



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 23.9.2011
KOM(2011) 566 endgültig

2011/0243 (COD)

Vorschlag für

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

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

(Neufassung)

BEGRÜNDUNG

1. Die Kommission hat mit Beschluss vom 1. April 1987¹ ihre Dienststellen angewiesen, alle Rechtsakte spätestens nach der zehnten Änderung zu kodifizieren. Dabei hat sie jedoch betont, dass es sich um eine Mindestanforderung handelt, denn im Interesse der Klarheit und des guten Verständnisses der Rechtsvorschriften sollten die Dienststellen bemüht sein, die in ihre Zuständigkeit fallenden Rechtsakte in kürzeren Abständen zu kodifizieren.
2. Die Kodifizierung der 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 und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates² wurde von der Kommission begonnen. Die neue Verordnung sollte die verschiedenen Rechtsakte, die Gegenstand der Kodifizierung sind, ersetzen³.
3. In der Zwischenzeit trat der Vertrag von Lissabon in Kraft. Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union ermöglicht es dem Gesetzgeber, der Kommission die Befugnis übertragen, Rechtsakte ohne Gesetzescharakter mit allgemeiner Geltung zur Ergänzung oder Änderung bestimmter nicht wesentlicher Vorschriften eines Gesetzgebungsaktes zu erlassen. Solche Rechtsakte werden nach der Terminologie des neuen Vertrags als „delegierte Rechtsakte“ (Artikel 290 Absatz 3) bezeichnet.
4. Die Verordnung (EG) Nr. 417/2002 enthält eine Bestimmung, für die eine solche Übertragung der Befugnis in Frage kommt. Es ist daher angebracht, die Kodifizierung der Verordnung (EG) Nr. 417/2002 in eine Neufassung umzuwandeln, um die erforderlichen Änderungen vornehmen zu können.
5. Der Vorschlag für eine Neufassung wurde auf der Grundlage einer vorläufigen konsolidierten Fassung der Verordnung (EG) Nr. 417/2002 und der sie ändernden Rechtsakte ausgearbeitet. Diese konsolidierte Fassung war zuvor vom Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union mit Hilfe eines Datenverarbeitungssystems in allen Amtssprachen erstellt worden. Wenn die Artikel neu nummeriert wurden, werden die alte und die neue Nummerierung einander in der Entsprechungstabelle in Anhang II der kodifizierten Neufassung der Verordnung gegenübergestellt.

¹ KOM(87) 868 PV.

² ABl. L 64 vom 7.3.2002, S. 1.

³ Anhang I dieses Vorschlags.

Vorschlag für

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**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 (2),

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁴,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁵,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

↓ neu

- (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 und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates⁶ ist mehrfach und in wesentlichen Punkten geändert worden⁷. Aus Gründen der Klarheit empfiehlt es sich, im Rahmen der jetzt anstehenden Änderungen eine Neufassung dieser Verordnung vorzunehmen.

⁴ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁵ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁶ ABl. L 64 vom 7.3.2002, S. 1.

⁷ Siehe Anhang I.

↓ 417/2002 Erwägungsgrund 1
(angepasst)

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

↓ 417/2002 Erwägungsgrund 2
(angepasst)

- (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.
-

↓ 417/2002 Erwägungsgrund 3

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

↓ 417/2002 Erwägungsgrund 4

- (5) Das Europäische Parlament hat die Mitteilung der Kommission in seiner EntschlieÙung über eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr⁸ begrüÙt und insbesondere dazu aufgerufen, Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheitsnormen für Tanker zu ergreifen.
-

↓ 417/2002 Erwägungsgrund 5

- (6) Der Rat hat die Ziele der Mitteilung der Kommission über eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr in seiner EntschlieÙung vom 8. Juni 1993⁹ uneingeschränkt unterstützt.
-

↓ 417/2002 Erwägungsgrund 6

- (7) Das Europäische Parlament hat in seiner EntschlieÙung vom 20. Januar 2000 zum Ölunfall vor der französischen Küste Anstrengungen der Kommission begrüÙt, den Zeitpunkt vorzulegen, ab dem alle Öltankschiffe eine Doppelhülle aufweisen müssen.

⁸ ABl. C 91 vom 28.3.1994, S. 301.

⁹ ABl. C 271 vom 7.10.1993, S. 1.

↓ 1726/2003 Erwägungsgrund 9

- (8) Das Europäische Parlament hat in seiner Entschließung vom 21. November 2002 zur Katastrophe des Öltanker „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.

↓ 417/2002 Erwägungsgrund 7

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

↓ 417/2002 Erwägungsgrund 8

- (10) Nach Artikel 3 Absatz 3 von MARPOL 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.

↓ 417/2002 Erwägungsgrund 9

- (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 an MARPOL 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 bieten.

↓ 417/2002 Erwägungsgrund 10
(angepasst)

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

↓ 457/2007 Erwägungsgrund 4
(angepasst)

- (13) ☒ Die MEPC EntschlieÙung 114(50) vom 4. Dezember 2003 führte eine neue Regel 21 der Anlage I zu MARPOL 73/78 zur Verhütung von Meeresverschmutzung durch Öltankschiffe beim Transport von Schwerölen ein, welche den Transport von Schwerölen 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 in seiner fünfzigsten Tagung (50/3) aufgenommen wurde, stellt eine politische Verpflichtung dar, diese Befreiungen nicht in Anspruch zu nehmen.
-

↓ 417/2002 Erwägungsgrund 11
(angepasst)

- (14) Änderungen an MARPOL 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 ZusammenstoÙes 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 zu MARPOL 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 von MARPOL 73/78 bezüglich Tanks für getrennten Ballast und deren schutzbietender Anordnung zu entsprechen, läuft die Frist spätestens 2026 ab.
-

↓ 417/2002 Erwägungsgrund 12
(angepasst)

- (15) Auf der 46. Tagung des MEPC46) wurden am 27. April 2001 mit der EntschlieÙung MEPC 95(46) ☒ und am 4. Dezember 2003 mit der EntschlieÙung MEPC 111(50) ☒ wichtige Änderungen der Regel ☒ 20 der Anlage ☒ I zu MARPOL 73/78 angenommen mit denen eine neue beschleunigte Ausmusterungsregelung für Einhüllen-Öltankschiffen eingeführt wird. Die endgültigen Termine, bis zu denen Tanker endgültig der Regel ☒ 19 der Anlage ☒ I zu MARPOL 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.

↓ 417/2002 Erwägungsgrund 13
(angepasst)

- (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.
-

↓ 417/2002 Erwägungsgrund 15
(angepasst)

- (17) Mit Regel ☒ 20 der Anlage I zu MARPOL 73/78 ☒ wird für ☒ alle Einhüllen ☒ Öltankschiffe die Anforderung eingeführt, dass sie nach dem Jahrestag ihrer Ablieferung nur dann weiterbetrieben werden dürfen, wenn sie dem am 27. April 2001 durch die IMO EntschlieÙung MEPC 94(46) ☒ in der durch EntschlieÙung MEPC 99(48) vom 11. Oktober 2002 und durch MEPC EntschlieÙung 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. ☒
-

↓ 417/2002 Erwägungsgrund 16
(angepasst)

- (18) Nach Regel ☒ 20.5 der Anlage I zu MARPOL 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 bei dem MARPOL 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. Die Entscheidung, von diesem Recht Gebrauch zu machen, ist der IMO mitzuteilen.
-

↓ 417/2002 Erwägungsgrund 17

- (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.

↓ 417/2002 Erwägungsgrund 18

(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.

↓ 219/2009 Art. 1, Anhang
Nr. 7.4
⇒ neu

⇒ Die Kommission sollte befugt sein, in Übereinstimmung mit Artikel 290 des Vertrages delegierte Rechtsakte zu erlassen, zwecks der Änderung ⇐ bestimmter Vorschriften dieser Verordnung, um sie mit internationalen Regeln in Einklang zu bringen, die nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung angenommen oder geändert werden oder nach diesem Zeitpunkt in Kraft treten; dabei sollte der Anwendungsbereich dieser Verordnung nicht erweitert werden. ~~Solche Änderungen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse¹⁰ erlassen werden.~~

↓ 417/2002 (angepasst)
→₁ 1726/2003 Art. 1 Nr. 1

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Zweck

Zweck dieser Verordnung ist es, die Anforderungen von MARPOL 73/78 ☒ , wie in Artikel 3 vorgesehen, ☒ bezüglich Doppelhüllen oder einer gleichwertigen Konstruktion auf Einhüllen-Öltankschiffe beschleunigt anzuwenden →₁ und den Transport von Schwerölen von oder nach Häfen der Mitgliedstaaten mit Einhüllen-Öltankschiffen zu verbieten ←.

Artikel 2

Geltungsbereich

↓ 1726/2003 Art. 1 Nr. 2
(angepasst)

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

☒ a) die die Flagge eines Mitgliedstaats führen ☒

¹⁰ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

- ☒ 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.

↓ 417/2002

(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.

↓ 1163/2009 Art. 1 Abs. 1

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „MARPOL 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 zu MARPOL 73/78;
3. „Tragfähigkeit“ ist die Tragfähigkeit gemäß der Begriffsbestimmung in Regel 1.23 der Anlage I zu MARPOL 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 zu MARPOL 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 zu MARPOL 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 in den Begriffsbestimmungen 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 zu MARPOL 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 zu MARPOL 73/78 bezüglich Doppelhüllen oder einer gleichwertigen Konstruktion oder den Anforderungen der Regel 20.1.3 der Anlage I zu MARPOL 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 zu MARPOL 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 zu MARPOL 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 zu MARPOL 73/78;
11. „Heizöl“ sind schwere Destillate oder Rückstände aus Rohöl oder Mischungen daraus gemäß der Begriffsbestimmung in Regel 20 der Anlage I zu MARPOL 73/78;
12. „Schweröle“ sind:
 - a) Rohöle mit einer Dichte bei 15 °C von über 900 kg/m^3 ¹¹;
 - 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 $180 \text{ mm}^2/\text{s}$ ¹²;
 - c) Bitumen und Teer und ihre Emulsionen.

↓ 417/2002 (angepasst)

Artikel 4

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

¹¹ Dies entspricht einem API-Grad von weniger als 25,7.

¹² Dies entspricht einer kinematischen Viskosität von über 180 cSt.

(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 ☒ . ☒

↓ 1726/2003 Art. 1 Nr. 4
Buchst. c (angepasst)
→₁ 1163/2009 Art. 1 Abs. 2

(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 →₁ der Regel 20.1.3 ☒ der Anlage I ☒ zu MARPOL 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.

↓ 457/2007 Art. 1

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

Öltankschiffe, die Schweröle 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.

↓ 1726/2003 Art. 1 Nr. 4
Buchst. e

(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.

↓ 1726/2003 Art. 1 Nr. 5

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 es dem in Artikel 6 genannten Zustandsbewertungsschema entspricht.

↓ 1726/2003 Art. 1 Nr. 6 Artikel 6 → ₁ 2172/2004 Art. 1 Nr. 2

Zustandsbewertungsschema

Für die Zwecke des Artikels 5 gilt das mit der →₁EntschlieÙung MEPC 94(46) vom 27. April 2001 in ihrer durch die EntschlieÙung MEPC 99(48) vom 11. Oktober 2002 und die EntschlieÙung MEPC 112(50) vom 4. Dezember 2003 geänderten Fassung ← angenommene Zustandsbewertungsschema.

↓ 417/2002 → ₁ 1163/2009 Art. 1 Abs. 3
--

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 →₁der Regel 20.5 der Anlage I zu MARPOL 73/78 ← weiterbetrieben werden;
- b) andere Öltankschiffe der Kategorien 2 und 3 unabhängig davon, ob sie unter der Flagge eines Drittstaates gemäß →₁der Regel 20.5 der Anlage I zu MARPOL 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

↓ 1726/2003 Art. 1 Nr. 7

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

↓ 417/2002 → ₁ 1163/2009 Art. 1 Abs. 4 Buchst. a Ziff. i → ₂ 1163/2009 Art. 1 Abs. 4 Buchst. a Ziff. ii → ₃ 1163/2009 Art. 1 Abs. 4 Buchst. b
--

- 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 →₁ der Regel 20.5 der Anlage I zu MARPOL 73/78 ← betrieben werden, die Einfahrt in die Häfen oder Vorhäfen unter seiner Gerichtsbarkeit aufgrund →₂ der Regel 20.8.2 der Anlage I zu MARPOL 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 auf der Grundlage →₃ der Regel 20.8.1 der Anlage I zu MARPOL 73/78 ← gestattet, aussetzt, widerruft oder ablehnt.

↓ 417/2002

Artikel 10

Änderungsverfahren

↓ 219/2009 Anh. Nr. 7.4.2 (angepasst) ⇒ neu

Die Kommission kann ⇒ delegierte Rechtsakte in Übereinstimmung mit Artikel 11 erlassen, zwecks Änderung ⇐ ☒ der ☒ Verweisungen in dieser Verordnung auf die Regeln ☒ der Anlage I ☒ zu MARPOL 73/78, auf die Entschließung MEPC 111(50) und die Entschließung MEPC 94(46) in ihrer durch die Entschließungen MEPC 99(48) und MEPC 112(50) geänderten Fassung, um diese Verweisungen an Änderungen dieser Regeln und Entschließungen, die von der IMO verabschiedet wurden, anzupassen, soweit mit diesen Änderungen der Anwendungsbereich dieser Verordnung nicht erweitert wird. ~~Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung werden nach dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.~~

↓ 2099/2002 Art. 11 Nr. 3
(angepasst)

Änderungen an ☒ MARPOL 73/78 ☒ können nach Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen werden.

↓ neu

Artikel 11

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass der in Artikel 10 Absatz 1 genannten delegierten Rechtsakte wird der Kommission auf unbestimmte Zeit übertragen.

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

(3) Die der Kommission übertragene Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte unterliegt den in Artikel 12 und 13 festgelegten Bedingungen.

Artikel 12

Widerruf der Befugnisübertragung

(1) Die in Artikel 10 Absatz 1 genannte Befugnisübertragung kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden.

(2) Das Organ, das ein internes Verfahren eingeleitet hat, um darüber zu beschließen, ob die Befugnisübertragung widerrufen werden soll, bemüht sich das andere Organ und die Kommission innerhalb angemessener Frist vor der endgültigen Beschlussfassung darüber zu unterrichten und nennt dabei die übertragenen Befugnisse, die widerrufen werden könnten und legt die möglichen Gründe hierfür dar.

(3) Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in ihm angegebenen Befugnisse. Der Beschluss wird unmittelbar oder zu einem darin angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird davon nicht berührt. Der Beschluss wird im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

Artikel 13

Einwände gegen delegierte Rechtsakte

(1) Das Europäische Parlament und der Rat können gegen einen delegierten Rechtsakt innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach dem Datum der Mitteilung Einwände erheben.

Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um einen Monat verlängert.

(2) Falls nach Ablauf dieser Frist weder das Europäische Parlament noch der Rat Einwände gegen den delegierten Rechtsakt erhoben haben, wird dieser im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht und tritt an dem darin genannten Tag in Kraft.

Der delegierte Rechtsakt kann vor Ablauf dieser Frist im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht werden und in Kraft treten, falls das Europäische Parlament und der Rat der Kommission ihre Absicht mitgeteilt haben, keine Einwände zu erheben.

(3) Erheben das Europäische Parlament oder der Rat Einwände gegen einen delegierten Rechtsakt, tritt dieser nicht in Kraft. Das Organ, das Einwände gegen den delegierten Rechtsakt vorbringt, erläutert die Gründe für seine Einwände.

↓ 417/2002 (angepasst)

Artikel 14

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.

↓ 417/2002

Artikel 15

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

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident



ANHANG I

Aufgehobene Verordnung mit Liste ihrer nachfolgenden Änderungen (gemäß Artikel 14)

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 7a
Artikel 7 zweiter Gedankenstrich	Artikel 7b
Artikel 8 Absatz 1 einleitende Worte	Artikel 8 einleitende Worte
Artikel 8 Absatz 1 erster Gedankenstrich	Artikel 8a

Artikel 8 Absatz 1 zweiter Gedankenstrich	Artikel 8b
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 13
Artikel 12	Artikel 14 Absatz 1
-	Artikel 14 Absatz 2
Artikel 13	Artikel 15
-	Anhang I
-	Anhang II