



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 20.12.2002
COM(2002) 780 definitief

2002/0310 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPESE PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Verordening EG nr. 417/2002 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen en tot intrekking van verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad

(door de Commissie ingediend)

TOELICHTING

1. INLEIDING

De reactie van de Commissie op de olieramp met de tanker PRESTIGE in november 2002 voor de kust van Galicië in Spanje moet worden beschouwd in het licht van de maatregelen die genomen zijn na de ernstige olieverontreiniging voor de Franse kust van Bretagne, als gevolg van de ramp met de ERIKA in december 1999. Kort na de ramp met de ERIKA heeft de Commissie een aantal voorstellen ingediend om dit soort ongelukken in de toekomst te helpen voorkomen. Eén van de maatregelen van het zogeheten Erika I-pakket was een verordening voorstel voor het geleidelijk uit de vaart nemen van enkelwandige olietankers. Deze verordening is aangenomen op 18 februari 2002 en is van kracht sinds 1 september 2002¹. Deze maatregel kreeg instemming op internationaal niveau, toen de Internationale Maritieme Organisatie een herziening goedkeurde van Voorschrift 13G van bijlage I bij het Internationaal Verdrag inzake de voorkoming van verontreiniging van schepen (MARPOL) 73/78 op de 46e vergadering van het Comité voor bescherming van het mariene milieu in april 2001. De tijdschema's voor de invoering van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering die uiteindelijk door de EU en op internationaal niveau werden aangenomen waren minder ambitieus dan wat oorspronkelijk door de Europese Commissie was voorgesteld.

Toen opnieuw een 26 jaar oude enkelwandige olietanker met 77.000 ton zware stookolie aan boord verging met mogelijkserwijs als gevolg een nog groter milieuramp dan met de ERIKA in 1999, werd het duidelijk dat de internationale en vroeger overeengekomen EU-regelingen niet ver genoeg gingen.

In de Mededeling inzake verbetering van de veiligheid op zee naar aanleiding van het ongeval met de PRESTIGE (COM(2000)681 def.) werd een aantal maatregelen aangekondigd die het risico van toekomstige ongevallen met schepen als de ERIKA en de PRESTIGE zoveel mogelijk moesten beperken. Op de bijeenkomst van de Vervoersraad van 6 december 2002 werd voorts opgeroepen tot een versneld uit de vaart nemen van enkelwandige tankers, tot de toepassing van de keuringsregeling voor schepen vanaf 15 jaar en het sluiten van administratieve overeenkomsten door de lidstaten om enkelwandige tankers met de zwaarste oliesoorten de toegang tot hun havens, terminals en ankergebieden te ontfangen.

De Commissie stelt voor om deze doelstellingen te verwezenlijken door Verordening (EG) nr. 417/2002 te wijzigen en in lijn te brengen met het oorspronkelijke voorstel van de Commissie.

¹ PB L 64 van 7.3.2002, blz. 1 Verordening (EG) nr. 417/2002 van het Europese Parlement van de Raad van 18 februari 2002 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad, als gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2099/2002 (PB L 324 van 29.11.2002, blz.1).

2. VOORGESTELDE MAATREGELEN OP COMMUNAUTAIR NIVEAU

Kort samengevat stelt de Commissie de bestaande verordening **op drie punten te wijzigen**:

1. Invoering van de bepaling dat zware oliesoorten alleen door dubbelwandige tankers mogen worden vervoerd.
2. Herziening van de regeling voor het uit de vaart nemen van tankers in die zin dat er geen enkelwandige tankers van categorie 1 ouder dan 23 jaar na 2005, van categorie 2 ouder dan 28 jaar na 2010, en van categorie 3 ouder dan 28 jaar na 2015 nog in de vaart zijn.
3. Bredere toepassing van de speciale keuringsregeling voor tankers (de Condition Assessment Scheme (Keuringsregeling scheepvaart), die voorziet in beoordeling van de structurele deugdelijkheid van enkelwandige tankers ouder dan 15 jaar.

2.1 Verbod op het vervoer van zwaardere oliesoorten in enkelwandige tankers

Zware stookolie is een van de meest verontreinigende oliesoorten. Vanwege de betrekkelijke geringe commerciële waarde en het relatieve klein brand- of explosiegevaar wordt deze olie regelmatig vervoerd in oudere tankers die bijna het einde van hun economisch leven hebben bereikt, d.w.z. schepen met de grootste veiligheidsrisico's. Zoals gezegd in de Mededeling van de Commissie over verbetering van de veiligheid op zee naar aanleiding van het ongeluk met de PRESTIGE, baart deze tegenstrijdige situatie de Commissie grote zorgen

De Commissie stelt daarom voor **het vervoer van zware oliesoorten in enkelwandige tankers naar en vanuit havens in de EU van een lidstaat van de EU te verbieden**.

De gekozen zware oliesoorten zijn zware stookolie, zware ruwe olie, afvaloliën, en bitumen en teer. Wanneer zij in zee terecht komen, gedragen de zwaardere oliesoorten zich anders dan de lichtere oliesoorten. Door hun lagere vluchtigheid en hoge viscositeit (weerstand tegen het vloeien) verdampen zwaardere oliesoorten langzamer dan lichtere soorten en verspreiden zich nauwelijks. Daarom blijft deze olie in olievlekken bijeen, breekt zeer langzaam af en kan ernstige ecologische schade veroorzaken aan de ecosystemen in zee en aan de kust. De ongevallen waardoor lichtere oliesoorten in zee stromen kunnen daarentegen leiden tot luchtvervuiling, aangezien lichtere soorten verdampen en de lucht verontreinigen.

Het is maar al te duidelijk dat de opruiming van de zware stookolie na de schipbreuk van de PRESTIGE voor de bevolking aan de Spaanse kust een gigantische klus zal worden.

Tabel 1: Per jaar ingevoerde en uitgevoerde volumes olie (buiten de EU en binnen de EU) over zee, totaal EUR-15 (miljoen ton)

<i>Product</i>	<i>Invoer</i>	<i>Uitvoer</i>
Zware stookolie	35,7	28,2
Zware ruwe olie	70,0	0
Bitumen en teer	0,18	0,55
Afvalolie	0	0
Totaal oliehandel naar/vanuit EU-havens	c.a. 800,0	

Bron: Eurostat (COMEXT)

**In 2001 was 15% van alle in de EU ingevoerde ruwe olie zware ruwe olie.*

Vanuit de industrie komen er signalen dat er nu reeds een zo grote capaciteit aan dubbelwandige olietankers voorhanden is, dat dit voorstel geen enkel gevaar zal betekenen voor de continuïteit van de olievoorziening.

2.2 Versneld uit de vaart nemen van enkelwandige olietankers

2.2.1 Bestaande wetgeving

In het kader van de regeling voor het uit de vaart nemen worden olietankers in categorieën ingedeeld op basis van tonnage, bouw en ouderdom van het vaartuig. De indeling is als volgt:

- Categorie 1: de zogenaamde "pre-MARPOL" enkelwandige olietankers; dit zijn ruwe olietankers met een draagvermogen van 20.000 ton massa of meer en productentankers van 30.000 ton massa of meer zonder gescheiden ballasttanks op beschermende plaatsen.
- Categorie 2: de "MARPOL" enkelwandige tankers van dezelfde grootte als categorie 1, maar dan voorzien van gescheiden ballasttanks op beschermende plaatsen..
- Categorie 3: enkelwandige olietankers die kleiner zijn dan die van de categorieën 1 en 2, met een draagvermogen van meer dan 5.000 ton.

Noot: De tankers van categorie 1 zijn over het algemeen vóór 1982 gebouwd, en de tankers van categorie 2 tussen 1982 en 1996.

De regeling voor het geleidelijk uit de vaart nemen van enkelwandige olietankers van de huidige Verordening (EG) nr. 417/2002 voorziet in de volgende uiterste data (sluitingsdata) tot welke (a) olietankers die havens en offshore terminals onder de jurisdictie van lidstaten aandoen en (b) onder de vlag van lidstaten varende olietankers in de vaart mogen blijven:

- 2007 voor olietankers van categorie 1;
- 2015 voor olietankers van de categorieën 2 en 3.

Ten tweede legt de verordening ouderdomsgrenzen op voor de verschillende categorieën enkelwandige tankers, afhankelijk van categorie en bouwjaar. Deze ouderdomsgrenzen variëren over het algemeen van 26 tot 30 jaar.

Bovengenoemde ouderdomsgrenzen en data voor het uit de vaart nemen zijn vastgesteld naast en in lijn met de ouderdomsgrenzen in het relevante door de IMO opgesteld internationaal voorschrift: herzien voorschrift 13G van bijlage I bij het MARPOL-Verdrag.

De opstelling van bovengenoemde regeling voor het uit de vaart nemen op Europees en internationaal niveau is begonnen met een voorstel voor een van de verordeningen van het ERIKA I-pakket van 21 maart 2000. Het oorspronkelijke voorstel is echter in de loop van het daaropvolgende wetgevingsproces aanzienlijk afgezwakt.

Met name had de Commissie als uiterste data (sluitingsdata) voor de categorie 1, 2 en 3 respectievelijk 2005, 2010 en 2015 voorgesteld. Zoals reeds gezegd zijn de eerste twee uiterste data veranderd in respectievelijk 2007 en 2015.

Van even groot belang was de wijziging van de ouderdomsgrens voor tankers van de categorie 1. De Commissie had een maximumouderdom voorgesteld van 23 jaar voor deze oudste categorie tankers; deze is in de uiteindelijk aangenomen wetgeving verhoogd tot 26-30 jaar.

De Prestige en de Erika waren tankers van de categorie 1 en 26 jaar oud op de datum dat ze vergingen. De Prestige zou volgens de geldende wetgeving in maart 2005 uit de vaart zijn genomen.

2.2.2 Voorgestelde wijzigingen van de regeling inzake het uit de vaart nemen

Door de ernstige verontreiniging van de communautaire wateren met olie als gevolg van de ongevallen met de ERIKA en PRESTIGE zijn er ernstige twijfels gerezen over de bij Verordening nr. 417/2002 ingevoerde ouderdomsgrenzen.

Het doel van de in dit voorstel vervatte wijzigingen is verlaging van de ouderdomsgrenzen en vervroeging van de sluitingsdata tot wat oorspronkelijk in het ERIKA I-pakket was voorgesteld voor een betere bescherming van het mariene milieu.

De tankers van categorie 1 zijn de oudste en meest kwetsbare tankers. Zij moeten dringend uit de vaart worden genomen. De uiterste datum dat deze onderhavige verordening vallende tankers nog mogen worden gebruikt wordt daarom vervroegd van 2007 tot 2005, gekoppeld aan een ouderdomsgrens van 23 jaar.

Tankers van categorie 2 - de zogeheten MARPOL-tankers - zijn beter beschermd tegen stranding en aanvaringen. In lijn met de Oil Pollution Act uit 1990 van de Verenigde Staten stelde de Commissie een uiterste datum van 2010 voor en een ouderdomsgrens van 28 jaar. Wij vallen terug op het oorspronkelijke voorstel van de Commissie, maar wanneer Verordening (EG) nr. 417/2002 strenger is, wordt het gelaten zoals het is.

Wat betreft de kleinere tankers van minder dan 20.000/30.000 ton massa van categorie 3, die vaak binnen een bepaalde regio varen, verschillen de regels van Verordening nr. 417/2002 slechts in geringe mate van het oorspronkelijke

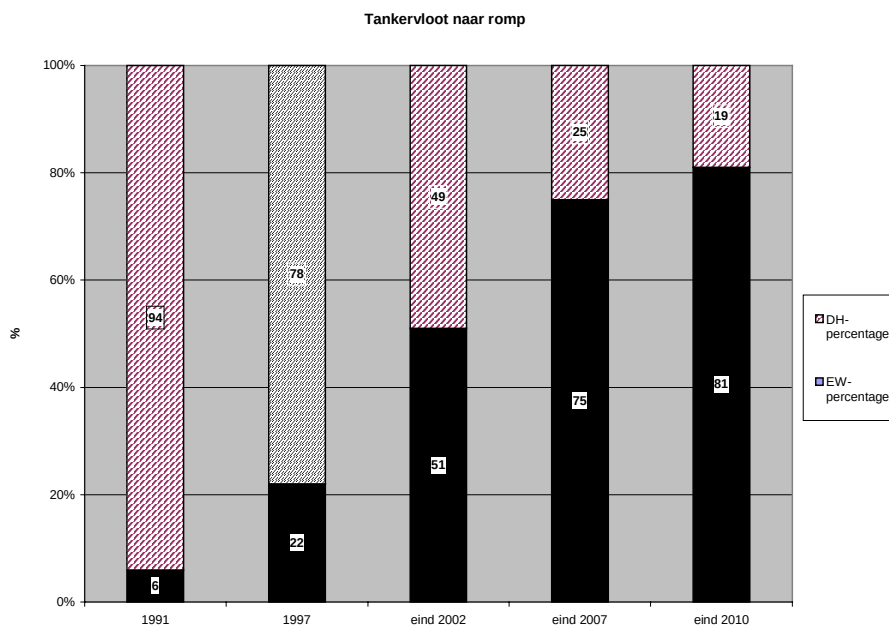
ERIKA I-voorstel. Er wordt wel voorgesteld dat de ouderdomsgrens voor deze schepen in geen geval meer dan 28 jaar mag bedragen, zoals ook is voorgesteld voor categorie 2.

2.2.3 Gevolgen van de voorgestelde maatregelen voor de olietankervloot

Een verdere versnelling van het uit de vaart nemen van enkelwandige olietankers voor wat betreft het transport van alle soorten olie zal niet alleen van invloed zijn op onder EU-vlag varende enkelwandige olietankers, maar ook gevolgen hebben voor de wereldvloot van tankers die EU-havens aandoen. Het olietransport van en naar EU-havens vertegenwoordigt 28% van het totale tankerverkeer.

De wereltankervloot heeft een draagvermogen van ruwweg 330 miljoen ton en ondergaat momenteel een snel moderniseringsproces. De tankerindustrie lijkt al te zijn vooruitgelopen op de toepassing van de bestaande regeling voor het uit de vaart nemen, hetgeen geïllustreerd wordt door onderstaande grafiek:

Grafiek 1: Huidige prognose voor de vervanging van de wereldvloot van enkelwandige olietankers - Bron: Intertanko



Enkelwandige olietankers - Bron: Intertanko

Volgens de gegevens van de International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko) is de tankerindustrie momenteel bezig met het uitgebreidste vernieuwingsprogramma sinds 15 jaar. De vernieuwingsactiviteit was begin 2002 hoger dan in 1985, een topsloopjaar in deze sector, toen 30 miljoen ton naar de sloper werd verwezen. De bestaande vloot zal tegen 2005 met 60 miljoen ton moeten worden uitgedund, om de komst van de nu bestelde dubbelwandige tankers te compenseren.

In het huidige orderboek (werven wereldwijd) staan 600 tankers van meer dan 10.000 ton massa van in totaal 60 miljoen ton massa. Verwacht wordt dat het onderhavig voorstel de nieuwbouw nog verder zal stimuleren.

Gezien de huidige overcapaciteit van de wereldtankervloot en de grote aantallen tankers die besteld zijn, is er geen reden te vrezen voor enige onderbreking van de olievoorziening als gevolg van deze voorstellen. De Commissie is zich er wel van bewust dat haar voorstellen aanzienlijke economische gevolgen kunnen hebben voor de tankerindustrie, en zal zo spoedig mogelijk met een nadere economische analyse komen.

2.3 Keuringsregeling scheepvaart

De keuringsregeling scheepvaart (CAS), geïntroduceerd in Verordening (EG) nr. 417/2002 is een bijkomende aangescherpte keurings regeling, die er speciaal op gericht is structurele gebreken in enkelwandige olietankers op te sporen. De inspectie wordt om de twee-en-een-half jaar uitgevoerd door de vlaggenstaat en de namens deze staat optredende classificatiemaatschappijen. Deze verscherpte inspecties zijn van cruciaal belang, aangezien de veiligheid van het schip niet alleen afhangt van de ouderdom, maar ook van de structurele integriteit, waarop bijvoorbeeld het onderhoud van invloed is.

Centrale gedachte in de huidige EU en IMO-wetgeving is dat enkelwandige tankers van de categorieën 1 of 2 die nog niet hun ouderdomsgrens bereikt hebben alleen na respectievelijk 2005 of 2010 in de vaart mogen blijven, indien zij de test van de keuringsregeling met goed gevolg hebben doorstaan. Hebben zij dat niet, dan mogen deze tankers, ook al zijn zij nog relatief jong, niet naar en vanuit EU-havens of onder EU-vlag, varen.

Verordening (EG) nr. 417/2002 en Voorschrift 13G van MARPOL bijlage I schrijven nu voor dat olietankers van de categorieën 1 en 2 aan de keuringsregeling (CAS) moeten voldoen vanaf de verjaardatum van de aflevering van het schip in respectievelijk 2005 en 2010 . Op het ogenblik geldt CAS **niet** voor de kleinere schepen van categorie 3. Aangezien deze schepen ernstige verontreiniging kunnen veroorzaken, stelt de Commissie voor de eisen ook voor deze schepen te laten gelden.

Derhalve stelt de Commissie voor om als eis in te voeren dat alle resterende categorieën enkelwandige olietankers vanaf een ouderdom van 15 jaar onder de keuringsregeling vallen. De Commissie weet dat zo'n algemene regeling een belasting kan betekenen voor de beschikbare capaciteit aan inspecteurs die deze inspecties moeten uitvoeren, en zijn daarom van mening dat 2005 een geschikte begindatum is.

3. BIJZONDERE OVERWEGINGEN

3.1 Doel en toepassingsgebied (*artikel 1, lid 1, en artikel 1, lid 2*)

Artikel 1 wordt in die zin gewijzigd dat er een verbod op het gebruik van enkelwandige olietankschepen voor het vervoer van de soorten zware olie aan wordt toegevoegd (*artikel 1, lid 1*).

Het toepassingsgebied wordt licht gewijzigd, zodat ook "ankerplaatsen" eronder vallen, dit wil zeggen dat ook olietankschepen met een draagvermogen van 5000 ton en meer die binnenvaren in een onder de rechtsbevoegdheid van een lidstaat vallende haven, offshoreterminal of ankerplaats, ongeacht hun vlag, of die onder de vlag van

een lidstaat varen, onder de richtlijn vallen. Dit is verenigbaar met Richtlijn 95/21/EG zoals gewijzigd², waar ook ankerplaatsen in het toepassingsgebied zijn opgenomen waar havenstaten rechtsbevoegdheid hebben en inspecties kunnen uitvoeren (*artikel 1, lid 2, onder a*)).

Voorts wordt het toepassingsgebied zodanig gewijzigd dat olietankschepen met een draagvermogen van 600 ton en meer eronder vallen, zodat het verbod op het vervoer van zware soorten stookolie in enkelwandige tankschepen eveneens van toepassing is op kleine tankschepen met een draagvermogen tussen 600 en 5000 ton. Dit is in lijn met de lagere maximale grootte die aanvankelijk door de Commissie was voorgesteld (*artikel 1, lid 2, onder b*)).

3.2 Verbod op het gebruik van enkelwandige olietankschepen voor het vervoer van de meest verontreinigende zware oliesoorten (*artikel 1, lid 3, en artikel 1, lid 4, onder b*)

De nieuwe definitie 14 geeft aan welke zware oliesoorten niet naar of vanuit havens, offshore-installaties of ankerplaatsen in de EU mogen worden verscheept in enkelwandige olietankschepen, en de nieuwe definities 15, 16, 17 en 18 geven de kenmerken van deze oliesoorten nader aan. De gebruikte definities zijn de codes van de Gecombineerde Nomenclatuur (GN-codes) van Verordening (EG) nr. 1832/2002 van de Commissie van 1 augustus 2002 tot wijziging van bijlage I van Verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad met betrekking tot de tarief- en statistieknomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief. De gekozen oliesoorten zijn die met hoge viscositeit, die in geval van olielekken naar de zeebodem zinken of in zee blijven drijven en zo de ergste vormen van verontreiniging van mariene en kustmilieus veroorzaken (*artikel 1, lid 3*).

De bepaling waarmee dit verbod wordt ingevoerd is het *nieuwe* artikel 4, lid 2. Dit artikel bepaalt dat alle transporten van zware oliesoorten naar of vanuit havens in de EU moeten gebeuren met dubbelwandige olietankschepen, ongeacht de vlag waaronder zij varen.

Het *oude* artikel 4, lid 2, wordt geschrapt, aangezien dit betrekking had op speciale eisen ten aanzien van tankschepen van categorie 1 met een ouderdom van 25 jaar. Aangezien de nieuwe voorgestelde ouderdomsgrens voor deze schepen op 23 jaar ligt, is dit artikel overbodig geworden (*artikel 1, lid 4, onder b*)).

3.3 Verdere versnelling van het uit de vaart nemen van enkelwandige olietankschepen (*artikel 1, lid 4, onder a*)

Het tijdschema voor het uit de vaart nemen van enkelwandige olietankschepen zoals opgenomen in Verordening (EG) nr. 417/2002 wordt nu herzien, waarbij de nieuwe ouderdomsgrens voor tankschepen van categorie 1 op 23 jaar wordt gesteld en de maximum ouderdom van tankschepen van de categorieën 2 en 3 op 28 jaar. Dit spoort met de ouderdomsgrenzen die aanvankelijk door de Commissie waren voorgesteld, hetgeen ook het geval is met de nieuwe uiterste data die bij deze verordening opnieuw worden ingevoerd, respectievelijk 2005, 2010 en 2015 (*artikel 1, lid 4, onder a*)).

² PB L 157 van 7.7.1995, blz.1, zoals gewijzigd.

3.4 Eerdere naleving van de keuringsregeling scheepvaart (Condition Assessment Scheme - CAS) (artikel 1, lid 5)

Artikel 1, lid 5, stelt voor artikel 5 van Verordening (EG) nr. 417/2002 zodanig te wijzigen dat de CAS-vereiste van toepassing wordt na de verjaardag van de oplevering van het schip in 2005 voor alle resterende enkelwandige olietankschepen ouder dan 15 jaar. De termijn van 2005 geeft de vlagstaten en de classificatiemaatschappijen die de inspecties uit hun naam uitvoeren voldoende tijd om zich op de desbetreffende CAS-inspecties voor te bereiden. De ouderdomsgrens van 15 jaar sluit aan bij de gevestigde praktijk om olietankschepen aan strengere inspecties te onderwerpen, teneinde met ouderdom samenhangende gebreken op te sporen.

De CAS-vereiste ten aanzien van tankschepen van categorie 1 die havens in de EU aandoen of onder EU-vlag varen wordt overbodig, aangezien deze schepen volgens dit voorstel tegen 2005 uit de vaart zullen worden genomen. In plaats daarvan wordt artikel 5 zodanig gewijzigd dat tankschepen van categorie 3 wel daaronder vallen. De CAS zoals vastgesteld bij Resolutie MEPC 94(46) en gewijzigd bij Resolutie MEPC 99(48) is van toepassing, rekening houdend met de in deze verordening genoemde toepassingsdata en tankercategorieën.

4. KADER VOOR DE VASTSTELLING

Aangezien dringend moet worden gezorgd voor meer veiligheid bij het vervoer van olie over zee, en deze maatregel onder de medebeslissingsprocedure valt, verzoekt de Commissie de besluitvormende instellingen van de EU - het Europees Parlement en de Raad - met aandrang deze maatregel zo spoedig mogelijk vast te stellen, zodat hij uiterlijk in maart 2003 in werking treedt.

De Commissie verzoekt voorts de lidstaten ervoor te zorgen dat bij de Internationale Maritieme Organisatie soortgelijke maatregelen worden vastgesteld om een maximaal effect te bereiken, en dat een afdoende keuringsregeling, die gelijkwaardig is aan de CAS, ook voor dubbelwandige olietankschepen ouder dan 15 jaar wordt ingevoerd.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Verordening (EG) nr. 417/2002 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie³,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité⁴,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's⁵,

Overeenkomstig de procedure van artikel 251 van het Verdrag⁶,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Verordening (EG) nr. 417/2002⁷ is een regeling vastgesteld voor de versnelde invoering van de toepassing van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp van het MARPOL-verdrag van 73/78 voor enkelwandige olietankschepen, teneinde het risico van door ongevallen veroorzaakte olieverontreiniging in de Europese wateren te verminderen.
- (2) De Gemeenschap vreest dat de in die verordening voor de exploitatie van enkelwandige olietankschepen gestelde ouderdomsgrenzen niet streng genoeg zijn en dat, vooral na de schipbreuk van het enkelwandige olietankschip van categorie 1, de "PRESTIGE", die dezelfde ouderdom had als de "ERIKA", namelijk 26 jaar, die ouderdomsgrenzen verder dienen te worden verlaagd.
- (3) In de Mededeling van de Commissie over de veiligheid van het vervoer van olie over zee⁸ werden ouderdomsgrenzen voorgesteld van 23, 28 en 25 tot 30 jaar voor respectievelijk drie categorieën van enkelwandige olietankschepen, alsmede de

³ PB C [...], [...], blz. [...].

⁴ PB C [...], [...], blz. [...].

⁵ PB C [...], [...], blz. [...].

⁶ PB C [...], [...], blz. [...].

⁷ PB L 64 van 7.3.2002, blz.1. Verordening zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2099/2002 (PB L 324 van 29.11.2002, blz.1).

⁸ COM(2000) 142 def. van 21.3.2000.

uiterste data van respectievelijk 2005, 2010 en 2015 voor dergelijke tankschepen. In het aanvankelijke voorstel was bepaald dat de verordening van toepassing zou zijn op olietankschepen met een draagvermogen van 600 ton massa en meer. De grenswaarden die na onderhandelingen uiteindelijk in Verordening (EG) nr. 417/2002 werden opgenomen, zijn in alle opzichten minder streng.

- (4) In de Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en aan de Raad inzake verhoging van de veiligheid op zee naar aanleiding van het ongeval met de Prestige werd gezegd dat de Commissie voornemens was een verordening voor te stellen die het vervoer van zware stookolie in enkelwandige tankschepen naar of vanuit havens in de lidstaten zou verbieden.
- (5) In de conclusies van de Raad van 6 december 2002 wordt de Commissie verzocht om bij hoogdringendheid een voorstel in te dienen voor het versneld uit de vaart nemen van enkelwandige tankschepen en daarin de keuringsregeling scheepvaart (Condition Assessment Scheme) te laten gelden voor tankschepen, ongeacht het ontwerp ervan, vanaf de ouderdom van 15 jaar. De Raad stemde er voorts mee in dat zware soorten olie uitsluitend in dubbelwandige olietankschepen mogen worden vervoerd.
- (6) De keuringsregeling scheepsvaart is bedoeld om constructiegebreken op te sporen in ouder wordende olietankers en dient daarom vanaf 2005 van toepassing te zijn op alle olietankschepen ouder dan 15 jaar.
- (7) Het Europees Parlement verzocht in resolutie EP XXXX van 21 November 2002 over de ramp met het olietankerschip de Prestige voor de kust van Galicië om strengere maatregelen die sneller van kracht konden worden, en verklaarde dat deze nieuwe olietankerramp andermaal de noodzaak aantoonde van doeltreffende maatregelen op internationaal en EU-niveau om de veiligheid op zee drastisch te verbeteren.
- (8) Verordening (EG) nr. 417/2002 dient dienovereenkomstig te worden gewijzigd.

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EG) nr. 417/2002 wordt als volgt gewijzigd:

- 1) In artikel 1 wordt het volgende toegevoegd:

" en het invoeren van een verbod op het vervoer naar of vanuit havens in de lidstaten van zware soorten olie in enkelwandige olietankschepen."
- 2) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd :
 - (a) in lid 1 wordt het eerste streepje vervangen door :

"- bij het binnenvaren van een onder de rechtsbevoegdheid van een lidstaat vallende haven, offshoreterminal of ankerplaats, ongeacht hun vlag, of"
 - (b) aan lid 1 wordt toegevoegd:

"Ten behoeve van artikel 4, lid 2, is deze verordening van toepassing op olietankschepen met een draagvermogen van 600 ton en meer."

3) In artikel 3 worden de volgende punten toegevoegd:

"14. "zware oliesoorten": zware stookolie, zware ruwe olie, afvaloliën, bitumen en teer.

15. "zware stookolie": alle olieproducten die vallen onder GN-codes⁹ 2710 19 51, 2710 19 55, 2710 19 61, 2710 19 63, 2710 19 65 en 2710 19 69.

16. "zware ruwe olie": ruwe olie die valt onder GN-code 2709 00 90 en waarvan de API -klasse lager is dan 30;

17. "afvaloliën": voornamelijk uit aardolie of bitumineuze mineralen bestaande afvalstoffen, al dan niet met water gemengd, die vallen onder GN-code 2710 91 00 en 2710 99 00.

18. "bitumen en teer": alle olieproducten die vallen onder GN-code 2713 20 00, 2713 90 10, 2713 90 90 en 2715 00 00."

4) Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

(a) in lid 1 worden de punten a), b) en c) vervangen door het volgende:

"(a) voor olietankschepen van categorie 1:

- 2003 voor schepen die in 1980 of eerder zijn opgeleverd,
- 2004 voor schepen die in 1981 zijn opgeleverd,
- 2005 voor schepen die in 1982 of later zijn opgeleverd;

(b) voor olietankschepen van categorie 2:

- 2003 voor schepen die in 1975 of eerder zijn opgeleverd,
- 2004 voor schepen die in 1976 zijn opgeleverd,
- 2005 voor schepen die in 1977 zijn opgeleverd,
- 2006 voor schepen die in 1978 en 1979 zijn opgeleverd,
- 2007 voor schepen die in 1980 en 1981 zijn opgeleverd,
- 2008 voor schepen die in 1982 zijn opgeleverd,
- 2009 voor schepen die in 1983 zijn opgeleverd,
- 2010 voor schepen die in 1984 of later zijn opgeleverd;

⁹ Als omschreven in "Verordening (EG) nr. 1832/2002 van de Commissie van 1 augustus 2002 tot wijziging van bijlage I van Verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad met betrekking tot de tarief- en statistiek nomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief (PB L 290 van 28.10.2002, blz. 197)".

(c) voor olietankschepen van categorie 3:

- 2003 voor schepen die in 1975 of eerder zijn opgeleverd,
- 2004 voor schepen die in 1976 zijn opgeleverd,
- 2005 voor schepen die in 1977 zijn opgeleverd,
- 2006 voor schepen die in 1978 en 1979 zijn opgeleverd,
- 2007 voor schepen die in 1980 en 1981 zijn opgeleverd,
- 2008 voor schepen die in 1982 zijn opgeleverd,
- 2009 voor schepen die in 1983 zijn opgeleverd,
- 2010 voor schepen die in 1984 zijn opgeleverd,
- 2011 voor schepen die in 1985 zijn opgeleverd,
- 2012 voor schepen die in 1986 zijn opgeleverd,
- 2013 voor schepen die in 1987 zijn opgeleverd,
- 2014 voor schepen die in 1988 zijn opgeleverd,
- 2015 voor schepen die in 1989 of later zijn opgeleverd."

(b) lid 2 wordt vervangen door:

"2. Geen olietankschip dat zware oliesoorten vervoert mag, ongeacht de vlag waaronder het vaart, onder de rechtsbevoegdheid van een lidstaat vallende havens, offshoreterminals of ankerplaatsen binnenvaren, tenzij een dergelijk tankschip een dubbelwandig olietankschip is."

5) Artikel 5 wordt vervangen door het volgende:

"Artikel 5

Naleving van de keuringsregeling scheepvaart (Condition Assessment Scheme - CAS) voor schepen van de categorieën 2 en 3

1. Olietankschepen ouder dan 15 jaar mogen na de verjaardag van de oplevering in 2005, wanneer het schepen van de categorieën 2 en 3 betreft, geen onder de rechtsbevoegdheid van een lidstaat vallende havens, offshoreterminals of ankerplaatsen binnenvaren, tenzij voldaan wordt aan de in artikel 6 bedoelde keuringsregeling scheepvaart.
2. De bevoegde instanties van een lidstaat kunnen toestaan dat olietankschepen ouder dan 15 jaar die onder de vlag van die lidstaat varen na de verjaardag van de datum van oplevering in 2005, wanneer het schepen van categorie 2 en 3 betreft, in de vaart blijven, maar alleen indien voldaan wordt aan de in artikel 6 bedoelde keuringsregeling scheepvaart."

Artikel 2

Het voorzitterschap van de Raad, dat daarbij namens de lidstaten optreedt, en de Commissie stellen gezamenlijk de IMO in kennis van de vaststelling van deze verordening, waarbij wordt verwezen naar artikel 211, lid 3, van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee.

Artikel 3

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, [...]

Voor het Europees Parlement
De Voorzitter

Voor de Raad
De Voorzitter