

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der
Verordnung (EG) Nr. 417/2002 zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder
gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe und zur Aufhebung
der Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates

KOM(2002) 780 endg.; Ratsdok. 5111/03

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 16. Januar 2003 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 27. Dezember 2002 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 53/94 = AE-Nr. 940091 und
Drucksache 271/00 = AE-Nr. 001270.

BEGRÜNDUNG**1. EINLEITUNG**

Die Reaktion der Kommission auf das Ölunglück vor der galicischen Küste in Spanien nach der Havarie des Öltankschiffs PRESTIGE im November 2002 ist im Lichte der Maßnahmen zu sehen, die nach dem schweren Ölunfall vor der französischen Bretagne nach der Havarie der ERIKA im Dezember 1999 getroffen wurden. Kurz nach dem ERIKA-Unglück hat die Kommission eine Reihe von Vorschlägen vorgelegt, um eine Wiederholung solcher Unfälle zu verhindern. Eine der Maßnahmen des so genannten „ERIKA-I-Pakets“ war ein Vorschlag für eine Verordnung zur Außerdienststellung von Einhüllen-Öltankschiffen. Diese Verordnung wurde am 18. Februar 2002 verabschiedet und wird seit dem 1. September 2002¹ angewendet. Die gleiche Regelung wurde durch Verabschiedung einer Änderung der Regel 13G des Anhangs I zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) 73/78 durch die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) auf der 46. Sitzung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) im April 2001 auch auf internationaler Ebene vereinbart. Die auf EU-Ebene und auf internationaler Ebene angenommenen Zeitpläne für die Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen waren weniger ehrgeizig als ursprünglich von der Europäischen Kommission vorgeschlagen.

Als ein weiteres 26 Jahre altes Einhüllen-Öltankschiff mit einer Ladung von 77 000 Tonnen schwerem Heizöl sank, was möglicherweise eine noch größere Umweltkatastrophe als im Fall der ERIKA-Havarie im Jahr 1999 auslösen wird, wurde deutlich, dass die zuvor vereinbarten internationalen und EU-Regelungen nicht weit genug gingen.

Die Kommission hat in ihrer Mitteilung zur Erhöhung der Sicherheit im Seeverkehr (KOM(2002) 681 endg.) in Reaktion auf die PRESTIGE-Havarie eine Reihe von Maßnahmen angekündigt, um das Risiko künftiger Unfälle mit Schiffen wie der ERIKA und der PRESTIGE zu minimieren. Der Rat „Verkehr“, der am 6. Dezember 2002 tagte, hat außerdem zu einer beschleunigten Außerdienststellung von Einhüllen-Tankschiffen, zur Anwendung des Zustandsbewertungsschemas ab einem Schiffsalter von 15 Jahren sowie zum Abschluss von Verwaltungsabkommen durch die Mitgliedstaaten bezüglich der Schließung ihrer Häfen, Vorhäfen und Ankergebiete für Einhüllen-Öltankschiffe mit Schweröl-Ladungen aufgerufen.

Die Kommission schlägt vor, diese Ziele durch eine Änderung der Verordnung (EG) Nr. 417/2002 zu erreichen, sodass sie dem ursprünglichen Kommissionsvorschlag entspricht.

¹

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

2. VORGESCHLAGENE MASSNAHMEN AUF GEMEINSCHAFTSEBENE

Die Kommission schlägt **drei Änderungen** der geltenden Verordnung vor:

1. Eine Bestimmung, dass Schweröle nur von Doppelhüllen-Tankschiffen transportiert werden dürfen.
2. Eine Änderung der Außerdienststellungsregelung, um insbesondere zu gewährleisten, dass Einhüllen-Tankschiffe der Kategorie 1 nur bis zu einem Alter von 23 Jahren und längstens bis 2005, der Kategorie 2 bis zu einem Alter von 28 Jahren und längstens bis 2010 und der Kategorie 3 bis zu einem Alter von 28 Jahren und längstens bis 2015 betrieben werden dürfen.
3. Eine umfassendere Anwendung der besonderen Inspektionsvorschriften für Tankschiffe (des Zustandsbewertungsschemas), mit dem die strukturelle Solidität von Einhüllen-Tankschiffen überprüft wird, die älter als 15 Jahre sind.

2.1 Verbot des Transports von Schwerölen mit Einhüllen-Tankschiffen

Schweres Heizöl gehört zu den Ölen mit der größten umweltschädigenden Wirkung. Wegen seines verhältnismäßig geringen Handelswerts und des vergleichsweise geringen Brand- und Explosionsrisikos wird es regelmäßig mit älteren Tankschiffen transportiert, die sich dem Ende ihrer betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer nähern, also mit Schiffen, von denen das größte Sicherheitsrisiko ausgeht. Wie in der Mitteilung der Kommission zur Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr nach dem Untergang des Öltankschiffs „PRESTIGE“ ausgeführt, beunruhigt diese Anomalie die Kommission sehr.

Die Kommission schlägt daher vor, **den Transport von Schwerölen mit Einhüllen-Tankschiffen, die einen Hafen eines EU-Mitgliedstaats anlaufen oder daraus auslaufen, zu verbieten.**

Die betroffenen Schweröle sind schweres Heizöl, schweres Rohöl, Altöle, Bitumen und Teer. Bei einem Auslaufen ins Meer verhalten sich Schweröle anders als leichtere Öle. Wegen ihrer geringeren Flüchtigkeit und höheren Viskosität (Zähflüssigkeit) verdampfen Schweröle langsamer als leichtere Öle und verteilen sich kaum. Daher bilden diese Öle Ölteppiche und werden nur sehr langsam abgebaut, was die Meeres- und Küstenökosysteme schwer schädigen kann. Demgegenüber können leichtere Öle bei Unfällen verdampfen, was eher zu Luftverschmutzungen führt.

Die enorme Herausforderung, der sich die Bevölkerung an der Küste bei der Reinigung der Strände und der Entsorgung des schweren Heizöls nach der Havarie der PRESTIGE gegenüberstellt, wird an den spanischen Küsten nur allzu offenbar.

**Tabelle 1: Jährliche Ein- und Ausfuhren von Öl zur See, alle 15 EU-Mitgliedstaaten
(Mio. Tonnen)**

<i>Erzeugnis</i>	<i>Import</i>	<i>Export</i>
Schweres Heizöl	35,7	28,2
Schweres Rohöl*	70,0	0
Bitumen und Teer	0,18	0,55
Altöle	0	0
Gesamte Öltransporte von/nach EU-Häfen	ca. 800	

Quelle: Eurostat (COMEXT)

Im Jahr 2001 machte schweres Rohöl etwa 15 % aller Rohölimporte in die EU aus.

Nach Angaben der Branche ist bereits heute eine ausreichende Kapazität an Doppelhüllen-Öltankschiffen vorhanden, sodass sichergestellt ist, dass dieser Vorschlag zu keiner Beeinträchtigung der Versorgungssicherheit führt.

2.2 Beschleunigte Außerdienststellung von Einhüllen-Öltankschiffen

2.2.1 Geltende Rechtsvorschriften

Für die Zwecke der Außerdienststellungsregelung werden Kategorien von Öltankschiffen anhand von Tonnage, Bauart und Alter des Schiffs gebildet. Folgende Kategorien wurden festgelegt:

- Kategorie 1: So genannte Einhüllen-Öltankschiffe „vor MARPOL“, d.h. Rohöl-Tankschiffe ab 20 000 Tonnen Tragfähigkeit und Ölerzeugnis-Tankschiffe ab 30 000 Tonnen Tragfähigkeit, die keine schutzbietend angeordneten Tanks für getrennten Ballast aufweisen.
- Kategorie 2 entspricht „MARPOL-Einhüllen-Öltankschiffen“ derselben Größe wie Schiffe der Kategorie 1, die jedoch über schutzbietend angeordnete Tanks für getrennten Ballast verfügen.
- Kategorie 3 entspricht Einhüllen-Öltankschiffen unterhalb der Größenklassen der Kategorien 1 und 2, jedoch oberhalb 5 000 Tonnen Tragfähigkeit.

Anmerkung: Tankschiffe der Kategorie 1 wurden im Allgemeinen vor 1982 gebaut, Tankschiffe der Kategorie 2 zwischen 1982 und 1996.

Nach den Bestimmungen für die Außerdienststellung von Einhüllen-Öltankschiffen der Verordnung (EG) Nr. 417/2002 gelten die folgenden Termine, ab denen der Betrieb von (a) Öltankern, die Häfen und Vorhäfen unter der Gerichtsbarkeit von Mitgliedstaaten anlaufen, und (b) Öltankern, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, verboten ist:

- bis 2007 für Öltankschiffe der Kategorie 1;
- bis 2015 für Öltankschiffe der Kategorie 2 und 3.

Zweitens sind in der Verordnung Altersgrenzen für verschiedene Kategorien von Einhüllen-Öltankschiffen je nach Kategorie und Baujahr festgelegt. Diese Altersgrenzen liegen im Allgemeinen im Bereich von 26 bis 30 Jahren.

Die genannten Altersgrenzen und Außerdienststellungstermine wurden parallel zu und in Übereinstimmung mit den Altersgrenzen der einschlägigen internationalen IMO-Vorschriften (geänderte Regel 13G von Anhang 1 des MARPOL-Übereinkommens) festgelegt.

Die Festlegung der genannten Außerdienststellungsregelung auf europäischer und internationaler Ebene wurde durch einen Kommissionsvorschlag für eine Verordnung angestoßen, die Teil des ERIKA-I-Pakets vom 21. März 2000 war. Der ursprüngliche Vorschlag war jedoch im anschließenden Gesetzgebungsverfahren erheblich verwässert worden.

Insbesondere hatte die Kommission als Termine für die Kategorien 1, 2 und 3 die Jahre 2005, 2010 bzw. 2015 vorgeschlagen. Wie bereits erwähnt, wurden die ersten beiden Termine auf 2007 und 2015 verschoben.

Ebenso wichtig war die Änderung der Altersgrenze für Tankschiffe der Kategorie 1. Die Kommission hatte eine Höchstaltersgrenze von 23 Jahren für diese Kategorie der ältesten Tankschiffe vorgeschlagen. In den schließlich verabschiedeten Rechtsvorschriften wurde dies jedoch auf eine Bandbreite von 26 bis 30 Jahren ausgedehnt.

Die PRESTIGE und die ERIKA waren Tankschiffe der Kategorie 1 mit einem Alter von 26 Jahren, als sich die Havarien ereigneten. Die PRESTIGE wäre gemäß den geltenden Rechtsvorschriften im März 2005 außer Dienst gestellt worden.

2.2.2 Vorgeschlagene Änderungen der Vorschriften für die Außerdienststellung

Die schweren Ölunfälle in Gemeinschaftsgewässern aufgrund der Havarien der Öltankschiffe ERIKA und PRESTIGE lassen die Angemessenheit der Altersgrenzen in der Verordnung Nr. 417/2002 höchst fraglich erscheinen.

Zweck der in diesem Vorschlag eingeführten Änderungen ist es, die Altersgrenzen zu senken und als Termine für die Außerdienststellung die im ERIKA-1-Paket vorgesehenen Termine festzulegen, um einen besseren Schutz der Meeresumwelt zu erreichen.

Tankschiffe der Kategorie 1 sind die am meisten gefährdeten und ältesten Tankschiffe. Sie sollten dringend außer Dienst gestellt werden. Der Endtermin für den Einsatz solcher Tankschiffe, die unter diese Verordnung fallen, wird daher von 2007 auf 2005 vorgezogen und die Altersgrenze wird auf 23 Jahre herabgesetzt.

Tankschiffe der Kategorie 2 – so genannte MARPOL-Tankschiffe – bieten besseren Schutz bei einem Aufgrundlaufen und bei Zusammenstößen. In Übereinstimmung mit dem US-amerikanischen Oil Pollution Act von 1990 schlug die Kommission einen Endtermin 2010 und ein Höchstalter von 28 Jahren vor. Wir kehren dabei zu dem ursprünglichen Kommissionsvorschlag zurück; wo die Verordnung (EG) Nr. 417/2002 jedoch strengere Bestimmungen vorsieht, werden diese beibehalten.

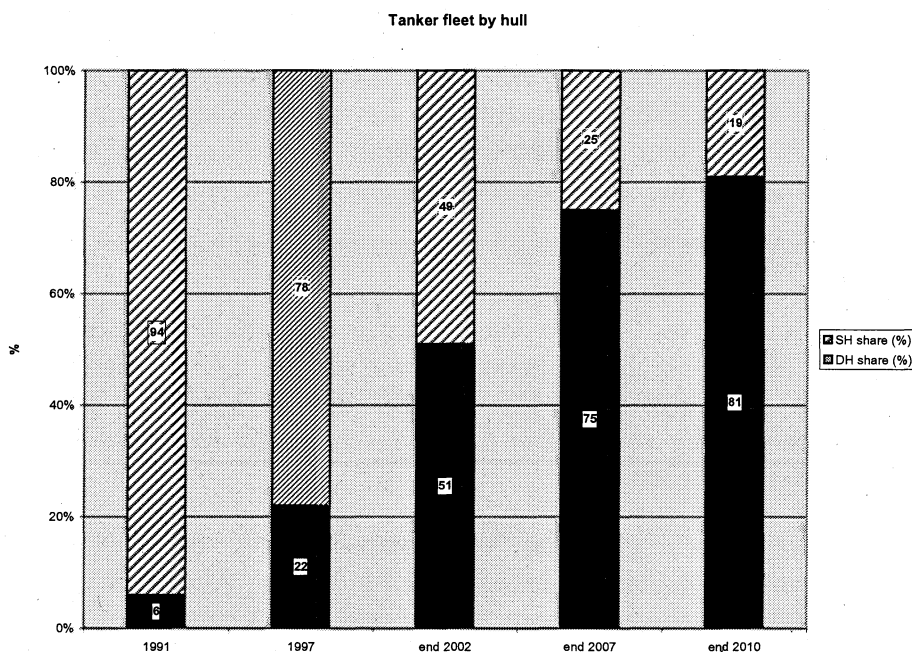
Die in der Verordnung 417/2002 festgelegten Regeln für die kleineren Tankschiffe unter 20 000 bzw. 30 000 Tonnen Tragfähigkeit, also Tankschiffe der Kategorie 3, die häufig im regionalen Verkehr eingesetzt werden, unterscheiden sich nur geringfügig vom ursprünglichen ERIKA-I-Vorschlag. Es wird jedoch vorgeschlagen, dass die Altersgrenze für diese Schiffe auf keinen Fall 28 Jahre überschreiten sollte, wie es auch für die Kategorie 2 vorgeschlagen wurde.

2.2.3 Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen auf die Öltankschiff flotte

Die weitere Beschleunigung der Außerdienststellung von Einhüllen-Öltankschiffen für den Transport von Öl aller Art wird nicht nur Einhüllen-Öltankschiffe unter EU-Flagge, sondern auch die Schiffe der Welttankerflotte betreffen, die EU-Häfen anlaufen. Der Öltransport von oder nach EU-Häfen macht rund 28 % aller Tankschifftransporte aus.

Die Welttankschiff flotte hat eine Kapazität von rund 330 Mio. Tonnen Tragfähigkeit und durchläuft derzeit einen beschleunigten Modernisierungsprozess. Die Tankschiff fahrt scheint sich bereits auf die Anwendung der geltenden Außerdienststellungsvorschriften eingestellt zu haben, wie die folgende Abbildung verdeutlicht:

Abb. 1: Prognostizierte Ersetzung von Einhüllen-Öltankschiffen weltweit
(Quelle: Intertanko)



Nach Angaben, die von der International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko) übermittelt wurden, unternimmt die Tankschiff fahrt derzeit das umfangreichste Erneuerungsprogramm seit eineinhalb Jahrzehnten. Anfang 2002 wurden mehr Schiffe erneuert als 1985, dem bisherigen Höhepunkt der Außerdienststellung von Tankschiffen, als eine Kapazität im Umfang von 30 Mio. Tonnen Tragfähigkeit verschrottet wurde. Bis 2005 werden bis zu 60 Mio. Tonnen Tragfähigkeit aus der jetzigen Flotte ausgemustert werden müssen, um die Aufnahme der jetzt bestellten Doppelhüllen-Öltankschiffe auszugleichen.

In den Auftragsbüchern der Werften stehen (weltweit) 600 Tankschiffe über 10 000 Tonnen Tragfähigkeit mit einer Gesamtkapazität von 60 Mio. Tonnen Tragfähigkeit. Der vorliegende Vorschlag dürfte einen weiteren Anstoß zu Neubauten geben.

Angesichts der derzeitigen Überkapazität der Welttankschiff flotte und der großen Zahl bestellter Tankschiffe besteht kein Grund für Befürchtungen, dass die Ölversorgung durch die vorliegenden Vorschläge beeinträchtigt werden könnte. Die Kommission ist sich jedoch der erheblichen wirtschaftlichen Auswirkungen bewusst, die diese Vorschläge auf die Tankschiff fahrt haben können, und wird so bald wie möglich eine weitere wirtschaftliche Analyse vorlegen.

2.3 Zustandsbewertungsschema

Das Zugangsbewertungsschema (CAS), das mit der Verordnung (EG) Nr. 417/2002 eingeführt wurde, stellt eine zusätzliche verstärkte Inspektionsregelung dar, die besonders für die Erkennung von Strukturschwächen von Einhüllen-Öltankschiffen ausgelegt ist. Sie wird alle zweieinhalb Jahre vom Flaggenstaat und von Klassifikationsgesellschaften in dessen Auftrag durchgeführt. Solche eingehenderen Inspektionen sind von Ausschlag gebender Bedeutung, da die Sicherheit eines Schiffs nicht nur vom Alter abhängt, sondern auch von der strukturellen Integrität, die häufig beispielsweise auch von der Wartung beeinflusst wird.

Zentrale Idee der geltenden EU- und IMO-Rechtsvorschriften ist, dass Einhüllen-Öltankschiffe der Kategorien 1 oder 2, die die Altersgrenze noch nicht erreicht haben, nur dann über das Jahr 2005 bzw. 2010 hinaus weiter betrieben werden dürfen, wenn sie die Prüfung im Rahmen des Zustandsbewertungsschemas (CAS) bestanden haben. Ist dies nicht der Fall, dürfen solche Tankschiffe, auch wenn sie verhältnismäßig neu sind, keine EU-Häfen anlaufen oder unter EU-Flagge fahren.

Die Verordnung (EG) Nr. 417/2002 ebenso wie die Regel 13G von Anhang I des MARPOL-Übereinkommens schreiben derzeit vor, dass Öltankschiffe der Kategorien 1 und 2 dem CAS ab dem Jahrestag der Ablieferung des Schiffs im Jahr 2005 bzw. 2010 entsprechen müssen. Derzeit gilt das CAS **nicht** für die kleineren Schiffe der Kategorie 3. Da auch diese Schiffe eine erhebliche Umweltverschmutzung verursachen können, schlägt die Kommission vor, auch sie verbindlich einzubeziehen.

Die Kommission schlägt daher vor vorzuschreiben, dass alle verbleibenden Kategorien von Einhüllen-Öltankschiffen ab einem Alter von 15 Jahren dem Zustandsbewertungsschema entsprechen müssen. Die Kommission ist sich bewusst, dass eine solche allgemeine Regelung die verfügbaren Kapazität der Inspektoren zur Durchführung solcher Inspektionen stark beanspruchen kann, und hält daher 2005 für das geeignete Startdatum.

3. EINZELERWÄGUNGEN

3.1 Zweck und Anwendungsbereich (*Artikel 1 Absatz 1 und 2*)

Artikel 1 wird geändert, um den neuen Zweck, das Verbot des Einsatzes von Einhüllen-Öltankschiffen für den Transport von Schwerölen, in die Verordnung aufzunehmen (*Artikel 1 Absatz 1*).

Der Anwendungsbereich wird geringfügig geändert, um auch „Ankergebiete“ zu erfassen, sodass Öltankschiffe ab 5000 Tonnen Tragfähigkeit erfasst sind, die in einen Hafen, einen Vorhafen oder ein Ankergebiet unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats einlaufen, unabhängig davon, welche Flagge sie führen, oder die die Flagge eines Mitgliedstaats führen. Dies ist mit der Richtlinie 95/21/EG in der geänderten Fassung² vereinbar, deren Geltungsbereich die Ankergebiete einschließt, in denen die Hafenstaaten die Gerichtshoheit haben und Inspektionen durchführen können (*Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a*)).

Darüber hinaus wird der Anwendungsbereich auf Öltankschiffe ab 600 Tonnen Tragfähigkeit ausgedehnt um sicherzustellen, dass das Verbot des Transports von Schwerölen mit Einhüllentankschiffen auch für kleine Tankschiffe zwischen 600 und 5000 Tonnen Tragfähigkeit gilt. Dies entspricht der von der Kommission ursprünglich vorgeschlagenen Untergrenze (*Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe b*)).

3.2 Verbot des Einsatzes von Einhüllen-Öltankschiffen für die Beförderung der umweltschädlichsten Schweröle (*Artikel 1 Absatz 3 und 4 Buchstabe b*)

Die neue Begriffsbestimmung 14 legt fest, welche Schweröle nicht nach oder von Häfen, Vorhäfen oder Ankergebieten der EU mit Einhüllen-Öltankschiffen transportiert werden dürfen, und die neuen Begriffsbestimmungen 15, 16, 17 und 18 legen die Merkmale dieser Öle fest. Der Begriffsbestimmung liegen die Codes der kombinierten Nomenklatur (KN-Codes) der Verordnung (EG) Nr. 1832/2002 der Kommission vom 1. August 2002 zur Änderung des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif zugrunde. Es wurden die Ölarten mit hoher Viskosität gewählt, die im Fall eines Ölunfalls entweder absinken oder im Meer treiben und Meeres- und Küstenumwelt am stärksten verschmutzen verursachen (*Artikel 1 Absatz 3*)).

Die Bestimmung zur Einführung dieses Verbots ist der *neue* Artikel 4 Absatz 2. Dieser Artikel sieht vor, dass Schwerölladungen nach oder von EU-Häfen ausnahmslos mit Doppelhüllen-Öltankschiffen, ungeachtet deren Flagge, zu befördern sind.

Der *alte* Artikel 4 Absatz 2 wird gestrichen, da er besondere Anforderungen an Tankschiffe der Kategorie 1 über 25 Jahre betrifft. Da die neue vorgeschlagene Altersgrenze für diese Schiffe bei 23 Jahren liegt, ist dieser Artikel nicht mehr relevant (*Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe b*)).

3.3 Weitere Beschleunigung der Außerdienststellung von Einhüllen-Öltankschiffen (*Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe a*)

Der Zeitplan für die Außerdienststellung von Einhüllen-Öltankschiffen, der in der Verordnung (EG) Nr. 417/2002 enthalten war, wird jetzt geändert und sieht eine neue Altersgrenze von 23 Jahren für Tankschiffe der Kategorie 1 sowie ein Höchstalter von 28 Jahren für Tankschiffe der Kategorien 2 und 3 vor. Dies entspricht den Altersgrenzen, die ursprünglich von der Kommission vorgeschlagen

² ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1, in der geänderten Fassung.

wurden, ebenso die neuen, durch diese Verordnung wieder eingeführten Endtermine, d.h. 2005, 2010 bzw. 2015 (*Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe a*)).

3.4 Frühere Einhaltung des Zustandsbewertungsschemas (CAS) (*Artikel 1 Absatz 5*)

Mit Artikel 1 Absatz 5 wird Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 417/2002 geändert um sicherzustellen, dass die CAS-Anforderung ab dem Jahrestag der Ablieferung des Schiffs im Jahr 2005 für alle verbleibenden Einhüllen-Öltankschiffe ab einem Alter von 15 Jahren gilt. Der Termin 2005 wird den Flaggenstaaten und den Klassifikationsgesellschaften, die Inspektionen in deren Namen durchführen, genügend Zeit geben, die entsprechenden CAS-Inspektionen vorzubereiten. Das Alter von 15 Jahren entspricht der gefestigten Praxis, Öltankschiffe eingehenderen Inspektionen zu unterziehen, um altersbedingte Mängel zu ermitteln.

Die CAS-Anforderung für Tankschiffe der Kategorie 1, die EU-Häfen anlaufen oder eine EU-Flagge führen, erübrigt sich, da diese Schiffe nach diesem Vorschlag bis 2005 außer Dienst gestellt werden. Artikel 5 wird stattdessen so geändert, dass Tankschiffe der Kategorie 3 einbezogen werden. Es gilt das in der Entschließung MEPC 94(46) angenommene und durch die Entschließung MEPC 99(48) geänderte CAS, wobei den in dieser Verordnung festgelegten Anwendungsterminen und Tankschiffkategorien Rechnung getragen wird.

4. VERABSCHIEDUNG

Angesichts der dringlichen Notwendigkeit, die Sicherheit des Öltransports auf See zu verbessern, und da die Maßnahme unter das Mitentscheidungsverfahren fällt, ersucht die Kommission die entscheidungsbefugten EU-Organe – das Europäische Parlament und den Rat –, diese Maßnahme so bald wie möglich zu verabschieden, damit sichergestellt ist, dass sie spätestens im März 2003 in Kraft tritt.

Die Kommission appelliert ferner an die Mitgliedstaaten sicherzustellen, dass die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) ähnliche Maßnahmen verabschiedet, damit eine größtmögliche Wirkung gewährleistet ist und eine geeignete Inspektionsregelung, die dem CAS gleichwertig ist, auch für Doppelhüllen-Öltankschiffe mit einem Alter über 15 Jahren eingeführt wird.

2002/aaaa (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 417/2002 zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

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

auf Vorschlag der Kommission,³

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses,⁴

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen,⁵

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags,⁶

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EG) Nr. 417/2002⁷ legt die beschleunigte Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen des MARPOL-Übereinkommens 73/78 für Einhüllen-Öltankschiffen fest, um die Gefahr von Ölverschmutzungen durch Unfälle in europäischen Gewässern zu verringern.
- (2) Die Gemeinschaft ist ernsthaft besorgt, dass die Altersgrenzen für den Betrieb von Einhüllen-Öltankschiffen in der genannten Verordnung nicht streng genug sind, und dass diese Altersgrenzen, insbesondere nach der Havarie des Einhüllen-Öltankschiffs der Kategorie 1 „PRESTIGE“, das mit 26 Jahren genauso alt war wie die „ERIKA“, weiter abgesenkt werden sollten.
- (3) In der Mitteilung der Kommission über die Sicherheit des Erdöltransports zur See⁸ wurden Altersgrenzen von 23, 28 bzw. 25 bis 30 Jahre für drei Kategorien von Einhüllen-Öltankschiffen sowie Fristen bis 2005, 2010 und 2015 für solche Tanker vorgeschlagen. Im ursprünglichen Vorschlag war vorgesehen, dass die Verordnung auf Öltankschiffe ab 600 Tonnen Tragfähigkeit gelten sollte. Die schließlich in der

³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁴ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁵ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁶ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁷ ABl. L 64 vom 7.3.2002, S. 1. Verordnung geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 (ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1).

⁸ KOM(2000) 142 endg. vom 21.3.2000.

Verordnung (EG) Nr. 417/2002 nach Verhandlungen eingeführten Grenzen waren in jeder Hinsicht weniger streng.

- (4) In der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat zur Erhöhung der Sicherheit im Seeverkehr⁹ nach dem Untergang des Öltankschiffs „PRESTIGE“ wurde die Absicht der Kommission angekündigt, eine Verordnung zum Verbot des Transports von schwerem Heizöl in Einhüllen-Öltankschiffen von oder zu Häfen in den Mitgliedstaaten vorzuschlagen.
- (5) In den Schlussfolgerungen des Rates vom 6. Dezember 2002 wurde die Kommission aufgefordert, vordringlich einen Vorschlag für die beschleunigte Ausmusterung von Einhüllen-Öltankschiffen vorzulegen und das Zustandsbewertungsschema für Tankschiffe bauartunabhängig ab einem Alter von 15 Jahren einzuführen. Der Rat einigte sich außerdem darauf, dass Schweröle nur in Doppelhüllen-Öltankschiffen transportiert werden dürfen.
- (6) Das Zustandsbewertungsschema ist so ausgelegt, dass strukturelle Schwächen in alternden Öltankschiffen erkannt werden können, und sollte daher ab 2005 für alle Öltankschiffe ab einem Alter von 15 Jahren gelten.
- (7) Das Europäische Parlament hat in seiner Entschließung EP XXXX zum Öltankschiffunglück der PRESTIGE vor der galicischen Küste vom 21. November 2002 strengere Maßnahmen gefordert und ausgeführt, dass dieses neue Öltankschiffunglück die Notwendigkeit eines wirksamen Handelns auf internationaler und EU-Ebene zur deutlichen Verbesserung der Sicherheit des Seeverkehrs erneut unterstreicht.
- (8) Die Verordnung (EG) Nr. 417/2002 sollte dementsprechend geändert werden –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

- 1) In Artikel 1 wird folgender Satzteil angefügt:
„und den Transport von Schwerölen von oder nach Häfen der Mitgliedstaaten mit Einhüllen-Öltankschiffen zu verbieten.“
- 2) Artikel 2 wird wie folgt geändert:
 - a) der erste Spiegelstrich von Absatz 1 erhält folgende Fassung:
„– die in einen Hafen, einen Vorhafen oder ein Ankergebiet unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats einlaufen, unabhängig davon, welche Flagge sie führen, oder“
 - b) Absatz 1 wird wie folgt ergänzt:
„Für die Zwecke von Artikel 4 Absatz 2 gilt diese Verordnung für Öltankschiffe ab 600 Tonnen Tragfähigkeit.“

⁹ KOM(2002) 681 endg. vom 3.12.2002.

3) In Artikel 3 werden die folgenden Punkte angefügt:

„14. „Schweröle“ schweres Heizöl, schweres Rohöl, Altöle, Bitumen und Teer.

15. „schweres Heizöl“ alle Ölerzeugnisse, die unter die KN-Codes¹⁰ 2710 19 51, 2710 19 55, 2710 19 61, 2710 19 63, 2710 19 65 und 2710 19 69 fallen.

16. „schweres Rohöl“ Rohöle, die unter KN-Code 2709 00 90 fallen und deren API-Grad kleiner als 30 ist.

17. „Altöle“ Abfälle, die hauptsächlich Erdöle oder bituminöse Mineralien mit oder ohne Wasser enthalten und unter KN-Code 2710 91 00 und 2710 99 00 fallen.

18. „Bitumen und Teer“ alle Ölerzeugnisse, die unter KN-Code 2713 20 00, 2713 90 10, 2713 90 90 und 2715 00 00 fallen.“

4) Artikel 4 wird wie folgt geändert:

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

„a) Öltankschiffe der Kategorie 1:

- 2003 bei Schiffen, die bis einschließlich 1980 abgeliefert wurden,
- 2004 bei Schiffen, die 1981 abgeliefert wurden,
- 2005 bei Schiffen, die 1982 oder danach abgeliefert wurden.

b) Öltankschiffe der Kategorie 2:

- 2003 bei Schiffen, die bis einschließlich 1975 abgeliefert wurden,
- 2004 bei Schiffen, die 1976 abgeliefert wurden,
- 2005 bei Schiffen, die 1977 abgeliefert wurden,
- 2006 bei Schiffen, die 1978 und 1979 abgeliefert wurden,
- 2007 bei Schiffen, die 1980 und 1981 abgeliefert wurden,
- 2008 bei Schiffen, die 1982 abgeliefert wurden,
- 2009 bei Schiffen, die 1983 abgeliefert wurden,
- 2010 bei Schiffen, die 1984 oder danach abgeliefert wurden.

c) Öltankschiffe der Kategorie 3:

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

¹⁰

Gemäß Festlegung in der Verordnung (EG) Nr. 1832/2002 der Kommission vom 1. August 2002 zur Änderung des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif, ABl. L 290 vom 28.10.2002, S. 197.

- 2004 bei Schiffen, die 1976 abgeliefert wurden,
- 2005 bei Schiffen, die 1977 abgeliefert wurden, 2006 bei Schiffen, die 1978 und 1979 abgeliefert wurden,
- 2007 bei Schiffen, die 1980 und 1981 abgeliefert wurden,
- 2008 bei Schiffen, die 1982 abgeliefert wurden,
- 2009 bei Schiffen, die 1983 abgeliefert wurden,
- 2010 bei Schiffen, die 1984 abgeliefert wurden,
- 2011 bei Schiffen, die 1985 abgeliefert wurden,
- 2012 bei Schiffen, die 1986 abgeliefert wurden,
- 2013 bei Schiffen, die 1987 abgeliefert wurden,
- 2014 bei Schiffen, die 1988 abgeliefert wurden,
- 2015 bei Schiffen, die 1989 oder danach abgeliefert wurden.“

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung

„2. Öltankschiffe, die Schweröle befördern, dürfen ungeachtet ihrer Flagge in Häfen, Vorhäfen und Ankergebiete unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats nur einlaufen, sofern es Doppelhüllen-Öltankschiffe sind.“

5) Artikel 5 erhält folgende Fassung

„Artikel 5

Entsprechung mit dem Zustandsbewertungsschema für Schiffe der Kategorien 2 und 3

- (1) Einem über 15 Jahre alten Öltankschiff darf es nach dem Jahrestag der Ablieferung des Schiffes im Jahr 2005 für Schiffe der Kategorie 2 und Kategorie 3 nur dann erlaubt werden, in Häfen, Vorhäfen oder Ankergebiete unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats einzulaufen, wenn es dem in Artikel 6 genannten Zustandsbewertungsschema entspricht.
- (2) Die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats dürfen den weiteren Betrieb eines über 15 Jahre alten Öltankschiffs unter der Flagge dieses Mitgliedstaats nach dem Jahrestag der Ablieferung des Schiffes im Jahr 2005 für Schiffe der Kategorie 2 und der Kategorie 3 nur dann erlauben, wenn dem in Artikel 6 genannten Zustandsbewertungsschema entsprochen wird.“

Artikel 2

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

Artikel 3

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

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

Geschehen zu Brüssel am

<i>Im Namen des Europäischen Parlaments</i>	<i>Im Namen des Rates</i>
<i>Der Präsident</i>	<i>Der Präsident</i>