



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 27.3.2006  
KOM(2006)111 slutlig

2006/0046(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

Syftet med förordning (EG) nr 417/2002 var att införa krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov, och således att minska risken för oljeutsläpp.

Inom ramen för de brådskande åtgärder som vidtogs efter oljetankfartyget Prestiges haveri beslutade kommissionen den 20 december 2002 att föreslå en ändring av förordning (EG) nr 417/2002 för att skynda på den ursprungliga tidsplanen för utfasning av oljetankfartyg med enkelskrov och för att med omedelbar verkan förbjuda transport av tunga oljor i oljetankfartyg med enkelskrov som anlöper eller lämnar hamnar i Europeiska unionen.

I juni 2003 hade de viktigaste delarna i kommissionens förslag godkänts av Europaparlamentet och rådet. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1726/2003 av den 22 juli 2003 om ändring av förordning (EG) nr 417/2002 trädde sedan i kraft den 21 oktober 2003.

Samtidigt har kommissionen och medlemsstaterna verkat för att de nya bestämmelserna skall kunna antas på global nivå genom att det görs en ändring av 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, i dess lydelse enligt det därtill hörande protokollet av år 1978 (MARPOL 73/78).

IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön (MEPC) antog således i december 2003 ändringar av bilaga I till MARPOL 73/78 på grundval av de åtgärder som vidtagits av Europeiska unionen. Dessa ändringar innehåller dock vissa undantag som avses i punkt 7 i regel 13G<sup>1</sup> avseende tidsplanen för utfasning av oljetankfartyg med enkelskrov och i punkterna 5, 6 och 7 i regel 13H<sup>2</sup> avseende förbud mot transport av tunga oljor i oljetankfartyg med enkelskrov.

Enligt den ändrade förordningen (EG) nr 417/2002 får fartyg som för en medlemsstats flagg inte utnyttja undantagen från regel 13G.

Ett fartyg som för en medlemsstats flagg kan däremot utnyttja undantagen från regel 13H, om det inte går i trafik till hamnar eller offshore-terminaler som omfattas av gemenskapens behörighet, och ändå uppfylla kraven i den ändrade förordningen (EG) nr 417/2002.

Vid plenarmötet i IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön gjorde den italienska delegationen, som innehade Europeiska unionens ordförandeskap, ett uttalande på de 15 medlemsstaternas och kommissionens vägnar till alla de övriga parterna till MARPOL 73/78 om att medlemsstaterna inte kommer att tillåta att tankfartyg som för deras flagg utnyttjar något av dessa undantag. Den italienska delegationen förklarade också att medlemsstaterna kommer att tillämpa bestämmelserna i punkt 8 b i reglerna 13G och 13H så att tankfartyg som tillfälligt medgetts undantag från det globala kravet kommer att nekas tillträde till deras hamnar och offshore-terminaler<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Regel 20 enligt den nya numreringen i bilaga I till MARPOL 73/78 i dess ändrade lydelse.

<sup>2</sup> Regel 21 enligt den nya numreringen i bilaga I till MARPOL 73/78 i dess ändrade lydelse.

<sup>3</sup> Rapport från kommittén för skydd av den marina miljön om arbetet på dess femtionde sammanträde, MEPC 50/3, bilaga VI, s. 1.

Sedan ändringarna av bilaga I till MARPOL 73/78 trädde i kraft den 5 april 2005 är gemenskapsbestämmelserna således ungefär desamma som de internationella normer som är bindande för alla fartyg oavsett flagg och destination. EU-bestämmelserna ger dock fortfarande oljetankfartyg med enkelskrov som för en medlemsstats flagg och som går i trafik till hamnar utanför Europeiska unionen, möjlighet att utnyttja undantagen från regel 13H.

Kommissionen anser att denna juridiska möjlighet inte kan godtas ur politisk synvinkel i förhållande till de tredjeländer som är parter till MARPOL 73/78 och inför vilka Europeiska unionens medlemsstater formellt har åtagit sig att inte utnyttja dessa undantag. Det bör framhållas att fartyg som för ett tredjelands flagg inte har tillträde till hamnar och offshore-terminaler inom gemenskapens behörighet om de utnyttjar undantagen i fråga.

Den ståndpunkt som antogs i december 2003 på medlemsstaternas vägnar återspeglar dessutom den politiska vilja som uttalats flera gånger av Europeiska rådet och rådets olika konstellationer.

Rådet (transport) gjorde den 6 december 2002 följande uttalande: *”Rådet erkänner Europeiska gemenskapens och Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) beslutsamma ansträngningar sedan Erikaolyckan och understryker flaggstaternas fulla ansvar, inbegripet en faktisk övervakning av de klassificeringssällskap som arbetar på deras vägnar; och det anser att det för att eliminera användningen av undermåliga fartyg är av största vikt att hamnstatens förstärkta kontrollåtgärder, inklusive fartygsförbud, faktiskt tillämpas.”* Rådet enades också om att *”den tyngsta oljan<sup>4</sup> endast bör transporteras i tankfartyg med dubbelskrov”*.

Den 9 december 2002 bekräftade rådet (miljö) *”de slutsatser om en säker sjöfart och förhindrande av föroreningar som antogs av rådet (transport) den 6 december 2002 och som har till syfte att förstärka både sjösäkerheten och de förebyggande åtgärderna mot havsföroreningar”* och välkomnade *”särskilt åtgärderna för att påskynda avvecklingen av tankfartyg med enkelskrov, förbjuda användning av tankfartyg med enkelskrov för transport av tung eldningsolja [...]”*.

Vid Europeiska rådets möte i Köpenhamn den 12 och 13 december 2002 bekräftades slutligen följande: *”Unionen är fast besluten att vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att undvika att liknande katastrofer upprepas och välkomnar rådets och kommissionens snabba reaktioner. Unionen kommer också att fortsätta att spela en ledande roll i de internationella insatserna för att nå det målet, särskilt inom IMO. Slutsatserna från rådet (transport) den 6 december 2002 och rådet (miljö) den 9 december 2002 bör utan dröjsmål genomföras i alla avseenden.”*

Den gemenskapsbestämmelse som innebär att fartyg som för en medlemsstats flagg kan omfattas av undantag utanför gemenskapens vatten strider mot dessa politiska ställningstaganden.

Förordning (EG) nr 417/2002 bör därför ändras så att medlemsstaternas politiska åtaganden på global nivå uppfylls och för att säkerställa överensstämmelsen med gemenskapens sjösäkerhetspolitik.

---

<sup>4</sup> Detta inkluderar tung eldningsolja, tjära, petroleumbitumen och tunga råoljor.

Syftet med artikel 1 är att ändra artikel 4.3. Genom denna ändring utvidgas kraven när det gäller transport av tunga oljor i nämnda förordning till att även omfatta fartyg som för en EU-medlemsstats flagg. Det införs ett förbud mot transport av tunga oljor i alla oljetankfartyg med enkelskrov som för en medlemsstats flagg, oavsett vilken behörighet som de trafikerade hamnarna, offshore-terminalerna eller sjöfartsområdena omfattas av.

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**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2,

med beaktande av kommissionens förslag<sup>5</sup>,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>6</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>7</sup>,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget<sup>8</sup>, och

av följande skäl:

- (1) I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 417/2002<sup>9</sup> föreskrivs ett påskyndat införande av de krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov som fastställs i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, i dess lydelse enligt det därtill hörande protokollet av år 1978 (MARPOL 73/78). Syftet är att minska riskerna för oavsiktliga utsläpp av olja i europeiska vatten.
- (2) Förordningen innehåller bestämmelser som förbjuder transport av tunga oljor i oljetankfartyg med enkelskrov till eller från medlemsstaternas hamnar.
- (3) Efter en åtgärd från medlemsstaternas och kommissionens sida i Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) har detta förbud införts på global nivå genom en ändring av bilaga I till konventionen MARPOL 73/78.

---

<sup>5</sup> EUT C [...], [...], s. [...].

<sup>6</sup> EUT C [...], [...], s. [...].

<sup>7</sup> EUT C [...], [...], s. [...].

<sup>8</sup> EUT C [...], [...], s. [...].

<sup>9</sup> EGT L 64, 7.3.2002, s. 1. Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 2172/2004 (EUT L 371, 18.12.2004, s. 26).

- (4) Punkterna 5, 6 och 7 i bilagans regel 13H, som avser förbud mot transport av tunga oljor i oljetankfartyg med enkelskrov, innehåller dock undantag. Det italienska ordförandeskapet för Europeiska unionen har gjort ett uttalande, som återges i en officiell rapport från IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön (MEPC 50), om att inte utnyttja dessa undantag, vilket innebär ett politiskt åtagande.
- (5) I enlighet med förordning (EG) nr 417/2002 kan ett fartyg som för en medlemsstats flagg utnyttja undantagen från regel 13H, om det inte går i trafik till hamnar eller terminaler till havs som omfattas av gemenskapens behörighet, och ändå uppfylla förordningens krav.
- (6) Förordning (EG) nr 417/2002 bör därför ändras.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### *Artikel 1*

I artikel 4 i förordning (EG) nr 417/2002 skall följande punkt föras in som punkt 3a:

”3a. Oljetankfartyg som transporterar tunga oljor skall endast tillåtas att föra en medlemsstats flagg om fartygen har dubbelskrov.”

#### *Artikel 2*

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens 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*