudet mot användning av oljetankfartyg med enkelskrov som är avsedda för transport av tunga eldningsolja (artikel 1.1)

Omfattningen ändras försiktigt så att den även täcker "ankringsplatser", dvs. oljetankfartyg med minst 5 000 ton dödvikt eller mer som anlöper hamnar, terminaler till havs eller ankringsplatser som omfattas av medlemsstaternas behörighet, oavsett flaggning, eller oljetankfartyg som för en medlemsstats flagg. Detta överensstämmer med direktiv 95/21/EG i sin ändrade version², som innehåller ankringsplatser som exempel där hamnstater har behörighet och kan utföra kontroller (artikel 1.2 a))

Dessutom ändras omfattningen så att den även täcker oljetankfartyg med minst 600 ton dödvikt i syfte att förbudet mot transport av tunga oljor i oljetankfartyg med enkelskrov även skall gälla mindre tankfartyg med en dödvikt på mellan 600 och 5 000 ton. Detta överensstämmer med de lägre gränsvärden som kommissionen ursprungligen föreslog (artikel 1.2 b)).

² EGT L157, 7.7.1995, s.1, i sin ändrade lydelse.

3.2 Förbud mot transport av de mest förorenande tunga oljorna i oljetankfartyg med enkelskrov (*artikel 1.3 och 1.4. b*))

I en ny definition (14) anges vilka tunga eldningsoljor som inte får transporteras till eller från EU-hamnar, terminaler till havs, eller ankringsplatser i oljetankfartyg med enkelskrov och i de nya definitionerna 15, 16, 17 och 18 specificeras dessa oljors egenskaper närmare. De definitioner som används är hämtade från KN-koder från kommissionens förordning (EG) nr 1832/2002 av den 1 augusti 2002 om ändring av bilaga I till rådets förordning (EEG) nr 2658/87 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan. De oljetyper som valts ut är de med hög viskositet som vid oljespill antingen sjunker eller flyter i vatten, och därigenom orsakar den mest allvarliga formen av förorening av marina och kustnära områden (*artikel 1.3*).

Detta förbud ingår i den *nya* artikeln 4.2. I den artikeln sägs att all transport av tunga eldningsoljor till eller från EU-hamnar skall transporteras med oljetankfartyg med dubbla skrov, oavsett flaggning.

Gamla artikel 4.2 stryks eftersom den rör särskilda krav för oljetankfartyg i kategori 1 som är äldre än 25 år. Eftersom den nya åldersgränsen föreslås bli 23 år för dessa fartyg, har den artikeln blivit överflödigt (*artikel 1. 4 b*)).

3.3 Ytterligare påskyndande av utfasningen av oljetankfartyg med enkelskrov (*1.4 a*))

Tidtabellen för utfasningen av oljetankfartyg med enkelskrov så som den anges i förordning (EG) nr 417/2002 kommer nu att ändras så att det införs en ny åldersgräns på 23 år för oljetankfartyg i kategori 1 och en maximiålder på 28 år för fartyg i kategori 2 och 3. Det överensstämmer med de åldersgränser som kommissionen ursprungligen föreslog, vilket även gäller de nya slutdatum som återinförs av den här förordningen, dvs. år 2005, 2010 och 2015 för de tre kategorierna. (*1.4 a*)).

3.4 Tidigarelagt överensstämmande med det särskilda systemet för bedömning av fartygens skick (CAS) (*1.5*)

I artikel 1.5 föreslås att artikel 5 i förordning (EG) nr 417/2002 ändras för att säkerställa att kraven i det särskilda systemet skall gälla från och med årsdagen för leveransdatumet av fartyget under år 2005 för samtliga kvarvarande oljetankfartyg med enkelskrov som är äldre än 15 år. År 2005 som slutdatum kommer att ge flaggstaterna, och klassificeringssällskap som utför kontroller på deras vägnar, tillräckligt med tid för förberedelse av det nya särskilda systemet. Åldersgränsen på 15 år överensstämmer med praxisen att låta oljetankfartyg genomgå utökade kontroller för att upptäcka åldersrelaterade brister.

Kravet i det särskilda systemet som rör oljetankfartyg i kategori 1 som anlöper en EU-hamn eller som seglar under EU-flagga blir överflödigt, eftersom det här förslaget innebär att sådana fartyg kommer att fasas ut till år 2005. I stället ändras artikel 5 så att det omfattar tankfartyg i kategori 3. Det särskilda systemet, så som det antogs i resolution MEPC 94(46), ändrat genom resolution MEPC 99(48), skall tillämpas med beaktande av tillämpningsdatum och kategorier av oljetankfartyg så som de specificeras i den här förordningen.

4. RAMVERK FÖR ANTAGANDE

Mot bakgrund dels av att man så snart som möjligt måste säkerställa att säkerheten vid havstransporter av olja förbättras, dels av att den här åtgärden omfattas av medbeslutandeförfarandet, uppmanar kommissionen Europaparlamentet och rådet att anta denna åtgärd så snart som möjligt så att den träder i kraft senast i mars 2003.

Kommissionen uppmanar dessutom medlemsstaterna att se till att IMO antar liknande åtgärder för att säkerställa maximal effekt och att ett lämpligt kontrollsystem, motsvarande det särskilda systemet, införs även för oljetankfartyg med dubbelskrov som är äldre än 15 år.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om ändring av förordning (EG) nr 417/2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 2978/94

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag³,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁴,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁵,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget⁶, och

av följande skäl:

- (1) Genom förordning (EG) nr 417/2002⁷ införs en påskyndad tillämpning av kraven på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion i Marpol-konventionen 73/78 för oljetankfartyg med enkelskrov för att minska risken för oavsiktliga oljeutsläpp i europeiska vatten.
- (2) Gemenskapen är allvarligt oroad över att åldersgränserna för drift av oljetankfartyg med enkelskrov i den förordningen inte är tillräckligt hårda, och anser dessutom att, inte minst mot bakgrund av förlisningen av oljetankfartygen Prestige och Erika, som bägge var av enkelskrovskonstruktion, 26 år gamla och tillhörde kategori 1, åldersgränserna bör sänkas ytterligare.
- (3) I kommissionens meddelande om säkerheten vid oljetransporter till sjöss⁸ föreslås åldersgränser på 23, 28 och 25 till 30 år för de tre kategorierna oljetankfartyg med enkelskrov. Enligt det ursprungliga förslaget skulle förordningen gälla oljetankfartyg

³ EGT C , , s. .

⁴ EGT C , , s. .

⁵ EGT C , , s. .

⁶ EGT C , , s. .

⁷ EGT L 64, 7.3.2002, s.1. Förordning ändrad genom förordning (EG) nr 2099/2002 (EGT L 324, 29.11.2002, s.1).

⁸ KOM(2000) 142 slutlig av den 21.3.2000.

med 600 ton dödvikt och uppåt. De gränser som slutligen fastställdes för förordning (EG) nr 417/2002 var, som ett resultat av förhandlingar, betydligt mildare.

- (4) I kommissionens meddelande till Europaparlamentet och rådet om att förbättra sjösäkerheten som svar på Prestige-olyckan⁹ sägs att kommissionen avsåg att föreslå en förordning om att förbjuda transport av tunga oljor i oljetankfartyg med enkelskrov som anlöper eller lämnar en hamn i en medlemsstat.
- (5) I rådets slutsatser av den 6 december 2002 uppmanas kommissionen att så snart som möjligt lägga fram ett förslag om påskyndad utfasning av oljetankfartyg med enkelskrov och om införande av det särskilda systemet för tankfartyg, oavsett konstruktion, från och med 15 års ålder. Rådet delade också uppfattningen att tunga oljor bara skall transporteras i oljetankfartyg med dubbelskrov.
- (6) Det särskilda systemet för bedömning av fartygens skick är utformat för att upptäcka strukturella svagheter i åldrande oljetankfartyg och bör därför, från och med år 2005, gälla alla oljetankfartyg som är äldre än 15 år.
- (7) Europaparlamentet efterlyste i sin resolution EP XXXX "Katastrofen utanför Galiciens kust med oljetankfartyget Prestige" av den 21 november 2002 kraftfullare åtgärder som kan träda i kraft tidigare, och underströk att denna olycka med ett oljetankfartyg återigen har riktat ljuset mot behovet av effektiva åtgärder på både internationell nivå och EU-nivå för att kraftigt förbättra sjösäkerheten.
- (8) Förordning (EG) nr 417/2002 bör ändras i enlighet härmed.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 417/2002 ändras enligt följande:

- 1) I artikel 1 skall följande läggas till:

" , och att förbjuda transport till eller från EU-hamnar av tunga oljor i oljetankfartyg med enkelskrov."
- 2) Artikel 2 skall ändras enligt följande:
 - a) första strecksatsen i punkt 1 skall ersättas med följande:

"- anlöper hamnar, terminaler till havs eller ankringsplatser som omfattas av medlemsstaternas behörighet, oavsett flaggning, eller"
 - (b) i punkt 1 skall följande läggas till:

"I enlighet med artikel 4.2, skall denna förordning gälla oljetankfartyg med en dödvikt på minst 600 ton."
- 3) I artikel 3 skall följande punkter läggas till:

⁹ KOM(2002) 681 slutlig av den 3.12.2002.

"14. "tunga eldningsolja": tung eldningsolja, tung råolja, spillolja, bitumen och tjära.

15. "tung eldningsolja": oljeprodukter som omfattas av följande KN-nummer:¹⁰ 2710 19 51, 2710 19 55, 2710 19 61, 2710 19 63, 2710 19 65 och 2710 19 69.

16. "tung råolja": råolja som omfattas av följande KN-nummer: 2709 00 90 och som har lägre API-tal än 30.

17. "spillolja": avfall som huvudsakligen innehåller petroleumoljor eller bituminösa mineraler, oavsett om de är uppblandade med vatten eller ej, och som omfattas av följande KN-nummer: 2710 91 00 och 2710 99 00.

18. "bitumen och tjära": alla oljeprodukter som omfattas av följande KN-nummer: 2713 20 00, 2713 90 10, 2713 90 90 och 2715 00 00."

4) Artikel 4 skall ändras enligt följande:

(a) i punkt 1 skall a), b) och c) ersättas med följande:

"a) För oljetankfartyg i kategori 1:

- 2003 för fartyg som levererats 1980 eller tidigare,
- 2004 för fartyg som levererats 1981,
- 2005 för fartyg som levererats 1982 eller senare,

b) För oljetankfartyg i kategori 2:

- 2003 för fartyg som levererats 1975 eller tidigare,
- 2004 för fartyg som levererats 1976,
- 2005 för fartyg som levererats 1977,
- 2006 för fartyg som levererats 1978 och 1979,
- 2007 för fartyg som levererats 1980 och 1981,
- 2008 för fartyg som levererats 1982,
- 2009 för fartyg som levererats 1983,
- 2010 för fartyg som levererats 1984 eller senare,

c) För oljetankfartyg i kategori 3:

- 2003 för fartyg som levererats 1975 eller tidigare,

¹⁰ Enligt definitionen i "Kommissionens förordning (EG) nr 1832/2002 av den 1 augusti 2002 om ändring av bilaga I till rådets förordning (EEG) nr 2658/87 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan. (EGT L 290, 28.10.2002, s.197)".

- 2004 för fartyg som levererats 1976,
- 2005 för fartyg som levererats 1977,
- 2006 för fartyg som levererats 1978 och 1979,
- 2007 för fartyg som levererats 1980 och 1981,
- 2008 för fartyg som levererats 1982,
- 2009 för fartyg som levererats 1983,
- 2010 för fartyg som levererats 1984,
- 2011 för fartyg som levererats 1985,
- 2012 för fartyg som levererats 1986,
- 2013 för fartyg som levererats 1987,
- 2014 för fartyg som levererats 1988,
- 2015 för fartyg som levererats 1989 eller senare."

(b) punkt 2 skall ersättas med följande:

"2. Inget oljetankfartyg som transporterar tunga oljor, oberoende av flagg, skall tillåtas anlöpa hamnar, terminaler till havs eller ankringsplatser som omfattas av medlemsstaternas behörighet, om inte oljetankfartyget har dubbelskrov."

5) Artikel 5 skall ersättas med följande:

"Artikel 5

Uppfyllande av villkoren i systemet för bedömning av fartygets skick avseende oljetankfartyg i kategori 2 och kategori 3

1. Ett oljetankfartyg som är äldre än 15 år skall inte tillåtas att anlöpa hamnar, terminaler till havs eller ankringsplatser som omfattas av en medlemsstats behörighet efter årsdagen för fartygets leveransdatum år 2005 för fartyg i kategori 2 och kategori 4, såvida det inte uppfyller villkoren i systemet för bedömning av fartygets skick i artikel 6.
2. De behöriga myndigheterna i en medlemsstat får tillåta fortsatt drift för ett oljetankfartyg som är äldre än 15 år och, som för den medlemsstatens flagg, efter årsdagen för fartygets leveransdatum år 2005 för fartyg i kategori 2 och kategori 3, men endast om de uppfyller villkoren i systemet för bedömning av fartygets skick i artikel 6."

Artikel 2

Rådets ordförandeskap skall på medlemsstaternas vägnar tillsammans med kommissionen gemensamt underrätta IMO om att denna förordning antagits, och därvid hänvisa till artikel 211.3 i Förenta nationernas havsrättskonvention.

Artikel 3

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

På rådets vägnar

Ordförande