



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 12.12.2000  
KOM(2000) 848 endelig

2000/0067 (COD)

Ændret forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**

**om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for  
olietankskibe med enkeltskrog**

(forelagt af Kommissionen i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2)

## **BEGRUNDELSE**

Europa-Parlamentet godkendte på sit plenarmøde den 30. november 2000 Kommissionens forslag til Rådets forordning om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog<sup>1</sup> med forbehold af en række ændringsforslag. Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget støttede i deres udtalelser forslaget.

Europa-Parlamentet støtter Kommissionens initiativ om at sikre fremskyndet udfasning af enkeltskrogede olietankskibe, der sejler under medlemsstaternes flag eller sejler til og fra EU's havne i forhold til den tidsplan, der på nuværende tidspunkt gælder ved den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL 73/78). Europa-Parlamentet deler også Europa-Kommissionens og Rådets opfattelse, at lignende foranstaltninger bør træffes på globalt niveau. Den Internationale Søfartsorganisation indkaldte sin komité til beskyttelse af havmiljøet (Marine Environmental Protection Committee (MEPC)) for at forberede en ændring til MARPOL 73/78, regel 13G i bilag 1 med henblik herpå. Dette udkast til forslag blev godkendt af MEPC på sit 45. møde den 2.- 6. oktober 2000.

De ændringsforslag, Europa-Parlamentet har vedtaget, bygger på MEPC's udkast, som Kommissionen finder acceptabelt i forhold til dens originale forslag. Kommissionen accepterer derfor, med henblik på harmonisering, Europa-Parlamentets ændringsforslag vedrørende udfasningsplanen for enkeltskrogede tankskibe, da den foreslåede tidsplan er på linje med den nævnte nye formulering af regel 13G i bilag 1 til MARPOL-konventionen.

Kommissionen går også med til at udelukke tankskibe på mellem 600 og 3000 ton dødvægt fra udfasningsplanen for at sikre normal levering til markedet i Unionens ømråder. Kommissionen går også med til at tilbagetrække det foreslåede system bestående af finansielle incitament og det modsatte, som bygger på differentierede havne- og lodsafgifter i betragtning af den forventede begrænsede virkning.

Kommissionen kan derimod ikke acceptere:

- det ændringsforslag, der foreslår oprettelse af et nyt udvalg udelukkende for denne forordning i stedet for at anvende et eksisterende udvalg, således som det i senere lovgivning er sædvane.
- ændringsforslaget vedrørende en betragtning med en politisk erklæring, der ikke er hensigtsmæssig i en retsakt, og som ikke svarer til en artikel i forordningen.

Kommissionen ændrer derfor sit forslag i henhold til artikel 250, stk. 2, i traktaten.

<sup>1</sup> KOM(2000) 142 endelig - 2000/0067 (COD) af 21.03.2000.

Ændret forslag til

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, navnlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>2</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>3</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>4</sup>,

i henhold til proceduren i artikel 251 i traktaten<sup>5</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) der må inden for rammerne af den fælles transportpolitik træffes yderligere foranstaltninger for at øge sikkerhed og forebygge forurening inden for søtransport.
- (2) Fællesskabet nærer alvorlig bekymring vedrørende skibsulykker, der involverer olietankskibe, og den dermed forbundne forurening af dets kyster og skade på dyre- og planteliv og andre ressourcer i havet.
- (3) Kommissionen understregede i sin meddelelse "en fælles politik for sikkerhed til søs"<sup>6</sup> anmodning fra det ekstraordinære rådsmøde for miljø- og transportministre af 25. januar 1993 om at støtte Den Internationale Søfartsorganisations tiltag om at reducere den store forskel i sikkerhed mellem nye og eksisterende skibe ved at opgradere og/eller udfase de eksisterende skibe, der er bygget i henhold til tidligere normer, efter en rimelig driftsperiode, navnlig på olietankskibe, der ikke opfylder de ændringer til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe af 1973 og protokollen dertil (MARPOL 73/78), som trådte i kraft i 1982.
- (4) Europa-Parlamentet noterede sig med glæde Kommissionens meddelelse i sin beslutning om en fælles politik for sikkerhed til søs<sup>7</sup> og opfordrede navnlig til en indsats med henblik på at forbedre sikkerhedskravene for tankskibe.

<sup>2</sup> EFT C

<sup>3</sup> EFT C

<sup>4</sup> EFT C

<sup>5</sup> EFT C

<sup>6</sup> KOM(93) 66 endelig udg. af 24.02.1993.

<sup>7</sup> EFT C 91 af 28.03.94, s. 301.

- (5) Rådet støttede i sin resolution af 8. juni 1993<sup>8</sup>, fuldt ud målsætningen i Kommissionens meddelelse.
- (6) Den Internationale Søfartsorganisation (International Maritime Organisation - IMO) har på internationalt plan i den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe af 1973 og protokollen dertil af 1978 (MARPOL 73/78) fastsat internationalt godkendte bestemmelser om forureningsforebyggelse, som påvirker design og drift af olietankskibe.
- (7) Vigtige ændringer til MARPOL-konventionen 73/78, som indeholder strengere foranstaltninger vedrørende design- og konstruktionskrav for olietankskibe blev vedtaget af IMO den 6. marts 1992, og trådte i kraft den 6. juli 1993. Disse foranstaltninger fastsætter krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe, der leveres på eller efter 6. juli 1996, hvilket sigter på at forebygge olieforurening i tilfælde af kollision eller grundstødning. Disse ændringer indeholdt en indfasningsordning for enkeltskrogede olietankskibe leveret før denne dato, der trådte i kraft den 6. juli 1995 og som fastsatte, at sådanne tankskibe skulle overholde kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design senest 25 år og i nogle tilfælde 30 år efter leveringsdatoen; i henhold til disse foranstaltninger kan enkeltskrogede olietankskibe, der ikke opfylder kravene i MARPOL 73/78 om separate ballasttanke og beskyttende placering heraf ikke længere på internationalt plan sejle efter 2007, i nogle tilfælde 2012, medmindre de opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i regel 13F i bilag I til MARPOL 73/78. For eksisterende enkeltskrogede olietankskibe, der opfylder kravene i MARPOL 73/78 om separate ballasttanke og beskyttende placering heraf oprinder tidsfristen senest i 2026;
- (8) Før vedtagelsen af disse ændringer til MARPOL 73/78 havde De Forenede Stater allerede i 1990 vedtaget olieforureningsloven (Oil Pollution Act), som fastsatte krav om dobbeltskrog både for nye og eksisterende tankskibe. Disse krav fastsatte, at enkeltskrogede olietankskibe uden dobbelt bund eller dobbelte sider får forbud mod at sejle til og fra USA's havne efter 1. januar 2010, medmindre de opfylder kravene om dobbeltskrog. I perioden før denne endelige tidsfrist kan sådanne enkeltskrogede olietankskibe heller ikke sejle til og fra USA's havne fra 2005 og videre frem, når de når en alder på 25 år og i nogle tilfælde 23 år, medmindre de opfylder kravet om dobbeltskrog. For enkeltskrogede skibe, der er forsynet med dobbelt bund eller dobbelte sider, er denne endelige tidsfrist den 1. januar 2015 og skibets aldersgrænse i den foregående periode mellem 2005 og 2015 er 30 år og i nogle tilfælde 28 år.
- (9) Det kan forventes, at forskellen mellem den internationale ordning og USA's ordning vedrørende aldersgrænser og tidsfrister for anvendelse af kravene om dobbeltskrog for enkeltskrogede olietankskibe fra 2005 kan medføre, at enkeltskrogede olietankskibe, som ikke længere må sejle til og fra USA's havne på grund af deres alder, og navnlig efter tidsfristerne i 2010 og 2015, ændrer deres handelsmønstre til andre regioner i verden, inklusive Den Europæiske Union, og fortsat sejler, indtil de skal opfylde kravene om dobbeltskrog i overensstemmelse med aldersgrænserne i MARPOL-konventionen 73/78.

<sup>8</sup> EFT C 271 af 07.10.93, s.1.

- (10) Sammenholdelse af tankskibes alder og ulykkesstatistikker viser, at ældre skibe har flere ulykker. Der er international enighed om, at vedtagelse af 1992-ændringerne til MARPOL 73/78, som kræver dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for eksisterende enkeltskrogede olietankskibe, når de når en bestemt alder, giver disse tankskibe øget beskyttelse mod utilsigtet olieforurening i tilfælde af kollision eller grundstødning.
- (11) Det er i Fællesskabets interesse af vedtage foranstaltninger med henblik på at undgå, at enkeltskrogede olietankskibe, som på grund af fremskreden alder eller efter tidsfristens udløb ikke længere må sejle til og fra USA's havne i henhold til Oil Pollution Act 1990, påbegynder eller fortsætter sejlads til og fra europæiske havne og derved opretholder eller øger risikoen for utilsigtet olieforurening af europæiske farvande.
- (12) Disse foranstaltninger bør bygge på principperne i MARPOL-konventionen 73/78 om, at eksisterende enkeltskrogede olietankskibe skal opfylde kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design senest når de når en bestemt alder. Disse aldersgrænser bør være på linje med aldersgrænserne i Oil Pollution Act 1990; en fremskyndet indfasning af dobbeltskrogs- eller tilsvarende designkrav i henhold til MARPOL 73/78 bør fastsættes for eksisterende enkeltskrogede olietankskibe ved at sænke aldersgrænsen og ved at specificere tidsfrister på linje med Oil Pollution Act 1990, og herefter skal disse skibe opfylde disse krav som en betingelse for at anløbe en havn i en af Fællesskabets medlemsstater eller at sejle i medlemsstatens farvande.
- (13) Kravene i regel 13G i bilag I til MARPOL 73/78 for eksisterende enkeltskrogede olietankskibe om at opfylde kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design gælder kun for råolietankskibe på 20 000 ton dødvægt og derover og for produktskibe på 30 000 ton dødvægt og derover. Kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i regel 13F til bilag I til MARPOL 73/78 gælder for olietankskibe på 600 ton dødvægt og derover leveret efter 6. juli 1996. Denne forskel i størrelsesgrænserne betyder, at enkeltskrogede råolietankskibe, der blev leveret før 6. juli 1996, og som har en dødvægt på mellem 600 og 20 000 ton samt produkttransportskibe, der blev leveret før 6. juli 1996 med en dødvægt på mellem 600 og 30 000 ton, ikke falder ind under reglens anvendelsesområde. Denne kategori mindre olietankskibe, **undtagen tankskibe på under 3000 ton dødvægt**, er vigtig for handlen inden for Fællesskabets grænser, og der bør derfor vedtages tilsvarende foranstaltninger for at sikre, at disse tankskibe også skal overholde kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i henhold til MARPOL 73/78. Der bør derfor fastsættes en indfasning af kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i henhold til MARPOL 73/78 for denne kategori enkeltskrogede olietankskibe, idet dette skal være en betingelse for at de kan få adgang til en EF-medlemsstats havn eller indre farvande.
- (14) Europa-Parlamentet imødeså med glæde i sin beslutning vedrørende oliepølen ud for den franske kyst, som blev vedtaget den 20. januar 2000<sup>9</sup>, enhver indsats fra Kommissionens side om at fremskynde den dato, på hvilken olietankskibe alle er forpligtede til at have dobbeltskrogskonstruktion.
- ~~(15) Da tidsfristen for enkeltskrogede olietankskibe, der ikke opfylder kravene i MARPOL 73/78 om separate ballasttanke og beskyttende placering heraf nærmer sig, er der ingen grund til at opretholde det differentierede afgiftssystem, der er fastsat af Rådets~~

<sup>9</sup> EFT C [...], [...], s. [...].

forordning (EF) nr. 2978/94 mellem sådanne olietankskibe og tankskibe, der opfylder kravene i MARPOL 73/78 om separate ballasttanke og beskyttende placering heraf.

~~(16) Da foranstaltningerne til gennemførelse af denne forordning er af generel art i henhold til artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen bør de vedtages ved anvendelse af forskriftsproceduren i afgørelsens artikel 5<sup>10</sup>;~~

~~(17) Nogle bestemmelser i denne forordning, som indeholder henvisninger til reglerne i MARPOL-konventionen 73/78 kan ændres af Kommissionen, som bistås af udvalget, så de bringes på linje med ændringerne til disse regler, som vedtages eller træder i kraft.~~

~~(18-15) Da tidsfristen for enkeltskrogede olietankskibe, der ikke opfylder kravene i MARPOL 73/78 om separate ballasttanke og beskyttende placering heraf nærmer sig, er der ingen grund til at opretholde det differentierede afgiftssystem, der er fastsat af Rådets forordning (EF) nr. 2978/94 mellem sådanne olietankskibe og tankskibe, der opfylder kravene i MARPOL 73/78 om separate ballasttanke og beskyttende placering heraf.~~

~~(19) Med henblik på at fremme besejling af olietankskibe med dobbeltskrog eller tilsvarende design på europæiske havne, bør det økonomiske incitamentsystem i Rådets forordning (EF) nr. 2978/94 afskaffes, og erstattes med et system, som under den fremskyndede indfasningsordning tilskynder til anvendelse af olietankskibe, der opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design, og som afholder fra at anvende olietankskibe, der ikke endnu opfylder disse krav; Rådets forordning (EØF) nr. 2978/94 bør derfor ophæves.~~

~~(20) De økonomiske incitamenter for olietankskibe, der opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design og økonomiske afholdende foranstaltninger for olietankskibe, der endnu ikke opfylder disse krav, bør bygge på et kombineret system, der består af nedsatte havne- og lodsafgifter for olietankskibe, der opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design og ekstraafgifter for olietankskibe, der endnu opfylder disse krav.~~

~~(21) Dette kombinerede system bestående af nedsættelse af og ekstra pålæggelse af havne- og lodsafgifter skal afbalanceres, så leverandører af disse tjenesteydelser ikke lider indtægtstab og for at undgå, at kvaliteten af disse tjenesteydelser falder, eller at det bliver nødvendigt at kompensere ved at hæve havne- og lodsafgifter for skibe, der ingen forbindelse har med transport af olie og olieprodukter.~~

~~(22) Da der sker en gradvis forøgelse af antallet af olietankskibe med dobbeltskrog eller tilsvarende design og en nedgang i antallet af enkeltskrogede tankskibe i den periode, hvor ordningen for den fremskyndede indfasningsordning løber, må man afbalancere indtægterne for leverandører af havne- og lodstjenesteydelser ved at gøre nedsættelsen for olietankskibe med dobbeltskrogs- eller tilsvarende design faldende med alderen og ekstraafgiften for enkeltskrogede olietankskibe stigende i forhold til skibets alder; dette differentierede afgiftssystem anvendes ikke mere, når alle enkeltskrogede olietankskibe er blevet udskiftet med olietankskibe med dobbeltskrogs- eller tilsvarende design.~~

<sup>10</sup> EFT L 319 af 12.12.1994, s. 1.

~~(23) Da foranstaltningerne til gennemførelse af denne forordning er af generel art i henhold til artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen bør de vedtages ved anvendelse af forskriftsproceduren i afgørelsens artikel 5.~~

**(2416)** Da foranstaltningerne til gennemførelse af denne forordning er af generel art i henhold til artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen bør de vedtages ved anvendelse af forskriftsproceduren i afgørelsens artikel 5<sup>11</sup>.

~~(25 17) Nogle bestemmelser i denne forordning, som indeholder henvisninger til reglerne i MARPOL-konventionen 73/78 kan ændres af Kommissionen, som bistås af udvalget, så de bringes på linje med ændringerne til disse regler, som vedtages eller træder i kraft. Procentdelene for nedsættelse af og ekstra pålæggelse af havne- og lodsafgifter i bilaget kan ændres af dette udvalg for at sikre, at indtægterne for leverandører af havne- og lodstjenesteydelser forbliver i balance under hensyntagen til den hastighed og det omfang hvorved enkeltskrogede olietankskibe erstattes med olietankskibe med dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i indfasningsperioden.~~

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

#### *Artikel 1*

##### Formål

Formålet med denne forordning er at fastsætte:

- fremskyndet indfasning af kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i MARPOL-konventionen 73/78 for olietankskibe med enkeltskrog ~~og~~
- ~~et system bestående af finansielle incitament og finansielle afholdende foranstaltninger, omfattende nedsatte havne- og lodsafgifter for olietankskibe, der opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design og ekstraafgifter for olietankskibe, der endnu ikke opfylder disse krav.~~

#### *Artikel 2*

##### Anvendelsesområde

Denne forordning gælder for alle olietankskibe på 600 ton dødvægt og derover, når de

- anløber en havn eller sejler ind i en medlemsstats interne farvande, uafhængigt af flag eller
- fører en medlemsstats flag.

<sup>11</sup> EFT L 184 af 17.07.99, s.23

### Artikel 3

#### Definitioner

I denne forordning og dens bilag forstås ved:

- (1) "MARPOL 73/78": den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe, som ændret ved protokollen af 1978 tillige med ændringer dertil, som er trådt i kraft;
- (2) "olietankskib": et olietankskib som defineret i regel 1, stk. 4, i bilag I i MARPOL 73/78;
- (3) "dødvægt (DW)": dødvægt, som defineret i regel 1, stk. 22, i bilag I til MARPOL 73/78;
- (4) "nyt olietankskib": et nyt olietankskib som defineret i regel 1, stk. 26, i bilag I til MARPOL 73/78;
- (5) "råolietankskib": et råolietankskib som defineret i regel 1, stk. 29 i bilag I til MARPOL 73/78;
- (6) "produkttankskib": et produkttankskib som defineret i regel 1, stk. 30 i bilag I til MARPOL 73/78;
- (7) "olietankskib med enkeltskrog/enkeltskroget olietankskib": et olietankskib, der ikke opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i regel 13F i bilag I til MARPOL 73/78;
- (8) "olietankskib med dobbeltskrog/dobbeltskroget olietankskib": et olietankskib, der opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i forordning 13F i bilag I til MARPOL 73/78,
- (9) "alder": et skibs alder, udtrykt i antal år efter leveringsdato;
- ~~(10) "havnemyndighed": en offentlig eller privat person, som kræver afgifter af skibe for at stille faciliteter og tjenesteydelser til rådighed for skibsfart;~~
- ~~(11) "lødsmyndighed": en offentlig eller privat person, der er berettiget til at give lødstjenesteydelser til skibe.~~

### Artikel 4

Enkeltskrogede olietankskibes overholdelse af kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design.

1. Medlemsstaterne tillader ikke enkeltskrogede olietankskibe at anløbe deres havne eller indre farvande efter ~~den tidligste af~~ de herefter specificerede datoer, medmindre sådanne tankskibe ~~senest på den tidligste dato~~ opfylder kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i regel 13F i bilag I til MARPOL 73/78:
- (1) for råolietankskibe på 20 000 ton dødvægt og derover og produkttankskibe på 30 000 ton dødvægt og derover, som ikke opfylder kravene for et nyt olietankskib i regel 13,



13B, 13E og 18, stk. 4, i bilag I til MARPOL 73/78: ~~når de når en alder på 23 år, eller den 1. juni 2005.~~ **på årsdagen for leveringsdatoen i det år, der i følgende plan svarer til leveringsåret:**

- **2003 for skibe leveret i 1973 eller tidligere**
- **2004 for skibe leveret i 1974 og 1975**
- **2005 for skibe leveret i 1976 og 1977**
- **2006 for skibe leveret i 1978, 1979 og 1980**
- **2007 for skibe leveret i 1981 eller senere.**

- (2) for råolietankskibe på 20 000 ton dødvægt og derover og produkttankskibe på 30 000 ton dødvægt og derover, som opfylder kravene for et nyt olietankskib i regel 13, 13B, 13E og 18, stk. 4, i bilag I til MARPOL 73/78: ~~når de når en alder på 23 år, eller den 1. juni 2005.~~ **på årsdagen for leveringsdatoen i det år, der i følgende plan svarer til leveringsåret:**

- **2003 for skibe leveret i 1977 eller tidligere,**
- **2004 for skibe leveret i 1978,**
- **2005 for skibe leveret i 1979,**
- **2006 for skibe leveret i 1980,**
- **2007 for skibe leveret i 1981,**
- **2008 for skibe leveret i 1982,**
- **2009 for skibe leveret i 1983,**
- **2010 for skibe leveret i 1984,**
- **2011 for skibe leveret i 1985,**
- **2012 for skibe leveret i 1986 og 1987,**
- **2013 for skibe leveret i 1988 og 1989,**
- **2014 for skibe leveret i 1990 og 1991,**
- **2015 for skibe leveret i 1992 eller senere.**

- (3) for råolietankskibe på ~~600~~ **3000** ton dødvægt og derover, men under 20 000 ton, og produkttankskibe på ~~600~~ **3000** ton dødvægt og derover, men under 30 000 ton: ~~som ikke opfylder kravene til et nyt olietankskib i regel 13, 13B, 13E og 18, stk. 4, i bilag I til MARPOL 73/78: når de når en alder på 25 år eller den 1. januar 2015.~~ **på årsdagen for leveringsdatoen i det år, der i følgende plan svarer til leveringsåret:**

- **2003 for skibe leveret i 1974 eller tidligere**
- **2004 for skibe leveret i 1975 og 1976,**
- **2005 for skibe leveret i 1977 og 1978,**
- **2006 for skibe leveret i 1979 og 1980,**
- **2007 for skibe leveret i 1981,**
- **2008 for skibe leveret i 1982,**
- **2009 for skibe leveret i 1983,**
- **2010 for skibe leveret i 1984,**
- **2011 for skibe leveret i 1985,**
- **2012 for skibe leveret i 1986,**
- **2013 for skibe leveret i 1987 og 1988,**
- **2014 for skibe leveret i 1989, 1990 og 1991,**
- **2015 for skibe leveret i 1992 eller senere.**

- ~~(4) For råolietankskibe på 600 ton dødvægt og derover, men under 20 000 ton og produkttankskibe på 600 ton dødvægt og derover, men under 30 000 ton, som opfylder kravene til et nyt olietankskib i regel 13, 13B, 13E og 18, stk. 4, i bilag I til MARPOL 73/78: når de når en alder på 30 år eller den 1. januar 2015.~~
- ~~2. Andre strukturelle eller driftsmæssige ordninger, som f.eks. hydrostatiske lastemetoder, som nævnt i regel 13G, stk. 7, i bilag I til MARPOL 73/78 accepteres ikke som alternativer til overholdelse af kravene i stk. 1.~~
- 2. Et kategori 1-olietankskib på 25 år eller derover skal efter årsdagen for leveringsdatoen overholde en af følgende bestemmelser:**
- (a) Det skal have vingetanke eller dobbeltbundsarealer, der ikke anvendes til at transportere olie, og som opfylder kravene for bredde og højde i regel 13F (4) i bilag I til MARPOL 73/78 eller**
- (b) Det skal anvende hydrostatiske lastemetoder under hensyntagen til de retningslinjer, der er udarbejdet af IMO (Regel MEPC 64(36)).**
- 3. Myndigheden kan tillade fortsat drift af et kategori 1-olietankskib efter 2005 og et kategori 2-olietankskib efter 2010 under overholdelse af en særlig tilstandsvurderingsordning (beskrevet i bilaget).**

#### Artikel 5

~~Differentierede havne og lodsafgifter for tankskibe med dobbeltskrog og med enkeltskrog~~

- ~~1. Medlemsstaterne sikrer, at havnemyndighederne og lodsmyndighederne anvender et differentieret afgiftssystem ved opkrævning af havne og lodafgifter således at:~~
- ~~— afgifter for olietankskibe med dobbeltskrog nedsættes med mindst den procentdel, der er anført i bilag I, sammenlignet med afgifter for olietankskibe med enkeltskrog med samme dødvægt og med en alder på under fem år~~
- ~~— afgifterne for olietankskibe med enkeltskrog øges med mindst den procentdel, der er anført i bilag I sammenlignet med afgifterne for enkeltskrogede olietankskibe med samme dødvægt og en alder på under fem år.~~
- ~~2. Hvor havne og lodsafgifter opkræves på andet grundlag end dødvægt, sikrer medlemsstaterne, at det af havne og lodsmyndighederne anvendte afgiftssystem giver mindst samme procentdel nedsættelse i afgifterne for dobbeltskrogede olietankskibe og forøgelse af afgifterne for enkeltskrogede olietankskibe som anført i stk. 1.~~
- ~~3. Det differentierede havne og lodsafgiftssystem gælder ikke længere på den seneste af de i artikel 4 anførte datoer.~~

## Artikel 6 ~~5~~

### Meddelelse til IMO

Rådets og Kommissionens formandskab informerer Den Internationale Søfartsorganisation om vedtagelse af denne forordning, og i denne forbindelse henvises til artikel 211, stk. 3, i De Forenede Nationers havretskonvention.

## ~~Artikel 7~~

### ~~Overvågning og indberetning~~

- ~~1. Medlemsstaterne kontrollerer regelmæssigt, at havne og lodsmyndighederne anvender det differentierede afgiftssystem, som er specificeret i artikel 5, korrekt.~~
- ~~2. Medlemsstaterne sender hvert år Kommissionen en rapport om resultaterne af denne kontrol, inklusive havne og lodsmyndigheders overtrædelser. Rapporten skal foreligge senest den 30. april i året følgende referenceåret.~~

## Artikel 8 ~~6~~

### Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg i henhold til artikel 12, stk. 1, i Rådets direktiv 93/75/EØF<sup>12</sup>.
2. Når der henvises til dette stykke, gælder forskriftsproceduren i artikel 5 i Rådets afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med artikel 7, stk. 3, og artikel 8 heri.
3. Tidsfristen i henhold til artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF er på tre måneder.

## Artikel 9 ~~7~~

### Ændringsprocedurer

- ~~1. Henvisningerne i artiklerne til reglerne i bilag I til MARPOL 73/78 kan ændres i henhold til procedurerne i artikel 8 for at bringe dem på linje med ændringer til disse regler, som er vedtaget i IMO.~~
- ~~2. I henhold til procedurern i artikel 8, kan procentdelene for nedsættelse og for ekstraafgifter i henhold til det differentierede afgiftssystem for havne og lodsafgifter i bilag I ændres for at tage hensyn til den fart og det omfang hvormed enkeltskrogede olietankskibe erstattes med dobbeltskrogede olietankskibe under indfasningsperioden.~~

<sup>12</sup> Rådets direktiv om mindstekrav til skibe, som er på vej til eller fra Fællesskabets søhavne med farligt eller forurenede gods, EFT L 247 af 5.10.1993, s. 19.

### *Artikel ~~10~~ 8*

Ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 2978/94.

Rådets forordning (EF) nr. 2978/94 af 21. november 1994 om gennemførelse af IMO-resolution A.747(18) om anvendelse af tonnagemåling af ballastrum i olietankskibe med separate ballasttanke<sup>13</sup> ophæves [12 måneder efter ikrafttrædelse af nærværende forordning].

### *Artikel ~~11~~ 9*

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter til rette tid, men før den i artikel 12 nævnte ikrafttrædelsesdato, de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at gennemføre denne forordning.
2. Når medlemsstaterne vedtager de i stk. 1 nævnte love og administrative bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til denne forordning, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.
3. Medlemsstaterne meddeler straks Kommissionen alle bestemmelser i national lov, som vedtages på denne forordnings område. Kommissionen informerer de øvrige medlemsstater herom.

### *Artikel ~~12~~ 10*

Ikrafttrædelse

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende. Den er gældende den [12 måneder efter ikrafttrædelsesdatoen].

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*

<sup>13</sup> EFT L 319 af 12.12.1994, s. 1.

## **BILAG**

### Differentierede havne- og lodsafgifter for olietankskibe med dobbeltskrogs- eller tilsvarende design og for enkeltskrogede olietankskibe

#### Minimumsprøcentdele for nedsatte afgifter og ekstraafgifter som nævnt i artikel 5

Skibets alder	0-5	5-10	10-15	15-20	20-25	≥25
Nedsættelse for olietankskibe med dobbeltskrogs- eller tilsvarende design	-25%	-20%	-15%	-10%	-5%	Ingen
Ekstraafgift for enkeltskrogede olietankskibe	Ingen	+10%	+15%	+20%	+25%	+30%

## **BILAG**

### Tilstandsvurderingsordning

A. En særlig synsordning, som er en betingelse for fortsat sejlads efter henholdsvis år 2005 og 2010 gælder for følgende skibe: kategori-1 tankskibe (råolietankskibe på 20 000 ton dødvægt og derover, og produkttankskibe på 30 000 ton dødvægt og derover, som ikke opfylder kravene for et nyt olietankskib i regel 13, 13B, 13E og 18, stk. 4, i bilag I til MARPOL 73/78) og for kategori 2-tankskibe (råolietankskibe på 20 000 ton dødvægt og derover, og produkttankskibe på 30 000 ton dødvægt og derover, som opfylder kravene for et nyt olietankskib i regel 13, 13B, 13E og 18, stk. 4, i bilag I til MARPOL 73/78).

1. Det særlige syn udføres i forbindelse med det sidste mellemliggende syn eller periodiske syn før tidsfristen henholdsvis den 1. januar 2005 og den 1. januar 2010 og udføres i overensstemmelse med tilstandsvurderingsordningen (Condition Assessment Scheme - CAS). Hvis det særlige syn har et godt resultat, må skibet fortsat sejle. Det kan dog under ingen omstændigheder fortsætte efter leveringsårsdagen i henholdsvis 2007 og 2015.

2. Det særlige syn kræver medvirken fra et andet klassifikationselskab end det, der har udstedt skibets certifikat, fordi dette skal bekræfte, at skibet kan tillades forlænget sejlads. Det væsentlige formål hermed er at det andet klassifikationselskab skal verificere og validere de seneste tykkelsesmålinger, som certifikatudstedelsesselskabet har foretaget, inklusive verificering af inspektionen af skibsbundens yderside, som krævet i henhold til HSSC (IMO regel A.746(18) Survey Guidelines under the Harmonised System of Survey and Certification) systemet (tørdoksyn eller syn under vandet) samt igen at beregne dragerstyrken på grundlag af de opnåede tykkelsesmålinger.

3. Hvis det nye klassifikationselskab ved det særlige syn påviser betydelig korrosion eller strukturelle mangler, som efter dets mening kan påvirke skibets strukturelle integritet negativt, skal det krævede udbedringsarbejde afsluttes til denne anerkendte

organisations tilfredshed, før skibet kan modtage en forlængelse og få lov til at sejle efter henholdsvis den 1. januar 2005 og den 1. januar 2010, som anført i stk. 1. Den anerkendte organisation skal, om nødvendigt, foretage endnu et syn for at overbevise sig selv om det krævede arbejdes færdiggørelse og kvalitet. Hvis den anerkendte organisation ved det særlige syn påviser korrosion eller strukturelle mangler i mindre grad, som det mener ikke påvirker skibets strukturelle integritet negativt, skal dette klassifikationsselskab følge udviklingen af disse mangler op ved at kontrollere dem årligt.

4. Skibe i denne kategori, der falder under denne forordnings anvendelsesområde, skal medføre certifikater, der beviser, at det/de særlige skøn er blevet udført til den anerkendte organisations tilfredshed, inklusive resultaterne af disse verifikationer.

B. Dette bilag ændres i overensstemmelse med proceduren i artikel 6, så det svarer til den aftale, man er nået frem til i IMO.