

Ändrat förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om påskyndat införande av bestämmelser om dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov ⁽¹⁾

(2001/C 154 E/02)

(Text av betydelse för EES)

KOM(2000) 848 slutlig — 2000/0067(COD)

(Framlagt av kommissionen den 13 december 2000 enligt artikel 250.2 i EG-fördraget)

⁽¹⁾ EGT C 212 E, 25.7.2000, s. 121.

URSPRUNGLIGT FÖRSLAG

ÄNDRAT FÖRSLAG

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

Oförändrat

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artikel 80.2 detta,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yt-
trande,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget, och

av följande skäl:

- (1) Ytterligare åtgärder måste vidtas inom ramen för den gemensamma transportpolitiken för att förbättra säkerheten och förebygga föroreningar vid transporter till sjöss.
- (2) Gemenskapen är allvarligt bekymrad över de olyckor där oljetankfartyg varit inblandade och de därmed förknippade föroreningarna av gemenskapens kuststräckor, som skadar flora och fauna och andra marina resurser.
- (3) Kommissionen betonade i sitt meddelande om en gemensam politik för sjösäkerhet ⁽¹⁾ uppmaningen från rådets extraordinarie möte om miljö och transport den 25 januari 1993 om att stödja Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) åtgärder för att minska säkerhetsgapet mellan nya och existerande fartyg genom uppgradering och utfasning efter en rimlig tid i trafik av existerande fartyg byggda efter tidigare normer. I uppmaningen betonades att särskild uppmärksamhet skulle ägnas oljetankfartyg som inte uppfyller de krav som införs genom ändringarna i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och 1978 års protokoll till denna konvention (nedan gemensamt kallade MARPOL 73/78), som trädde i kraft 1982.

⁽¹⁾ KOM(93) 66 slutlig, 24.2.1993.

URSPRUNGLIGT FÖRSLAG

ÄNDRAT FÖRSLAG

- (4) Europaparlamentet välkomnade i sin resolution om en gemensam politik för sjösäkerhet ⁽¹⁾ kommissionens meddelande, och ansåg särskilt att åtgärder skulle vidtas för att förbättra säkerhetsnormerna för tankfartyg.
- (5) I sin resolution av den 8 juni 1993 ⁽²⁾, stödde rådet helt och hållet de mål som ställdes upp i kommissionens meddelande.
- (6) Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) fastställde i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och 1978 års protokoll till denna konvention (nedan gemensamt kallade MARPOL 73/78) internationellt antagna bestämmelser till förhindrande av förorening som påverkar konstruktionen och framförandet av oljetankfartyg.
- (7) IMO antog den 6 mars 1992 viktiga ändringar av MARPOL 73/78 som trädde i kraft den 6 juli 1993 och som innehåller striktare konstruktions- och byggnadsnormer för oljetankfartyg. Reglerna är avsedda att förebygga oljeutsläpp vid kollision eller grundstötning och innebär att oljetankfartyg som levererats från och med den 6 juli 1996 måste ha dubbelskrov eller likvärdig konstruktion. Ändringarna innehåller också en tidtabell för införandet som började löpa den 6 juli 1995, som innebär att oljetankfartyg med enkelskrov som levererats före den 6 juli 1996 måste uppfylla bestämmelserna om dubbelskrov eller likvärdig konstruktion senast 25 år eller i vissa fall 30 år efter det att de levererades. Detta innebär att existerande oljetankfartyg med enkelskrov som inte uppfyller kraven om segregerade barlasttankar och skyddande placering av sådana tankar bara kommer att tillåtas i internationell trafik efter 2007 eller i vissa fall 2012 om de uppfyller kraven på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion. För existerande oljetankfartyg med enkelskrov som uppfyller kraven om segregerade barlasttankar och skyddande placering av sådana tankar går tidsgränsen ut senast 2026.

⁽¹⁾ EGT C 91, 28.3.1994, s. 301.

⁽²⁾ EGT C 271, 7.10.1993, s. 1.

URSPRUNGLIGT FÖRSLAG

ÄNDRAT FÖRSLAG

- (8) Förenta staterna antog 1990, alltså innan MARPOL 73/78 ändrades, en lag om oljeutsläpp (Oil Pollution Act, nedan kallad OPA 90) som föreskriver dubbelskrov för både nya och existerande tankfartyg. Enligt bestämmelserna får oljetankfartyg med enkelskrov utan dubbel botten eller dubbla sidor bara gå till eller från amerikanska hamnar efter den 1 januari 2010 om de uppfyller kraven på dubbelskrov. Sådana fartyg som är minst 25 eller i vissa fall 23 år gamla måste uppfylla kraven redan 2005. För oljetankfartyg med enkelskrov och dubbel botten eller dubbla sidor går tidsfristen ut den 1 januari 2015, och sådana fartyg som är minst 30 eller i vissa fall 28 år gamla måste uppfylla kraven redan 2005.
- (9) De internationella och de amerikanska bestämmelserna har alltså olika ålders- och tidsgränser för när oljetankfartyg med enkelskrov måste uppfylla kraven på dubbelskrov. Detta kan från 2005 leda till att oljetankfartyg med enkelskrov, som på grund av ålder inte får gå till eller från amerikanska hamnar, och i ännu högre grad efter tidsgränserna 2010 och 2015, dirigeras om till andra delar av världen (inbegripet Europeiska unionen) tills deras ålder gör att de måste uppfylla kraven i MARPOL 73/78 om dubbelskrov.
- (10) Statistiken visar att äldre fartyg oftare är inblandade i olyckor. Det är internationellt erkänt att 1992 års ändringar av MARPOL 73/78, som innebär att existerande oljetankfartyg med enkelskrov måste uppfylla bestämmelserna om dubbelskrov eller likvärdig konstruktion när de uppnått en viss ålder, kommer att minska risken för oavsiktliga utsläpp vid kollision eller grundstötning.
- (11) Det ligger i gemenskapens intresse att anta åtgärder för att undvika att oljetankfartyg med enkelskrov, som på grund av ålder eller efter det att tidsfristerna gått ut inte får gå till och från amerikanska hamnar i stället går till och från europeiska hamnar, och därmed ökar risken för oavsiktliga oljeutsläpp i europeiska vatten.

URSPRUNGLIGT FÖRSLAG

- (12) Åtgärderna bör grundas på principerna i MARPOL 73/78, som innebär att existerande oljetankfartyg med enkelskrov måste uppfylla kraven på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion när de uppnått en viss ålder. Åldersgränserna bör vara samma som i OPA 90, och därför bör införandet av bestämmelserna om dubbelskrov eller likvärdig konstruktion enligt MARPOL 73/78 påskyndas och tidsgränser motsvarande de i OPA 90 införas, efter vilka enbart fartyg som uppfyller bestämmelserna får tillträde till en medlemsstats hamn eller inre vatten.

- (13) Bestämmelserna i regel 13 G i bilaga I till MARPOL 73/78 om att existerande oljetankfartyg med enkelskrov måste uppfylla bestämmelserna om dubbelskrov eller likvärdig konstruktion gäller bara råoljetankfartyg med minst 20 000 ton dödvikt och produkttankfartyg med minst 30 000 ton dödvikt. Kravet på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion i regel 13 F i bilaga I till MARPOL 73/78 gäller oljetankfartyg med minst 600 ton dödvikt som levererats efter den 6 juli 1996. Denna avgränsning när det gäller storlek gör att råoljetankfartyg med enkelskrov som levererats före den 6 juli 1996 och har en dödvikt på mellan 600 ton och 20 000 ton, och produkttankfartyg som levererats före den 6 juli 1996 och har en dödvikt på mellan 600 ton och 30 000 ton, inte omfattas. Denna klass av mindre oljetankfartyg är mycket viktig i handeln inom gemenskapen, och åtgärder bör alltså vidtas för att dessa fartyg också skall uppfylla bestämmelserna om dubbelskrov eller likvärdig konstruktion enligt MARPOL 73/78. Därför bör bestämmelser antas om att bestämmelserna om dubbelskrov eller likvärdig konstruktion enligt MARPOL 73/78 skall vara uppfyllda för att denna kategori av oljetankfartyg med enkelskrov skall få tillträde till en medlemsstats hamn eller inre vatten.

- (14) Europaparlamentet välkomnade i sin resolution om oljeutsläpp i Frankrike, antagen den 20 januari 2000, alla åtgärder från kommissionens sida att tidigarelägga det datum då alla oljetankfartyg måste ha dubbelskrov.

ÄNDRAT FÖRSLAG

- (13) Bestämmelserna i regel 13 G i bilaga I till MARPOL 73/78 om att existerande oljetankfartyg med enkelskrov måste uppfylla bestämmelserna om dubbelskrov eller likvärdig konstruktion gäller bara råoljetankfartyg med minst 20 000 ton dödvikt och produkttankfartyg med minst 30 000 ton dödvikt. Kravet på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion i regel 13 F i bilaga I till MARPOL 73/78 gäller oljetankfartyg med minst 600 ton dödvikt som levererats efter den 6 juli 1996. Denna avgränsning när det gäller storlek gör att råoljetankfartyg med enkelskrov som levererats före den 6 juli 1996 och har en dödvikt på mellan 600 ton och 20 000 ton, och produkttankfartyg som levererats före den 6 juli 1996 och har en dödvikt på mellan 600 ton och 30 000 ton, inte omfattas. Denna klass av mindre oljetankfartyg är mycket viktig i handeln inom gemenskapen, och åtgärder bör alltså vidtas, med undantag för oljetankfartyg på mindre än 3 000 ton dödvikt, för att dessa fartyg också skall uppfylla bestämmelserna om dubbelskrov eller likvärdig konstruktion enligt MARPOL 73/78. Därför bör bestämmelser antas om att bestämmelserna om dubbelskrov eller likvärdig konstruktion enligt MARPOL 73/78 skall vara uppfyllda för att denna kategori av oljetankfartyg med enkelskrov skall få tillträde till en medlemsstats hamn eller inre vatten.

Oförändrat

URSPRUNGLIGT FÖRSLAG

Med tanke på att tidsgränsen närmar sig för oljetankfartyg med enkelskrov som inte uppfyller kraven i MARPOL 73/78 på segregerade barlasttankar och skyddande placering av sådana tankar, finns det ingen anledning att behålla systemet för differentiering av avgifter enligt förordning (EG) nr 2978/94 mellan dessa oljetankfartyg och de som uppfyller dessa krav.

De åtgärder som krävs för genomförande av denna förordning är sådana åtgärder av allmän räckvidd som avses i artikel 2 i rådets beslut av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽¹⁾, och de skall därför antas med användning av det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5 i det beslutet.

Kommissionen bör med kommitténs biträde kunna ändra de bestämmelser i förordningen som hänvisar till regler i MARPOL 73/78 för att beakta ändringar i reglerna som antagits eller trätt i kraft.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1***Syfte**

Syftet med denna förordning är:

- att påskynda införandet av tillämpningen av kraven på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion enligt MARPOL 73/78 på oljetankfartyg med enkelskrov.

*Artikel 2***Räckvidd**

Denna förordning gäller alla oljetankfartyg med minst 600 ton dödvikt som

- går in i en medlemsstats hamn eller inre vatten, oavsett vilken flagg fartyget för, eller
- för en medlemsstats flagga.

*Artikel 3***Definitioner**

I denna förordning avses med

1. MARPOL 73/78: 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och 1978 års protokoll till denna konvention, inbegripet ändringar som trätt i kraft.

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

ÄNDRAT FÖRSLAG

(15) Med tanke på att tidsgränsen närmar sig för oljetankfartyg med enkelskrov som inte uppfyller kraven i MARPOL 73/78 på segregerade barlasttankar och skyddande placering av sådana tankar, finns det ingen anledning att behålla systemet för differentiering av avgifter enligt förordning (EG) nr 2978/94 mellan dessa oljetankfartyg och de som uppfyller dessa krav.

(16) De åtgärder som krävs för genomförande av denna förordning är sådana åtgärder av allmän räckvidd som avses i artikel 2 i rådets beslut av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽¹⁾, och de skall därför antas med användning av det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5 i det beslutet.

(17) Kommissionen bör med kommitténs biträde kunna ändra de bestämmelser i förordningen som hänvisar till regler i MARPOL 73/78 för att beakta ändringar i reglerna som antagits eller trätt i kraft.

Oförändrat

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

URSPRUNGLIGT FÖRSLAG

ÄNDRAT FÖRSLAG

2. oljetankfartyg: oljetankfartyg enligt definitionen i regel 1.4 i bilaga I till MARPOL 73/78.
3. dödvikt: dödvikt enligt definitionen i regel 1.22 i bilaga I till MARPOL 73/78.
4. nytt oljetankfartyg: nytt oljetankfartyg enligt definitionen i regel 1.26 i bilaga I till MARPOL 73/78.
5. råoljetankfartyg: råoljetankfartyg enligt definitionen i regel 1.29 i bilaga I till MARPOL 73/78.
6. produkttankfartyg: produkttankfartyg enligt definitionen i regel 1.30 i bilaga I till MARPOL 73/78.
7. oljetankfartyg med enkelskrov: oljetankfartyg som inte uppfyller kraven på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion enligt regel 13 F i bilaga I till MARPOL 73/78.
8. oljetankfartyg med dubbelskrov: oljetankfartyg som uppfyller kraven på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion enligt regel 13 F i bilaga I till MARPOL 73/78.
9. ålder: fartygets ålder uttryckt i antal gångna år sedan den dag då fartyget levererades.

*Artikel 4***Uppfyllande av kraven på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion beträffande oljetankfartyg med enkelskrov**

1. En medlemsstat skall vägra oljetankfartyg med enkelskrov tillträde till dess hamnar eller inre vatten efter nedan angivna tidpunkter, om inte fartyget uppfyller bestämmelserna om dubbelskrov eller likvärdig konstruktion i regel 13 F i bilaga I till MARPOL 73/78:

Råoljetankfartyg med minst 20 000 ton dödvikt och produkt-tankfartyg med minst 30 000 ton dödvikt som inte uppfyller kraven för nya oljetankfartyg i regel 13, 13 B, 13 E och 18.4 i bilaga I till MARPOL 73/78:

1. Råoljetankfartyg med minst 20 000 ton dödvikt och produkt-tankfartyg med minst 30 000 ton dödvikt som inte uppfyller kraven för nya oljetankfartyg i regel 13, 13 B, 13 E och 18.4 i bilaga I till MARPOL 73/78: När årsdagen för fartygets leverans infaller, enligt det schema för motsvarande år som anges i följande tabell:

- 2003 för fartyg som levererats 1973 eller tidigare,
- 2004 för fartyg som levererats 1974 och 1975,

URSPRUNGLIGT FÖRSLAG

ÄNDRAT FÖRSLAG

2. Råoljetankfartyg med minst 20 000 ton dödvikt och produkttankfartyg med minst 30 000 ton dödvikt som uppfyller kraven för nya oljetankfartyg i regel 13, 13 B, 13 E och 18.4 i bilaga I till MARPOL 73/78:

2. Råoljetankfartyg med minst 20 000 ton dödvikt och produkttankfartyg med minst 30 000 ton dödvikt som uppfyller kraven för nya oljetankfartyg i regel 13, 13 B, 13 E och 18.4 i bilaga I till MARPOL 73/78: När årsdagen för fartygets leverans infaller, enligt det schema för motsvarande år som anges i följande tabell:

- 2003 för fartyg som levererats 1977 eller tidigare,
- 2004 för fartyg som levererats 1978,
- 2005 för fartyg som levererats 1979,
- 2006 för fartyg som levererats 1980,
- 2007 för fartyg som levererats 1981,
- 2008 för fartyg som levererats 1982,
- 2009 för fartyg som levererats 1983,
- 2010 för fartyg som levererats 1984,
- 2011 för fartyg som levererats 1985,
- 2012 för fartyg som levererats 1986 och 1987,
- 2013 för fartyg som levererats 1988 och 1989,
- 2014 för fartyg som levererats 1990 och 1991,
- 2015 för fartyg som levererats 1992 eller senare.

3. Råoljetankfartyg med minst 3 000 ton dödvikt men understigande 20 000 ton och produkttankfartyg med minst 3 000 ton dödvikt men understigande 30 000 ton.

3. Råoljetankfartyg med minst 3 000 ton dödvikt men understigande 20 000 ton och produkttankfartyg med minst 3 000 ton dödvikt men understigande 30 000 ton: När årsdagen för fartygets leverans infaller, enligt det schema för motsvarande år som anges i följande tabell:

- 2003 för fartyg som levererats 1974 eller tidigare,
- 2004 för fartyg som levererats 1975 och 1976,
- 2005 för fartyg som levererats 1977 och 1978,

URSPRUNGLIGT FÖRSLAG

ÄNDRAT FÖRSLAG

- 2006 för fartyg som levererats 1979 och 1980,
- 2007 för fartyg som levererats 1981,
- 2008 för fartyg som levererats 1982,
- 2009 för fartyg som levererats 1983,
- 2010 för fartyg som levererats 1984,
- 2011 för fartyg som levererats 1985,
- 2012 för fartyg som levererats 1986,
- 2013 för fartyg som levererats 1987 och 1988,
- 2014 för fartyg som levererats 1989, 1990 och 1991,
- 2015 för fartyg som levererats 1992 eller senare.

2. Oljetankfartyg i kategori 1 som uppnått en ålder av 25 år och mer räknat från leveransdatum skall uppfylla någon av följande bestämmelser:

- a) vara utrustat med vingtankar eller dubbelt bottenutrymme som inte används för transport av olja och som uppfyller bredd- och höjdkraven i regel 13 F.4 i bilaga I till MARPOL 73/78, eller
- b) ha hydrostatiskt balanserad last i enlighet med de riktlinjer som utarbetats av IMO (Resolution MEPC 64 (36)).

3. Myndigheten kan tillåta fortsatt drift för oljetankfartyg i kategori 1 efter 2005 och för oljetankfartyg i kategori 2 efter 2010 i enlighet med ett särskilt system för bedömning av fartygens skick (enligt bilagan).

*Artikel***Underrättelse till IMO**

Rådets ordförandeskap och kommissionen skall underrätta Internationella sjöfartsorganisationen om att denna förordning antagits, och därvid hänvisa till artikel 211.3 i Förenta nationernas havsrättskonvention.

*Artikel***Kommittéförfarande**

1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté som inrättas genom artikel 12.1 i rådets direktiv 93/75/EEG ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Rådets direktiv 93/75/EEG av den 13 september 1993 om minimikrav för fartyg som anlöper eller avgår från gemenskapens hamnar med farligt eller förorenande gods (EGT L 247, 5.10.1993, s. 19).

Artikel 5

Oförändrat

Artikel 6

Oförändrat

URSPRUNGLIGT FÖRSLAG

ÄNDRAT FÖRSLAG

2. När det hänvisas till denna punkt skall det föreskrivande förfarande som anges i artikel 5 i rådets beslut 1999/468/EG tillämpas i enlighet med bestämmelserna i artikel 7.3 och artikel 8 i beslutet.

3. Den tidsperiod som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

Artikel

Ändringsförfarande

Artiklarnas hänvisningar till reglerna i bilaga I till MARPOL 73/78 kan ändras enligt det förfarande som anges i artikel 6 för att anpassa hänvisningarna om IMO antar ändringar av reglerna.

Artikel

Upphävande av rådets förordning (EG) nr 2978/94

Rådets förordning (EG) nr 2978/94 av den 21 november 1994 om genomförande av IMO-resolution A.747(18) om tillämpningen av mätning av dräktighet av barlastutrymmen i oljetankfartyg med segregerade barlasttankar⁽¹⁾ skall upphöra att gälla (tolv månader efter det att denna förordning trätt i kraft).

Artikel

Genomförande

1. Medlemsstaterna skall vid lämplig tidpunkt, dock innan den dag för ikraftträdande som anges i artikel 10, anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för förordningens genomförande.

2. När en medlemsstat antar de bestämmelser som avses i punkt 1 skall de innehålla en hänvisning till denna förordning eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

3. Medlemsstaterna skall till kommissionen snarast överlämna sådana bestämmelser i den inhemska lagstiftningen som de antar inom det område som omfattas av denna förordning.

Artikel

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*. Den skall tillämpas från och med (tolv månader efter den dag då den träder i kraft).

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

⁽¹⁾ EGT L 319, 12.12.1994, s. 1.

Artikel 7

Oförändrat

Artikel 8

Oförändrat

Artikel 9

Oförändrat

Artikel 10

Oförändrat

ÄNDRAT FÖRSLAG

BILAGA

SYSTEMET FÖR BEDÖMNING AV FARTYGENS SKICK

- A. System för särskild besiktning av tankfartyg i kategori 1 (råoljetankfartyg på 20 000 ton dödvikt och mer och produkttankfartyg på 30 000 ton dödvikt och mer, som inte uppfyller kraven för nya oljetankfartyg i reglerna 13, 13 B, 13 E och 18.4 i bilaga 1 till MARPOL 73/78) och för tankfartyg i kategori 2 (råoljetankfartyg på 20 000 ton dödvikt och mer och produkttankfartyg på 30 000 ton dödvikt och mer, som uppfyller kraven för nya tankfartyg i reglerna 13, 13 B, 13 E och 18.4 i bilaga 1 till MARPOL 73/78) som villkor för fortsatt drift efter år 2005 respektive 2010.
1. Den särskilda besiktningen måste genomföras i samband med den sista mellanbesiktning eller regelbundet återkommande besiktning som utförs före fristen den 1 januari 2005 respektive den 1 januari 2010 i enlighet med systemet för bedömning av fartygens skick (Condition Assessment Scheme). Om den särskilda besiktningen leder till ett positivt slutomdöme kan fartyget beviljas tillstånd till fortsatt drift. Fortsatt drift får dock under inga omständigheter beviljas efter den 1 januari 2007 respektive den 1 januari 2015.
 2. Vid den särskilda besiktningen krävs medverkan av ett annat klassificeringssällskap än det som utfärdade fartygs-certifikatet för att bekräfta att fartygets livstid kan förlängas. Huvudsyftet med den kontroll som utförs av det andra klassificeringssällskapet är att bekräfta de senaste tjockleksmått som det förra klassificeringssällskapet gjort, inbegripet kontroll av inspektionen av fartygsbotten från utsidan, enligt kraven i riktlinjerna från HSSC (IMO-resolution A.746 (18) för besiktningar enligt de harmoniserade besiktning- och certifieringssystemet) (i torrdocka eller genom undervattenskontroll) samt att åter beräkna balkarnas hållfasthet på grundval av de mått man fått på tjockleken.
 3. Om det andra klassificeringssällskapet vid den särskilda besiktningen upptäcker betydande korrosion eller konstruktionsmässiga brister som enligt dess synpunkt kan inverka skadligt på fartygets totalkonstruktion bör korrigerande åtgärder vidtas för att uppfylla kraven från det erkända sällskapet, innan fartyget kan beviljas tillstånd till förlängd drift efter den 1 januari 2005 respektive den 1 januari 2010 enligt vad som anges i punkt 1. Om så krävs skall det andra erkända klassificeringssällskapet göra ytterligare en besiktning för att förvissa sig om att de begärda korrigerande åtgärderna fullföljts och varit av god kvalitet. Om det andra erkända klassificeringssällskapet vid den särskilda besiktningen upptäcker smärre korrosion eller konstruktionsmässiga brister vilka, enligt dess åsikt inte kan inverka skadligt på fartygets totalkonstruktion, skall klassificeringssällskapet årligen följa upp hur dessa brister utvecklas.
 4. Fartyg inom denna kategori som omfattas av förordningen bör medföra certifikat som bevisar att den (de) särskilda besiktningen (besiktningarna) har genomförts i enlighet med det kontrollerande erkända klassificeringssällskapets önskemål, inbegripet resultatet av dessa kontroller.
- B. Denna bilaga skall ändras i enlighet med förfarandet i artikel 6 för att bringas i överensstämmelse med den överenskommelse som uppnås inom ramen för IMO.
-