VERORDNUNG (EU) Nr. 530/2012 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 13. Juni 2012

zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe

(Neufassung)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses [1],

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren [2],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Verordnung (EG) Nr. 417/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Februar 2002 zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe [3] ist mehrfach und in wesentlichen Punkten geändert worden [4]. Da weitere Änderungen erforderlich sind, sollte aus Gründen der Klarheit eine Neufassung dieser Verordnung vorgenommen werden.

(2) Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik sollten im Bereich des Seeverkehrs Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und zur Verhinderung der Umweltverschmutzung ergriffen werden.

(3) Die Union ist ernstlich besorgt über die Unfälle von Öltankschiffen und über die damit einhergehende Verschmutzung ihrer Küsten und die Schädigung der Pflanzen- und Tierwelt sowie anderer Meeresressourcen.

(4) In ihrer Mitteilung über eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr hat die Kommission das Ersuchen der außerordentlichen Ratstagung „Umwelt und Verkehr“ vom 25. Januar 1993 hervorgehoben, die Maßnahmen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) zur Verringerung der Sicherheitslücke zwischen neuen und vorhandenen Schiffen zu unterstützen, indem vorhandene Schiffe nachgerüstet und/oder außer Dienst gestellt werden.

(5) Der Rat hat die Ziele der Mitteilung der Kommission in seiner Entschließung vom 8. Juni 1993 über eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr [5] uneingeschränkt unterstützt.

(6) Das Europäische Parlament hat die Mitteilung der Kommission in seiner Entschließung vom 11. März 1994 über eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr [6] begrüßt und insbesondere dazu aufgerufen, Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheitsnormen für Tanker zu ergreifen.

(7) Das Europäische Parlament hat in seiner Entschließung vom 20. Januar 2000 zu der durch die Havarie der „Erika“ verursachten Ölpest [7] alle Anstrengungen der Kommission begrüßt, den Zeitpunkt vorzuverlegen, ab dem alle Öltankschiffe eine Doppelhülle aufweisen müssen.

(8) Das Europäische Parlament hat in seiner Entschließung vom 21. November 2002 zur Katastrophe des Öltankers „Prestige“ vor der Küste von Galicien [8] strengere Maßnahmen gefordert, die zügiger in Kraft treten können, und ausgeführt, dass dieses neue Unglück die Notwendigkeit eines wirksamen Handelns auf internationaler und Unionsebene zur deutlichen Verbesserung der Sicherheit des Seeverkehrs erneut unterstreicht.

(9) Die IMO hat im Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und in dem dazugehörigen Protokoll von 1978 (MARPOL-Übereinkommen 73/78) international vereinbarte Regeln betreffend die Konstruktion und den Betrieb von Öltankschiffen zur Verhütung der Meeresverschmutzung festgelegt. Die Mitgliedstaaten sind Parteien des MARPOL-Übereinkommens 73/78.

(10) Nach Artikel 3 Absatz 3 des MARPOL-Übereinkommens 73/78 gilt jenes Übereinkommen nicht für Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe oder andere Schiffe, die Eigentum eines Staates sind oder von diesem betrieben werden und nur für nicht gewerbliche staatliche Dienste eingesetzt werden.

---

[1] ABl. C 43 vom 15.2.2012, S. 98.
[2] Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 23. Mai 2012 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 7. Juni 2012.
[3] ABl. L 64 vom 7.3.2002, S. 1.
[4] Siehe Anhang I.
[5] ABl. C 271 vom 7.10.1993, S. 1.
[6] ABl. C 91 vom 28.3.1994, S. 301.
[7] ABl. C 304 vom 24.10.2000, S. 198.
[8] ABl. C 25 E vom 29.1.2004, S. 415.

(11) Aus den nach dem Schiffsalter aufgeschlüsselten Statistiken über Tankschiffsunfälle geht hervor, dass ältere Schiffe in höherem Maße unfallanfällig sind. Auf internationaler Ebene besteht Einigkeit darüber, dass die Annahme der 1992 beschlossenen Änderungen des MARPOL-Übereinkommens 73/78, die die Anwendung der Anforderungen bezüglich der Doppelhülle oder einer gleichwertigen Konstruktion auf vorhandene Einhüllen-Öltankschiffe ab einem bestimmten Alter vorschreiben, einen besseren Schutz vor Ölunfällen bei einem Zusammenstoß oder einem Auflaufen dieser Öltankschiffe bietet.

(12) Es liegt im Interesse der Union, Maßnahmen zu ergreifen, mit denen sichergestellt wird, dass Öltankschiffe, die in Häfen oder Vorhäfen einlaufen oder in einem Gebiet unter der Gerichtsbarkeit der Mitgliedstaaten vor Anker gehen, sowie Öltankschiffe unter den Flaggen der Mitgliedstaaten der Regel 20 der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 in der durch die im Jahr 2004 durch die vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der IMO angenommene Entschließung MEPC 117(52) geänderten Fassung entsprechen, damit die Gefahr von unfallbedingten Ölverschmutzungen in europäischen Gewässern verringert wird.

(13) Mit der Entschließung MEPC 114(50) vom 4. Dezember 2003 wurde eine neue Regel 21 in Anlage I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 zur Verhütung von Ölverschmutzung durch Öltankschiffe beim Transport von Schweröl eingefügt, welche den Transport von Schweröl in Einhüllen-Öltankschiffen verbietet. Die Absätze 5, 6 und 7 der Regel 21 sehen die Möglichkeit von Befreiungen von der Anwendung einiger Bestimmungen dieser Regel vor. Die vom italienischen Vorsitz des Europäischen Rates für die Europäische Union abgegebene Erklärung, die in den offiziellen Bericht des MEPC über seine 50. Tagung (MEPC 50/3) aufgenommen wurde, stellt eine politische Verpflichtung dar, diese Befreiungen nicht in Anspruch zu nehmen.

(14) Änderungen des MARPOL-Übereinkommens 73/78 wurden von der IMO am 6. März 1992 verabschiedet und sind am 6. Juli 1993 in Kraft getreten. Diese Maßnahmen sehen vor, dass ab dem 6. Juli 1996 abgelieferte Öltankschiffe eine Doppelhülle aufweisen oder gleichwertige Konstruktionsanforderungen erfüllen müssen, womit eine Ölverschmutzung im Fall eines Zusammenstoßes oder eines Auflaufens verhindert werden soll. Im Rahmen dieser Änderungen trat am 6. Juli 1995 eine Ausmusterungsregelung für Einhüllen-Öltankschiffe, die vor diesem Datum abgeliefert wurden, in Kraft, wonach vor dem 1. Juni 1982 abgelieferte Öltankschiffe spätestens 25 Jahre, in manchen Fällen 30 Jahre, nach Ablieferung eine Doppelhülle haben oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen entsprechen müssen. Der Betrieb dieser vorhandenen Einhüllen-Öltankschiffe würde nach dem Jahr 2005, in einigen Fällen nach dem Jahr 2012, nicht mehr gestattet, wenn sie nicht den Anforderungen der Regel 19 der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 bezüglich der Doppelhülle oder einer gleichwertigen Konstruktion entsprechen. Für vorhandene Einhüllen-Öltankschiffe, die nach dem 1. Juni 1982 abgeliefert wurden oder die vor dem 1. Juni 1982 abgeliefert wurden und umgebaut wurden, um den Anforderungen des MARPOL-Übereinkommens 73/78 bezüglich Tanks für getrennten Ballast und deren schutzbietender Anordnung zu entsprechen, läuft die Frist spätestens 2026 ab.

(15) Auf der 46. Tagung des MEPC wurden am 27. April 2001 mit der Entschließung MEPC 95(46) und am 4. Dezember 2003 mit der Entschließung MEPC 111(50) wichtige Änderungen der Regel 20 der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 angenommen, mit denen eine neue beschleunigte Ausmusterungsregelung für Einhüllen-Öltankschiffe eingeführt wird. Die endgültigen Termine, bis zu denen Öltankschiffe endgültig der Regel 19 der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 entsprechen müssen, hängen von der Größe und dem Alter des Schiffes ab. Für Öltankschiffe sind daher in diesem System drei Kategorien je nach Tonnage, Konstruktion und Alter festgelegt worden. All diese Kategorien, einschließlich der niedrigsten Kategorie 3, sind für den Handel innerhalb der Union von Bedeutung.

(16) Der letzte Termin zur Ausmusterung eines Einhüllen-Öltankschiffes ist der Jahrestag der Ablieferung des Schiffes gemäß einem Zeitplan, der für Öltankschiffe der Kategorie 1 von 2003 bis 2005 und für Öltankschiffe der Kategorien 2 und 3 bis 2010 läuft.

(17) Mit Regel 20 der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 wird für alle Einhüllen-Öltankschiffe die Anforderung eingeführt, dass sie nur dann weiterbetrieben werden dürfen, wenn sie dem am 27. April 2001 durch die Entschließung MEPC 94(46) in der durch die Entschließung MEPC 99(48) vom 11. Oktober 2002 und durch die Entschließung MEPC 112(50) vom 4. Dezember 2003 geänderten Fassung angenommenen Zustandsbewertungsschema entsprechen. Das Zustandsbewertungsschema sieht die Verpflichtung vor, dass die Verwaltung des Flaggenstaats eine Konformitätserklärung erteilt und an den Überprüfungsverfahren im Rahmen des Zustandsbewertungsschemas zu beteiligen ist. Das Zustandsbewertungsschema ist so ausgelegt, dass strukturelle Schwächen in alternden Öltankschiffen erkannt werden können, und sollte für alle über 15 Jahre alten Öltankschiffe gelten.

(18) Nach Regel 20.5 der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 kann für Öltankschiffe der Kategorien 2 und 3 ausnahmsweise vorgesehen werden, dass sie unter bestimmten Umständen über die Fristen für ihre Ausmusterung hinaus betrieben werden können. Nach Regel 20.8.2 derselben Anlage sind die Parteien des MARPOL-Übereinkommens 73/78 berechtigt, Öltankschiffen, die im Rahmen dieser Ausnahme weiterbetrieben werden dürfen, die Einfahrt in Häfen oder Vorhäfen unter ihrer Gerichtsbarkeit zu untersagen. Die Mitgliedstaaten haben erklärt, dass sie von diesem Recht Gebrauch machen wollen. Entscheidungen, von diesem Recht Gebrauch zu machen, sollten der IMO mitgeteilt werden.

(19) Es muss sichergestellt werden, dass durch diese Verordnung die Sicherheit von Besatzungsmitgliedern oder Öltankschiffen, die einen sicheren Hafen oder einen Zufluchtsort suchen, nicht gefährdet wird.

(20) Damit es Werften in Mitgliedstaaten ermöglicht wird, Einhüllen-Öltankschiffe zu reparieren, können die Mitgliedstaaten Ausnahmen vorsehen und die Einfahrt solcher Schiffe in ihre Häfen gestatten, sofern sie keine Ladung befördern.

(21) Es ist sehr unwahrscheinlich, dass die IMO den Inhalt der entsprechenden Regeln des MARPOL-Übereinkommens 73/78 oder den Inhalt der in dieser Verordnung genannten Entschließungen des MEPC 111(50) und 94(46)

ändern wird. Allerdings könnten in diesen Texten nicht wesentliche Änderungen vorgenommen werden, etwa eine Anpassung der Nummerierung. Um diese Verordnung hinsichtlich der jüngsten Entwicklungen des einschlägigen internationalen Rechts auf dem neuesten Stand zu halten, sollte der Kommission die Befugnis, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, lediglich in Bezug auf derartige Änderungen übertragen werden, soweit durch sie der Anwendungsbereich dieser Verordnung nicht erweitert wird. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Zweck

Zweck dieser Verordnung ist es, die Anforderungen des MARPOL-Übereinkommens 73/78, wie in Artikel 3 dieser Verordnung definiert, bezüglich Doppelhüllen oder einer gleichwertigen Konstruktion auf Einhüllen-Öltankschiffe beschleunigt anzuwenden und den Transport von Schweröl von oder nach Häfen der Mitgliedstaaten mit Einhüllen-Öltankschiffen zu verbieten.

Artikel 2

Geltungsbereich

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

a) die die Flagge eines Mitgliedstaats führen;

b) 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.

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

(2) Diese Verordnung gilt nicht für Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe oder andere Schiffe, die Eigentum des Staates sind oder von diesem betrieben werden und die zurzeit nur für nicht gewerbliche staatliche Dienste eingesetzt werden. Die Mitgliedstaaten bemühen sich, soweit dies vertretbar und durchführbar ist, dieser Verordnung in Bezug auf die in diesem Absatz genannten Schiffe nachzukommen.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „MARPOL-Übereinkommen 73/78“ ist das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung von Meeresverschmutzung durch Schiffe, geändert durch das dazugehörige Protokoll von 1978, in der jeweils geltenden Fassung;

2. „Öltankschiff“ ist ein Öltankschiff gemäß der Begriffsbestimmung in Regel 1.5 der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens 73/78;

3. „Tragfähigkeit“ ist die Tragfähigkeit gemäß der Begriffsbestimmung in Regel 1.23 der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens 73/78;

4. „Öltankschiffe der Kategorie 1“ sind Öltankschiffe ab 20 000 Tonnen Tragfähigkeit zur Beförderung von Rohöl, Heizöl, schwerem Dieselöl oder Schmieröl sowie Öltankschiffe ab 30 000 Tonnen Tragfähigkeit zur Beförderung anderer Öle, die den Anforderungen der Regeln 18.1 bis 18.9, 18.12 bis 18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 und 35.3 der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 nicht entsprechen;

5. „Öltankschiffe der Kategorie 2“ sind Öltankschiffe ab 20 000 Tonnen Tragfähigkeit zur Beförderung von Rohöl, Heizöl, schwerem Dieselöl oder Schmieröl sowie Öltankschiffe ab 30 000 Tonnen Tragfähigkeit zur Beförderung anderer Öle, die den Anforderungen der Regeln 18.1 bis 18.9, 18.12 bis 18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 und 35.3 der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 entsprechen. Öltankschiffe der Kategorie 2 müssen mit schutzbietend angeordneten Tanks für getrennten Ballast (SBT/PL) ausgestattet sein;

6. „Öltankschiffe der Kategorie 3“ sind Öltankschiffe ab 5 000 Tonnen Tragfähigkeit, die jedoch die unter den Nummern 4 und 5 genannten Grenzen nicht erreichen;

7. „Einhüllen-Öltankschiffe“ sind Öltankschiffe, die nicht die Anforderungen der Regeln 19 und 28.6 der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 bezüglich Doppelhüllen oder einer gleichwertigen Konstruktion erfüllen;

8. „Doppelhüllen-Öltankschiffe“ sind Öltankschiffe

   a) ab 5 000 Tonnen Tragfähigkeit, die den Anforderungen der Regeln 19 und 28.6 der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 bezüglich Doppelhüllen oder einer gleichwertigen Konstruktion oder den Anforderungen der Regel 20.1.3 der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 entsprechen, oder

   b) mit mindestens 600, jedoch weniger als 5 000 Tonnen Tragfähigkeit, die über Doppelbodentanks oder Doppelbodenräume verfügen, die Regel 19.6.1 der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 entsprechen, sowie über Seitentanks oder Seitenräume, die entsprechend Regel 19.3.1 angeordnet sind und die Vorschrift hinsichtlich des Abstands *w* gemäß Regel 19.6.2 der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 erfüllen;

9. „Alter“ ist das Alter des Schiffs in Jahren ab dem Tag seiner Ablieferung;

10. „schweres Dieselöl“ ist Dieselöl gemäß der Begriffsbestimmung in Regel 20 der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens 73/78;

11. „Heizöl“ sind schwere Destillate oder Rückstände aus Rohöl oder Mischungen daraus gemäß der Begriffsbestimmung in Regel 20 der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens 73/78;

12. „Schweröl“ sind

    a) Rohöle mit einer Dichte bei 15 °C von über 900 kg/m^3 (dies entspricht einem API-Grad von weniger als 25,7);

    b) andere Mineralölerzeugnisse als Rohöle mit einer Dichte bei 15 °C von über 900 kg/m^3 oder einer kinematischen Viskosität bei 50 °C von über 180 mm^2/s (dies entspricht einer kinematischen Viskosität von über 180 cSt);

    c) Bitumen und Teer und ihre Emulsionen.

Artikel 4

Erfüllung der Anforderungen bezüglich der Doppelhülle oder einer gleichwertigen Konstruktion durch Einhüllen-Öltankschiffe

(1) Es darf keinem Öltankschiff erlaubt werden, unter der Flagge eines Mitgliedstaats betrieben zu werden, und es darf keinem Öltankschiff, unabhängig davon, welche Flagge es führt, erlaubt werden, in Häfen oder Vorhäfen unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats einzulaufen, wenn es sich nicht um Doppelhüllen-Öltankschiffe handelt.

(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 Doppelhüllenräume verfügen, jedoch nicht die Bedingungen für eine Befreiung von den Bestimmungen der Regel 20.1.3 der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 erfüllen, weiter 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.

(3) Öltankschiffe, die Schweröl befördern, dürfen nur dann die Flagge eines Mitgliedstaats führen, wenn es sich um Doppelhüllen-Öltankschiffe handelt.

Öltankschiffe, die Schweröl befördern, dürfen unabhängig davon, welche Flagge sie führen, nur dann in Häfen oder Vorhäfen unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats einlaufen oder aus ihnen auslaufen oder in Gebieten unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats vor Anker gehen, wenn es sich um Doppelhüllen-Öltankschiffe handelt.

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

Artikel 5

Entsprechung mit dem Zustandsbewertungsschema für Schiffe

Einem über 15 Jahre alten Einhüllen-Öltankschiff darf es unabhängig davon, welche Flagge es führt, 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 ein derartiges Öltankschiff dem in Artikel 6 genannten Zustandsbewertungsschema entspricht.

Artikel 6

Zustandsbewertungsschema

Für die Zwecke des Artikels 5 gilt das mit der Entschließung MEPC 94(46) vom 27. April 2001 in der durch die Entschließung MEPC 99(48) vom 11. Oktober 2002 und die Entschließung MEPC 112(50) vom 4. Dezember 2003 geänderten Fassung angenommene Zustandsbewertungsschema.

Artikel 7

Endgültiger Termin

Nach dem Jahrestag der Ablieferung des Schiffes im Jahr 2015 ist es nicht mehr erlaubt, dass

a) Öltankschiffe der Kategorien 2 und 3, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, gemäß der Regel 20.5 der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 weiterbetrieben werden;

b) andere Öltankschiffe der Kategorien 2 und 3 unabhängig davon, ob sie unter der Flagge eines Drittstaats gemäß der Regel 20.5 der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 weiterbetrieben werden, in die Häfen oder Vorhäfen unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats einlaufen.

Artikel 8

Ausnahmen für Schiffe in Schwierigkeiten oder für reparaturbedürftige Schiffe

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

a) ein Öltankschiff sich in Schwierigkeiten befindet und einen Zufluchtsort sucht;

b) ein unbeladenes Öltankschiff einen Reparaturhafen anläuft.

Artikel 9

Notifizierung der IMO

(1) Jeder Mitgliedstaat unterrichtet die IMO gemäß Artikel 7 dieser Verordnung über seine Entscheidung, Öltankschiffen, die gemäß der Regel 20.5 der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 betrieben werden, die Einfahrt in die Häfen oder Vorhäfen unter seiner Gerichtsbarkeit aufgrund der Regel 20.8.2 der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 zu verweigern.

(2) Jeder Mitgliedstaat unterrichtet die IMO, wenn er den Betrieb eines Öltankschiffes der Kategorie 1 oder der Kategorie 2, das berechtigt ist, seine Flagge zu führen, gemäß Artikel 5 dieser Verordnung auf der Grundlage der Regel 20.8.1 der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 gestattet, aussetzt, widerruft oder ablehnt.

Artikel 10

Änderungsverfahren

(1) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 11 in Bezug auf die Anpassung der Verweise in dieser Verordnung an von der IMO angenommene, nicht wesentliche Änderungen, etwa eine Anpassung der Nummerierung, der Regeln der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 sowie der Entschließungen MEPC 111(50) und 94(46) in der durch die Entschließungen MEPC 99(48) und 112(50) geänderten Fassung delegierte Rechtsakte zu erlassen, soweit mit diesen Änderungen der Anwendungsbereich dieser Verordnung nicht erweitert wird.

(2) Änderungen des MARPOL-Übereinkommens 73/78 können nach Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 zur Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) sowie zur Änderung der Verordnungen über die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe [1] vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen werden.

Artikel 11

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 10 Absatz 1 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 20. Juli 2012 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 10 Absatz 1 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 10 Absatz 1 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 12

Aufhebung

Die Verordnung (EG) Nr. 417/2002 wird aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobene Verordnung gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang II zu lesen.

Artikel 13

Inkrafttreten

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 Straßburg am 13. Juni 2012.

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident
M. SCHULZ

Im Namen des Rates
Der Präsident
N. WAMMEN

[1] ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

ANHANG I

Aufgehobene Verordnung mit Liste ihrer nachfolgenden Änderungen

(gemäß Artikel 12)

Verordnung (EG) Nr. 417/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 64 vom 7.3.2002, S. 1)	
Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1)	Nur Artikel 11
Verordnung (EG) Nr. 1726/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 249 vom 1.10.2003, S. 1)	
Verordnung (EG) Nr. 2172/2004 der Kommission (ABl. L 371 vom 18.12.2004, S. 26)	
Verordnung (EG) Nr. 457/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 113 vom 30.4.2007, S. 1)	
Verordnung (EG) Nr. 219/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 87 vom 31.3.2009, S. 109)	Nur Nummer 7.4 des Anhangs
Verordnung (EG) Nr. 1163/2009 der Kommission (ABl. L 314 vom 1.12.2009, S. 13)	

ANHANG II

Entsprechungstabelle

Verordnung (EG) Nr. 417/2002	Vorliegende Verordnung
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2 Absatz 1 einleitende Worte	Artikel 2 Absatz 1 einleitende Worte
Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 1 erster Gedankenstrich	Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe b
Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 1 zweiter Gedankenstrich	Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a
Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 2	Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 2
Artikel 2 Absatz 2	Artikel 2 Absatz 2
Artikel 3	Artikel 3
Artikel 4 Absatz 1 einleitende Worte	Artikel 4 Absatz 1
Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a	—
Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b	—
Artikel 4 Absatz 2	Artikel 4 Absatz 2
Artikel 4 Absatz 3	Artikel 4 Absatz 3
Artikel 4 Absatz 4	Artikel 4 Absatz 4
Artikel 4 Absatz 5	—
Artikel 4 Absatz 6	—
Artikel 5	Artikel 5
Artikel 6	Artikel 6
Artikel 7 einleitende Worte	Artikel 7 einleitende Worte
Artikel 7 erster Gedankenstrich	Artikel 7 Buchstabe a
Artikel 7 zweiter Gedankenstrich	Artikel 7 Buchstabe b
Artikel 7 letzte Worte	Artikel 7 einleitende Worte
Artikel 8 Absatz 1 einleitende Worte	Artikel 8 einleitende Worte
Artikel 8 Absatz 1 erster Gedankenstrich	Artikel 8 Buchstabe a
Artikel 8 Absatz 1 zweiter Gedankenstrich	Artikel 8 Buchstabe b
Artikel 8 Absatz 2	—
Artikel 9 Absatz 1	—
Artikel 9 Absatz 2	Artikel 9 Absatz 1
Artikel 9 Absatz 3	Artikel 9 Absatz 2
Artikel 10	—
Artikel 11	Artikel 10
—	Artikel 11
Artikel 12	Artikel 12 Absatz 1
—	Artikel 12 Absatz 2
Artikel 13	Artikel 13
—	ANHANG I
—	ANHANG II