

I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

VERORDNUNG (EG) Nr. 1726/2003 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
vom 22. Juli 2003
zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 417/2002 zur beschleunigten Einführung von Doppel-
hüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen
Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozi-
alausschusses ⁽²⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EG) Nr. 417/2002 ⁽⁴⁾ legt die beschleunigte Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen des MARPOL-Übereinkommens 73/78 für Einhüllen-Öltankschiffe fest, um die Gefahr von Ölverschmutzungen durch Unfälle in europäischen Gewässern zu verringern.
- (2) Die Kommission und die Mitgliedstaaten sollten alle denkbaren Anstrengungen unternehmen, um sicherzustellen, dass eine ähnliche Regel wie die nach der vorliegenden Verordnung zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 417/2002 durch eine Änderung des MARPOL-Übereinkommens 2003 weltweit erlassen werden kann. Der Rat und die Kommission begrüßen die Bereitschaft der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO), im Dezember 2003 eine zusätzliche Sitzung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) abzuhalten, um eine internationale Lösung für die beschleunigte Ausmusterung von Einhüllen-Öltankschiffen sowie auf kurze Sicht die Einführung eines Verbots von Einhüllen-Öltankschiffen, die Schweröle befördern, zu erleichtern.
- (3) Die Gemeinschaft ist ernsthaft besorgt, dass die Altersgrenzen für den Betrieb von Einhüllen-Öltankschiffen in der Verordnung (EG) Nr. 417/2002 nicht streng genug sind. Diese Altersgrenzen sollten, insbesondere nach der

Havarie des Einhüllen-Öltankschiffs der Kategorie 1 „Prestige“, das mit 26 Jahren genauso alt war wie die „Erika“, weiter abgesenkt werden.

- (4) In der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Sicherheit des Erdöltransports zur See wurden Altersgrenzen von 23, 28 bzw. 25 bis 30 Jahre für drei Kategorien von Einhüllen-Öltankschiffen sowie Fristen bis 2005, 2010 bzw. 2015 für solche Tanker vorgeschlagen. Im ursprünglichen Vorschlag der Kommission war vorgesehen, dass die Verordnung auf Öltankschiffe ab 600 Tonnen Tragfähigkeit gelten sollte. Die schließlich in der Verordnung (EG) Nr. 417/2002 nach Verhandlungen eingeführten Grenzen waren in jeder Hinsicht weniger streng.
- (5) In der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat zur Erhöhung der Sicherheit im Seeverkehr nach dem Untergang des Öltankschiffs „Prestige“ wurde die Absicht der Kommission angekündigt, eine Verordnung zum Verbot des Transports von schwerem Heizöl in Einhüllen-Öltankschiffen von oder nach Häfen in den Mitgliedstaaten vorzuschlagen.
- (6) In den Schlussfolgerungen des Rates vom 6. Dezember 2002 wurde die Kommission aufgefordert, vordringlich einen Vorschlag für die beschleunigte Ausmusterung von Einhüllen-Öltankschiffen vorzulegen und das Zustandsbewertungsschema für Tankschiffe bauartunabhängig ab einem Alter von 15 Jahren einzuführen. Der Rat einigte sich außerdem darauf, dass Schweröle nur in Doppelhüllen-Öltankschiffen transportiert werden sollten.
- (7) Durch die beschleunigte Ausmusterung von Einhüllen-Schiffen wird die Anzahl abzuwrackender Schiffe erheblich zunehmen, und es gilt sicherzustellen, dass die abzuwrackenden Schiffe in einer für Mensch und Umwelt sicheren Weise entsorgt werden.
- (8) Das Zustandsbewertungsschema ist so ausgelegt, dass strukturelle Schwächen in alternden Öltankschiffen erkannt werden können, und sollte daher ab 2005 für alle über 15 Jahre alten Öltankschiffe gelten.

⁽¹⁾ Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

⁽²⁾ ABl. C 133 vom 6.6.2003, S. 97.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 4. Juni 2003 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 22. Juli 2003.

⁽⁴⁾ ABl. L 64 vom 7.3.2002, S. 1. Geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 (AbI. L 324 vom 29.11.2002, S. 1).

- (9) Das Europäische Parlament hat in seiner Entschließung vom 21. November 2002 zur Katastrophe des Öltankers „Prestige“ vor der Küste von Galicien strengere Maßnahmen gefordert, die zügiger in Kraft treten können, und ausgeführt, dass dieses neue Unglück die Notwendigkeit eines wirksamen Handelns auf internationaler und EU-Ebene zur deutlichen Verbesserung der Sicherheit des Seeverkehrs erneut unterstreicht.
- (10) Die Kommission sollte vom Rat und den Mitgliedstaaten ein Mandat erhalten, aufgrund dessen sie die Durchsetzung der Bestimmungen dieser Verordnung im Rahmen der IMO verhandeln kann.
- (11) Da die rasche Zunahme des Umfangs der Öltransporte über die Ostsee insbesondere im Winter eine Gefahr für die Meeresumwelt darstellt, müssen bei Öltankschiffen, die in dieser Region in einen Hafen oder Vorhafen unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats einlaufen bzw. aus diesem auslaufen oder in einem Gebiet unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats vor Anker gehen, der Schiffsverband und die Antriebsmaschine mit einer Eisverstärkung ausgerüstet sein, die den von der Verwaltung dieses Mitgliedstaats gestellten Anforderungen genügt, wenn aufgrund des Eisgangs der Einsatz eines Schiffes mit Eisverstärkung erforderlich ist.
- (12) Es ist äußerst wichtig, neben den Mitgliedstaaten auch andere Drittländer, insbesondere die Bewerberländer und Nachbarstaaten der Europäischen Union, dazu zu bringen, sich zu verpflichten, keine Einhüllen-Öltankschiffe mehr einzusetzen.
- (13) Fracht- bzw. Containerschiffe haben oftmals Schweröl (Heavy Fuel Oil, HFO) als Treibstoff gebunkert, dessen Menge die Ladung kleinerer Öltanker erheblich übersteigen kann. Die Kommission sollte dem Europäischen Parlament und dem Rat schnellstmöglich einen Vorschlag vorlegen, um sicherzustellen, dass bei neuen Schiffen auch das als Treibstoff gebunkerte Öl in sicheren doppelwandigen Tanks gelagert wird.
- (14) Die europäischen Werften verfügen über das notwendige Know-how für den Bau von Doppelhüllen-Tankschiffen. Die Kommission und die Mitgliedstaaten sollten sich daher darum bemühen, mit geeigneten Instrumenten und Programmen sicherzustellen, dass die durch diese Verordnung erhöhte Nachfrage nach sicheren Doppelhüllen-Tankschiffen positive Auswirkungen für den Schiffbausektor der Gemeinschaft hat.
- (15) Die Verordnung (EG) Nr. 417/2002 sollte dementsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EG) Nr. 417/2002 wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 1 wird folgender Satzteil angefügt:

„und den Transport von Schwerölen von oder nach Häfen der Mitgliedstaaten mit Einhüllen-Öltankschiffen zu verbieten.“

2. Artikel 2 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Diese Verordnung gilt für Öltankschiffe ab 5 000 Tonnen Tragfähigkeit,

— die, unabhängig davon, welche Flagge sie führen, in einen Hafen oder Vorhafen unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats einlaufen bzw. aus diesem auslaufen oder in einem Gebiet unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats vor Anker gehen oder

— die die Flagge eines Mitgliedstaats führen.

Für die Zwecke des Artikels 4 Absatz 3 gilt diese Verordnung für Öltankschiffe ab 600 Tonnen Tragfähigkeit.“

3. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 10 erhält folgende Fassung:

„10. „Doppelhüllen-Öltankschiff“ ein Öltankschiff, das die Anforderungen der Regel 13F des Anhangs I zu MARPOL 73/78 bezüglich Doppelhüllen oder einer gleichwertigen Konstruktion erfüllt. Ein Öltankschiff, das die Bestimmungen des Absatzes 1 Buchstabe c) der überarbeiteten Regel 13G des Anhangs I zu MARPOL 73/78 erfüllt, gilt ebenfalls als Doppelhüllen-Öltankschiff.“

- b) Die folgende Nummer wird hinzugefügt:

„14. „Schweröle“:

a) Rohöle mit einer Dichte bei 15 °C von über 900 kg/m³ (*);

b) Heizöle mit einer Dichte bei 15 °C von über 900 kg/m³ oder einer kinematischen Viskosität bei 50 °C von über 180 mm²/s (**);

c) Bitumen und Teer und ihre Emulsionen.

(*) Dies entspricht einem API-Grad von weniger als 25,7.

(**) Dies entspricht einer kinematischen Viskosität von über 180 cSt.“

4. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 erhalten die Buchstaben a) und b) folgende Fassung:

„a) Öltankschiffe der Kategorie 1:

— 2003 bei Schiffen, die bis einschließlich 1980 abgeliefert wurden,

— 2004 bei Schiffen, die 1981 abgeliefert wurden,

— 2005 bei Schiffen, die 1982 oder danach abgeliefert wurden.

- b) Öltankschiffe der Kategorien 2 und 3:

— 2003 bei Schiffen, die bis einschließlich 1975 abgeliefert wurden,

— 2004 bei Schiffen, die 1976 abgeliefert wurden,

- 2005 bei Schiffen, die 1977 abgeliefert wurden,
- 2006 bei Schiffen, die 1978 und 1979 abgeliefert wurden,
- 2007 bei Schiffen, die 1980 und 1981 abgeliefert wurden,
- 2008 bei Schiffen, die 1982 abgeliefert wurden,
- 2009 bei Schiffen, die 1983 abgeliefert wurden,
- 2010 bei Schiffen, die 1984 oder danach abgeliefert wurden.“

b) Buchstabe c) wird gestrichen.

c) Der folgende Absatz wird eingefügt:

„(2) Ungeachtet des Absatzes 1 dürfen Öltankschiffe der Kategorie 2 oder 3, die lediglich über nicht für die Beförderung von Öl verwendete und sich über die gesamte Länge des Ladetanks erstreckende Doppelböden oder Doppelbeplattungen oder über nicht für die Beförderung von Öl verwendete und sich über die gesamte Länge des Ladetanks erstreckende Doppelhüllräume verfügen, jedoch nicht die Bedingungen für eine Befreiung von den Bestimmungen des Absatzes 1 der überarbeiteten Regel 13G des Anhangs I zu MARPOL 73/78 erfüllen, über das in Absatz 1 Buchstabe a) genannte Datum hinaus betrieben werden, sofern dabei nicht der Jahrestag der Ablieferung des Schiffes im Jahr 2015 oder der Tag überschritten wird, an dem das Schiff ein Alter von 25 Jahren — gerechnet ab dem Ablieferungsdatum — erreicht, wobei der jeweils frühere dieser beiden Zeitpunkte zugrunde gelegt wird.“

d) Der derzeitige Absatz 2 wird durch folgenden Absatz 3 ersetzt:

„(3) Öltankschiffen, die Schweröle befördern, darf es, unabhängig davon, welche Flagge sie führen, nur dann erlaubt werden, in Häfen oder Vorhäfen unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats einzulaufen bzw. aus diesen auszulaufen oder in einem Gebiet unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats vor Anker zu gehen, wenn es sich um Doppelhüllen-Öltankschiffe handelt.“

e) Die folgenden Absätze werden angefügt:

„(4) Öltankschiffe, die ausschließlich in Häfen und in der Binnenschifffahrt eingesetzt werden, können von der Verpflichtung nach Absatz 3 ausgenommen werden, wenn sie gemäß den binnenschifffahrtsrechtlichen Vorschriften ordnungsgemäß zugelassen sind.

(5) Öltankschiffe mit einer Tragfähigkeit von weniger als 5 000 Tonnen haben den Bestimmungen des Absatzes 3 spätestens am Jahrestag der Ablieferung des Schiffes im Jahr 2008 zu entsprechen.

(6) Bis zum 21. Oktober 2005 kann ein Mitgliedstaat in den Fällen, in denen aufgrund des Eisgangs der Einsatz eines Schiffes mit Eisverstärkung erforderlich ist, einem mit einer Eisverstärkung ausgerüsteten Einhüllen-Öltank-

schiff, das über einen Doppelboden verfügt, der nicht für die Beförderung von Öl verwendet wird und sich über die gesamte Länge des Ladetanks erstreckt, erlauben, mit einer Schwerölladung in einen Hafen oder Vorhafen unter seiner Gerichtsbarkeit einzulaufen bzw. aus diesem auszulaufen oder in einem Gebiet unter seiner Gerichtsbarkeit vor Anker zu gehen, sofern das Schweröl nur in den mittleren Tanks des Öltankschiffs befördert wird.“

5. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

„Artikel 5

Entsprechung mit dem Zustandsbewertungsschema für Schiffe der Kategorien 2 und 3

Einem über 15 Jahre alten Einhüllen-Öltankschiff darf es, unabhängig davon, welche Flagge es führt, nach dem Jahrestag der Ablieferung des Schiffes im Jahr 2005 für Schiffe der Kategorien 2 und 3 nur dann erlaubt werden, in Häfen oder Vorhäfen unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats einzulaufen bzw. aus diesen auszulaufen oder in einem Gebiet unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats vor Anker zu gehen, wenn es dem in Artikel 6 genannten Zustandsbewertungsschema entspricht.“

6. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

„Artikel 6

Zustandsbewertungsschema

Für die Zwecke des Artikels 5 gilt das mit der MEPC-Entschließung 94(46) vom 27. April 2001 angenommene Zustandsbewertungsschema in der geänderten Fassung.“

7. In Artikel 8 erhält der Einleitungssatz des Absatzes 1 folgende Fassung:

„(1) Abweichend von den Artikeln 4, 5 und 7 kann die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats vorbehaltlich der einzelstaatlichen Bestimmungen es einem einzelnen Schiff in Ausnahmefällen erlauben, in die Häfen oder Vorhäfen unter seiner Gerichtsbarkeit einzulaufen bzw. aus diesen auszulaufen oder in einem Gebiet unter seiner Gerichtsbarkeit vor Anker zu gehen, wenn“

Artikel 2

Der Ratsvorsitz — im Namen der Mitgliedstaaten — und die Kommission notifizieren der IMO gemeinsam die Annahme dieser Verordnung, wobei auf Artikel 211 Absatz 3 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen Bezug genommen wird.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

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

Geschehen zu Brüssel am 22. Juli 2003.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

P. COX

Im Namen des Rates

Der Präsident

G. ALEMANNO
