394R2978

12.12.94 EUROOPAN YHTEISÖJEN VIRALLINEN LEHTI N:o L 319/1

# NEUVOSTON ASETUS (EY) N:o 2978/94,

**annettu 21 päivänä marraskuuta 1994,**

**erillisillä painolastisäiliöillä varustettujen öljysäiliöalusten painolastitilojen vetoisuuden mittaamisesta annetun kansainvälisen merenkulkujärjestön päätöslauselman A.747(18) täytäntöönpanosta**

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 84 artiklan 2 kohdan,

ottaa huomioon komission ehdotuksen [1],

ottaa huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon [2],

noudattaa perustamissopimuksen 189 c artiklassa määrättyä menettelyä [3],

sekä katsoo, että

öljysäiliöalukset saastuttavat meriä edelleen sekä tavanomaisessa käytössä että onnettomuuksien johdosta ja öljyn kuljetus merellä perinteisillä öljysäiliöillä varustetuilla säiliöaluksilla on jatkuva uhka meriympäristölle,

kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) yhteydessä on laadittu ympäristöystävällisten öljysäiliöalusten suunnittelua ja käyttöä koskevat kansainväliset määräykset,

sekä rannikkovaltiot että teollisuus hyötyvät ympäristöystävällisten säiliöalusten käytöstä,

kansainväliset yleissopimukset sisältävät öljysäiliöalusten varmentamista koskevia määräyksiä; IMO on kehittänyt edelleen öljysäiliöalusten erillisten painolastisäiliöiden vetoisuuden mittausmenetelmää,

yhtä lukuun ottamatta kaikki jäsenvaltiot ovat ratifioineet ja panneet täytäntöön vuoden 1973 kansainvälisen yleissopimuksen alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä sekä siihen liittyvän pöytäkirjan vuodelta 1978 (MARPOL-yleissopimus 73/78); kaikki jäsenvaltiot ovat ratifioineet ja panneet täytäntöön vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen,

IMO:n yleiskokouksen 6 päivänä marraskuuta 1991 antamassa päätöslauselmassa A.722(17) ja sitä seuraavassa erillisillä painolastisäiliöillä varustettujen öljysäiliöalusten painolastitilojen vetoisuuden mittaamisesta IMO:n yleiskokouksen 4 päivänä marraskuuta 1993 antamassa päätöslauselmassa A.747(18) ilmaistaan yleinen halu edistää ympäristöystävällisten öljysäiliöalusten suunnittelua ja erillisten painolastisäiliöiden käyttöä öljysäiliöaluksissa,

päätöslauselmassa A.747(18) IMO:n yleiskokous i) kehotti hallituksia neuvomaan satamaviranomaisia soveltamaan IMO:n suositusta erillisten painolastisäiliöiden vetoisuuden vähentämisestä arvioidessaan bruttovetoisuuteen perustuvia maksuja niiden öljysäiliöalusten osalta, joissa on erilliset painolastisäiliöt MARPOL-yleissopimuksen 73/78 liitteessä I olevan 13 säännön mukaisesti ja ii) kehotti hallituksia myös neuvomaan luotsausviranomaisia toteuttamaan mainitun suosituksen mukaiset toimenpiteet,

neuvosto on todennut, että tarvitaan voimakkaampia toimia yhteisön tai tapauksen mukaan kansallisella tasolla, sen varmistamiseksi, että meriturvallisuutta ja merien saastumisen ehkäisemistä koskeviin vaatimuksiin vastataan riittävällä tavalla; on suotavaa edistää kaksoislaidoituksella varustettujen öljysäiliöalusten tai muulla vaihtoehtoisella tavalla suunniteltujen öljysäiliöalusten, joiden suunnittelu vastaa MARPOL-yleissopimuksen 73/78, sellaisena kuin se on muutettuna 6 päivänä maaliskuuta 1992, liitteessä I olevaa 13 F sääntöä, sekä erillisillä painolastisäiliöillä varustettujen öljysäiliöalusten käyttöä,

kaksoislaidoituksella varustettujen tai muulla vaihtoehtoisella tavalla suunniteltujen öljysäiliöalusten osalta

---

[1] EYVL N:o C 5, 7.1.1994, s. 4

[2] EYVL N:o C 295, 22.10.1994, s. 26

[3] Euroopan parlamentin lausunto, annettu 3 päivänä toukokuuta 1994 (EYVL N:o C 205, 25.7.1994, s. 59), neuvoston yhteinen kanta, annettu 19 päivänä syyskuuta 1994 (EYVL N:o C 301, 27.10.1994, s. 34) ja Euroopan parlamentin päätös, tehty 16 päivänä marraskuuta 1994.

niiden erillisiä painolastisäiliöitä olisi tässä asetuksessa pidettävä MARPOL-yleissopimuksen 73/78 liitteessä olevan 13 säännön mukaisina,

on epäasianmukaista rangaista laivanvarustajia ja liikenteenhoitajia suunnittelultaan ja käyttöominaisuuksiltaan ympäristöystävällisten öljysäiliöalusten käyttämisestä,

erityisesti perimällä maksuja öljysäiliöalusten erillisten painolastisäiliöiden vetoisuudesta silloin, kun säiliöitä ei käytetä lastin kuljetukseen, rangaistaan taloudellisesti niitä, jotka ovat ottaneet merkittävän askeleen kohti puhtaampaa ympäristöä,

yksittäiset satamaviranomaiset ovat taloudellisista syistä vastahakoisia soveltamaan IMO:n päätöslauselmaa pelätessään joutuvansa epäsuotuisaan asemaan, jos ne ovat sen ainoita soveltajia,

kaikki jäsenvaltiot ovat hyväksyneet IMO:n päätöslauselmat A.722(17) ja A.747(18), mutta niitä ei vielä ole pantu täytäntöön kaikissa jäsenvaltioissa,

meriympäristön suojelemiseksi perinteisten öljysäiliöalusten aiheuttamalta saastumiselta satamaviranomaisten ja luotsausviranomaisten öljysäiliöaluksilta perimiä maksuja koskevat kansainväliset määräykset olisi pantava yhtenäisesti täytäntöön yhteisössä,

kilpailun vääristymisen välttämiseksi yhteisössä sekä tehokkaiden ja taloudellisesti kannattavien ratkaisujen löytymiseksi asetuksen antaminen on paras yhteisesti sovittu tapa kansainvälisten määräysten täytäntöönpanemiseksi samalla läheisyysperiaatetta noudattaen,

lippuvaltioiden ja muiden toimielinten, jotka antavat kansainvälisen öljystä aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevan todistuskirjan ja kansainvälisen mittakirjan (1969), sekä laivanvarustajien ja öljysäiliöaluksilta maksuja perivien henkilöiden on työskenneltävä yhdessä IMO:n päätöslauselman A.747(18) täytäntöönpanemiseksi meriympäristön suojelun parantamiseksi, ja

joissain jäsenvaltioissa on jo luotu järjestelmiä, joiden avulla voidaan, muuhun kuin päätöslauselmaan A.747(18) perustuen, vähentää maksuja ympäristöystävällisiltä aluksilta; mainitun päätöslauselman hengessä olisi säädettävä vaihtoehtoisesta vetoisuuteen perustuvasta maksujärjestelmästä, joka muodostuu tavanomaisesta tariffista poikkeavasta prosenttimäärästä siten, että keskimääräinen ero on vähintään sama kuin päätöslauselmassa määrätty; lisäksi olisi varmistettava, että erillisillä painolastisäiliöillä varustetut öljysäiliöalukset saavat ainakin yhtä hyvän kohtelun myös silloin, kun maksuja ei lasketa vetoisuuden perusteella,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

*1 artikla*

Tämän asetuksen säännösten mukaisesti yhteisön satamaviranomaisten ja luotsausviranomaisten on:

a) sovellettava yhteisössä kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) yleiskokouksen öljysäiliöalusten erillisten painolastisäiliöiden vetoisuuden mittaamisesta 4 päivänä marraskuuta 1993 antamaa IMO:n päätöslauselmaa A:747(18), jonka liite on tämän asetuksen liitteenä I, edistääkseen erillisillä painolastisäiliöillä varustettujen öljysäiliöalusten, mukaan lukien kaksoislaidoituksella varustetut öljysäiliöalukset sekä vaihtoehtoisella tavalla suunnitellut öljysäiliöalukset, käyttöä;

tai

b) sallittava erillisillä painolastisäiliöillä varustetuilta öljysäiliöaluksilta perittävien maksujen alennusjärjestelmä, joka poikkeaa IMO:n päätöslauselmasta A:747(18), mutta on sen hengen mukainen.

*2 artikla*

Tätä asetusta sovelletaan öljysäiliöaluksiin:

- jotka voivat kuljettaa erillistä painolastia erityisesti tähän tarkoitukseen nimetyissä säiliöissä;
- jotka on suunniteltu, rakennettu, mukautettu ja varustettu toimimaan ja joita käytetään erillisillä painolastisäiliöillä varustettuina öljysäiliöaluksina, mukaan lukien kaksoislaidoituksella varustetut öljysäiliöalukset ja vaihtoehtoisella tavalla suunnitellut öljysäiliöalukset;
- jotka täyttävät vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen määräykset; ja
- joilla on kansainvälinen mittakirja (1969).

*3 artikla*

1. Tässä asetuksessa:

a) "öljysäiliöaluksella" tarkoitetaan alusta, joka on MARPOL-yleissopimuksen 73/78 liitteessä I olevan 1 määräyksen 4 kohdassa tarkoitetun öljysäiliöaluksia koskevan määritelmän mukainen;

b) "erillisellä painolastilla" tarkoitetaan painolastia, joka on MARPOL-yleissopimuksen 73/78 liitteessä I olevan 1 määräyksen 17 kohdassa tarkoitetun erillistä painolastia koskevan määritelmän mukainen;

c) "erillisellä painolastisäiliöllä" tarkoitetaan säiliötä, jota käytetään yksinomaan erillisen painolastin kuljetukseen;

d) "erillisillä painolastisäiliöillä varustetulla öljysäiliöaluksella" tarkoitetaan öljysäiliöalusta, joka on varustettu erillisillä painolastisäiliöillä ja jonka lippuvaltion hallitus tai muu toimivaltainen toimielin

lippuvaltion puolesta on varmentanut erillisillä painolastisäiliöillä varustetuksi öljysäiliöalukseksi. Tämän vaatimuksen mukaisuudesta on kansainvälisen öljystä aiheutuvan pilaantumisen ehkäisemistä koskevan todistuskirjan täydennysosan asianomaisessa kohdassa oltava edellä tarkoitettujen viranomaisten antama selkeä maininta;

e) "kaksoislaidoituksella varustetulla öljysäiliöalukselle" tarkoitetaan erillisillä painolastisäiliöillä varustettua öljysäiliöalusta, joka on rakennettu MARPOL-yleissopimuksen 73/78 liitteessä I olevan 13 F säännön 3 kohdassa esitettyjen sääntöjen mukaisesti;

f) "vaihtoehtoisella tavalla suunnitellulla öljysäiliöaluksella" tarkoitetaan erillisillä painolastisäiliöillä varustettua öljysäiliöalusta, joka on rakennettu MARPOL-yleissopimuksen 73/78 liitteessä I olevan 13 F säännön 4 kohdassa esitettyjen vaatimusten mukaisesti;

g) "MARPOL-yleissopimuksella 73/78:lla" tarkoitetaan vuoden 1973 kansainvälistä yleissopimusta alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä, sellaisena kuin se on muutettuna siihen liittyvällä vuoden 1978 pöytäkirjalla, ja siihen liittyviä tämän asetuksen antopäivänä voimassa olevia muutoksia;

h) "satamaviranomaisilla" tarkoitetaan julkista tai yksityistä henkilöä, joka perii aluksilta maksuja tilojen ja palvelujen tarjoamisesta meriliikenteen hoitamista varten;

i) "luotsausviranomaisilla" tarkoitetaan julkista tai yksityistä henkilöä, jolla on valtuudet tarjota luotsauspalveluja meriliikenteen hoitamista varten;

j) "bruttovetoisuudella" tarkoitetaan vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen määräysten mukaisesti määriteltyä aluksen kokoa;

k) "vähennetyllä bruttovetoisuudella" tarkoitetaan öljysäiliöaluksen bruttovetoisuutta sen jälkeen, kun tämän asetuksen liitteessä I olevassa 4 kohdassa määrätyn kaavan mukaisesti laskettu erillisten painolastisäiliöiden bruttovetoisuus on vähennetty koko aluksen bruttovetoisuudesta.

2. Liitteessä II on MARPOL-yleissopimuksessa 73/78 annetut 1 kohdan a, b, e ja f kohdassa tarkoitetut määritelmät.

*4 artikla*

Toimivaltaisen toimielimen on antaessaan vuoden 1969 kansainvälistä mittakirjaa erillisillä painolastisäiliöillä varustetulle öljysäiliöälukselle, jonka vetoisuus on mitattu vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen määräysten mukaisesti, lisättävä tätä asetusta varten mittakirjaan "Huomautuksia" kohtaan tämän asetuksen liitteessä I olevan 3 kohdan mukainen maininta ja eriteltävä:

i) aluksen erillisten painolastisäiliöiden vetoisuus; vetoisuus lasketaan tämän asetuksen liitteessä I olevassa 4 kohdassa määrätyn menetelmän ja menettelyn mukaisesti;

ja

ii) aluksen vähennetty bruttovetoisuus.

*5 artikla*

1. Satamaviranomaisten ja luotsausviranomaisten on arvioidessaan kokonaan tai osittain aluksen bruttovetoisuuteen (GT) perustuvia öljysäiliöaluksilta perittäviä maksuja jätettävä öljysäiliöaluksen erillisten painolastisäiliöiden vetoisuus pois ja tehtävä laskelmansa aluksen vuoden 1969 kansainvälisen mittakirjan "Huomautuksia" kohdassa mainittuun vähennettyyn bruttovetoisuuteen perustuen.

2. Edellä 1 kohdassa säädetyn vaihtoehdon asemesta satamaviranomaisten ja luotsausviranomaisten on varmistettava, että tämän asetuksen 2 artiklan mukaiselta öljysäiliöalukselta perittävä maksu on vähintään 17 prosenttia alempi kuin vetoisuudel- taan samankokoiselta öljysäiliöalukselta, jossa ei ole erillisiä painolastisäiliöitä, perittävä maksu.

Satamaviranomaisten ja luotsausviranomaisten, jotka 13 päivänä kesäkuuta 1994 jo soveltavat ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettua yhtenäistä maksujärjestelmää, joka kuitenkin perustuu alempaan prosenttimäärään, on sovellettava vähintään 17 prosentin määrää viimeistään 1 päivänä tammikuuta 1997.

3. Jos maksut määritellään muuhun kuin vetoisuuteen perustuen, satamaviranomaisten sekä luotsausviranomaisten on varmistettava, että erillisillä painolastisäiliöillä varustetut öljysäiliöalukset saavat ainakin yhtä hyvän kohtelun kuin laskettaessa maksut 1 tai 2 kohdan mukaisesti.

4. Satamaviranomaisten ja luotsausviranomaisten on sovellettava kaikkiin erillisillä painolastisäiliöillä varustettuihin öljysäiliöaluksiin ainoastaan yhtä 1, 2 ja 3 kohdassa mainittua järjestelmää.

*6 artikla*

Tämän asetuksen liitettä I voidaan muuttaa 7 artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen IMO:n päätöslauselman A.747(18) sekä voimaan tulleiden asiaa koskevien kansainvälisten yleissopimusten muutosten huomioon ottamiseksi.

*7 artikla*

1. Komissiota avustaa komitea, joka muodostuu jäsenvaltioiden edustajista ja jonka puheenjohtajana on komission edustaja. Komissio kutsuu komitean koolle aina kun se on tämän asetuksen soveltamiseksi tarpeen.

2. Komitea laatii itse työjärjestyksensä.

3. Seuraavaa menettelyä sovelletaan 6 artiklassa tarkoitettuihin asioihin:

a) Komission edustaja tekee komitealle ehdotuksen tarvittavista toimenpiteistä. Komitea antaa lausuntonsa ehdotuksesta määräajassa, jonka puheenjohtaja voi asettaa asian kiireellisyyden mukaan. Lausunto

annetaan perustamissopimuksen 148 artiklan 2 kohdassa niiden päätösten edellytykseksi määrätyllä enemmistöllä, jotka neuvosto tekee komission ehdotuksesta. Komiteaan kuuluvien jäsenvaltioiden edustajien äänet painotetaan mainitussa artiklassa määrätyllä tavalla. Puheenjohtaja ei osallistu äänestykseen.

b) Komissio päättää suunnitelluista toimenpiteistä, jos ne ovat komitean lausunnon mukaiset.

c) Jos suunnitellut toimenpiteet eivät ole komitean lausunnon mukaisia tai lausuntoa ei ole annettu, komissio tekee viipymättä neuvostolle ehdotuksen tarvittavista toimenpiteistä. Neuvosto ratkaisee asian määräenemmistöllä. Jos neuvosto ei ole ratkaissut asiaa kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun asia on tullut vireille neuvostossa, komissio tekee päätöksen ehdotetuista toimenpiteistä.

*8 artikla*

1. Jäsenvaltioiden on hyvissä ajoin ja viimeistään 31 päivään joulukuuta 1995 mennessä annettava kaikki tämän asetuksen täytäntöönpanemiseksi tarvittavat lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset.

Näihin toimenpiteisiin kuuluu muun muassa valvonnan järjestäminen, valvontaa koskevat menettelyt ja valvonnan yksityiskohtaiset säännöt.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava vuosittain komissiolle kaikki saatavilla olevat tiedot tämän asetuksen soveltamisesta, mukaan lukien tiedot niiden satamaviranomaisten ja luotsausviranomaisten tekemistä rikkomisista.

3. Jäsenvaltioiden antamissa 1 kohdassa tarkoitetuissa säädöksissä on viitattava tähän asetukseen tai niihin on liitettävä viittaus niitä virallisesti julkaistaessa. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

4. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä asetuksessa tarkoitetuista kysymyksistä antamansa kaikki kansalliset säännökset viipymättä komissiolle. Komissio ilmoittaa tästä muille jäsenvaltioille.

*9 artikla*

1. Komissio tarkastelee vuosittain tämän asetuksen soveltamista jäsenvaltioilta 8 artiklan mukaisesti saamiensa kertomusten perusteella.

2. Komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle 31 päivään joulukuuta 1998 mennessä arviointikertomuksen 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetusta järjestelmästä.

*10 artikla*

Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 1996.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 21 päivänä marraskuuta 1994.

*Neuvoston puolesta*

*Puheenjohtaja*

M. WISSMANN

*LIITE I*

**Öljysäiliöalusten erillisten painolastisäiliöiden vetoisuuden mittaaminen**

Yhtenäisen perustan käyttämiseksi öljysäiliöalusten erillisten painolastisäiliöiden vetoisuuden mittaamiseksi hallintoelimille ja kansainvälisten todistusten antamiseen toimivaltaisille toimielimille sekä öljysäiliöaluksilta maksuja periville henkilöille suositellaan seuraavien periaatteiden hyväksymistä:

1. Alus varmennetaan kansainvälisen öljystä aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevan todistuskirjan täydennysosan 5 kohdassa tarkoitetuksi erillisillä painolastisäiliöillä varustetuksi öljysäiliöalukseksi ja erillisten painolastisäiliöiden sijainti ilmoitetaan täydennysosan 5.2 kohdassa.

2. Erillisillä painolastisäiliöillä tarkoitetaan MARPOL-yleissopimuksen 73/78 liitteessä I olevan 1 säännön 17 kohdassa tarkoitettuja yksinomaan erillisenä painolastina olevan veden kuljetukseen tarkoitettuja säiliöitä. Erillisillä painolastisäiliöillä olisi oltava erillinen painolastin pumppaus- ja putkistojärjestelmä painolastina olevan veden pumppaamiseksi ainoastaan merestä ja mereen. Erillisistä painolastisäiliöistä ei saa olle putkiliitäntää puhtaan veden järjestelmään. Painolastisäiliöitä ei saa käyttää lastin kuljetukseen tai aluksen varastojen tai aineiden varastointiin.

3. Vuoden 1969 kansainvälisen mittakirjan "Huomautuksia" kohtaan on tehtävä seuraava öljysäiliöalusten erillisiä painolastisäiliöiden vetoisuutta koskeva maininta:

   "Erilliset painolastisäiliöt ovat vuoden 1973 kansainvälisen yleissopimuksen alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä, sellaisena kuin se on siihen liittyvällä vuoden 1978 pöytäkirjalla muutettuna, liitteessä I olevan 13 säännön mukainen, ja näiden yksinomaan painolastina olevan veden kuljetukseen käytettyjen säiliöiden vetoisuus on ....

   Vähennetty bruttovetoisuus, jota olisi käytettävä vetoisuuteen perustuvia maksuja laskettaessa on ..."

4. Edellä tarkoitettu erillisten painolastisäiliöiden vetoisuus on laskettava seuraavaa kaavioita käyttäen.

   $K_1 \times V_b$

   jossa:

   $K_1$ = $0,2 + 0,02 \log_{10} V$ (tai kuten vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen lisäyksessä 2 taulukoidaan).

   $V$ = vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen 3 määräyksen määritelmän mukainen aluksen kaikkien suljettujen tilojen kokonaistilavuus kuutiometreinä.

   $V_b$ = vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen 6 määräyksen mukaisesti mittattu erillisten painolastisäiliöiden kokonaistilavuus kuutiometreinä.

*LIITE II*

**MARPOL-yleissopimuksessa annetut määritelmät 3 artiklan 3 kohdan a, b, e ja f alakohdan käsitteille**

*Asetuksen 1 kohdan a alakohta:*

"Öljysäiliöaluksilla" tarkoitetaan alusta, joka on suunniteltu ja mukautettu ensisijaisesti kuljettamaan öljyä irtolastina lastitiloissaan, mukaan lukien tämän yleissopimuksen liitteessä II määritellyt yhdistelmäalukset sekä sellaiset kemikaalisäiliöalukset, joiden lastina tai osalastina on öljyä irtolastina.

"Yhdistelmäaluksilla" tarkoitetaan alusta, joka on suunniteltu joko öljyn tai kiinteän lastin kuljetukseen irtolastina.

"Kemikaalisäiliöaluksilla" tarkoitetaan alusta, joka on suunniteltu tai mukautettu ensisijaisesti kuljettamaan haitallisia nestemäisiä aineita irtolastina, mukaan lukien tämän yleissopimuksen liitteessä I määritellyt öljysäiliöalukset, joiden lastina tai osalastinaan on haitallisia nestemäisiä aineita irtolastina.

*Asetuksen 1 kohdan b alakohta:*

"Erillisellä painolastilla" tarkoitetaan painolastina olevaa vettä, joka on laskettu lastina olevasta öljystä ja öljypolttoainejärjestelmästä täysin erillään olevaan säiliöön, joka on pysyvästi tarkoitettu painolastin kuljetukseen tai painolastin taikka muun lastin kuin tämän yleissopimuksen liitteissä määriteltyjen öljylastin tai haitallisten aineiden kuljetukseen.

*Asetuksen 1 kohdan e alakohta:*

"kaksoislaidoituksella varustetulla öljysäiliöaluksella" tarkoitetaan öljysäiliöalusta, jonka lastisäiliö suojataan koko pituudeltaan painolastisäiliöillä tai muilla tiloilla kuin lastisäiliöillä tai polttoainesäiliöillä.

*Asetuksen 1 kohdan f alakohta:*

"vaihtoehtoisella tavalla suunnitellulla öljysäiliöaluksella" tarkoitetaan:

- öljysäiliöalusta, joka on suunniteltu niin, että pohjalaidoitukseen, joka muodostaa ainoan rajapinnan lastin ja meren välillä, kohdistuva lastin ja höyryn aiheuttama paine ei ole suurempi kuin ulkopuolella olevan veden aiheuttama hydrostaattinen paine, ja
- öljysäiliöalusta, joka on suunniteltu jonkin muun menetelmän mukaisesti, jos tällä menetelmällä varmistetaan vähintään yhtä hyvä suojelun taso öljyn aiheuttaman pilaantumisen osalta yhteentörmäyksessä tai karilleajossa ja jos meriympäristön suojelukomitea on menetelmän periaatteessa hyväksynyt, ottaen huomioon kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) kehittämät ohjeet.