31994R2978

12.12.1994 *URADNI LIST EVROPSKIH SKUPNOSTI* L 319/1

UREDBA SVETA (ES) št. 2978/94

z dne 21. novembra 1994

o izvajanju Resolucije IMO A.747(18) o izmeritvi balastnih prostorov na tankerjih z ločenimi balastnimi tanki

SVET EVROPSKE UNIJE JE

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 84(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije ([1]),

ob upoštevanju mnenja Ekonomsko-socialnega odbora ([2]),

v skladu s postopkom iz člena 189c Pogodbe ([3]),

ker tankerji še naprej onesnažujejo morje bodisi v okviru normalnega delovanja ali naključno in ker prevoz olj s tankerji s klasičnimi cisternami za prevoz olj predstavlja nenehno nevarnost za morsko okolje;

ker so bila oblikovana mednarodno dogovorjena pravila o zasnovi in delovanju okolju prijaznih tankerjev pod pokroviteljstvom Mednarodne pomorske organizacije (IMO);

ker je obratovanje okolju prijaznih tankerjev koristno za obalne države, pa tudi za gospodarsko panogo;

ker mednarodne konvencije vsebujejo zahteve za izdajanje spričeval za tankerje; ker je IMO naprej razvijala postopek izmeritve ločenih balastnih tankov na tankerjih;

ker so vse države članice razen ene ratificirale in izvajale Mednarodno konvencijo o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij, 1973, in Protokol k tej konvenciji iz leta 1978 (*Marpol* 73/78); ker so vse države članice ratificirale in izvajale Mednarodno konvencijo o izmeritvi ladij, 1969;

ker Resolucija A.722(17), sprejeta na Skupščini IMO dne 6. novembra 1991, in njena naslednica Resolucija A.747(18), ki se nanaša na izmeritev balastnih tankov na tankerjih, sprejeta na Skupščini IMO dne 4. novembra 1993, izražata splošno željo po spodbujanju načrtovanja okolju prijaznih tankerjev in uporabi ločenih balastnih tankov na tankerjih;

ker je Skupščina IMO (i) v Resoluciji A.747(18) povabila vlade, da svetujejo pristaniškim upravam uporabo njenega priporočila o zmanjšanju tonaže ločenih balastnih tankov, ko določajo pristojbine na podlagi bruto tonaže za vse tankerje z ločenimi balastnimi tanki v skladu s pravilom 13 Priloge I k *Marpolu* 73/78, in (ii) je povabila vlade, da svetujejo tudi družbam, ki opravljajo pomorsko pilotažo, ukrepanje v skladu s priporočilom;

ker je Svet prepoznal potrebo po odločnejšem ukrepanju na ravni Skupnosti ali nacionalni ravni, kjer je primerno, da zagotovi ustrezno odzivanje na zahteve varnosti v pomorskem prometu in preprečevanje onesnaževanja morja; ker je zaželeno pospeševati uporabo tankerjev z dvojnim trupom ali tankerjev z drugačno zasnovo, ki izpolnjujejo zahteve pravila 13F Priloge I k *Marpol* 73/78, spremenjene dne 6. marca 1992, pa tudi tankerjev z ločenimi balastnimi tanki;

ker bi morali biti tankerji z dvojnim trupom in tankerji z drugačno zasnovo tako obravnavani za namen te uredbe, kakor da njihovi ločeni balastni tanki ustrezajo pravilu 13 Priloge I k *Marpolu* 73/78;

ker je neprimerno kaznovati ladjarje in upravljavce ladij, ki uporabljajo okolju prijazne tankerje po zasnovi in delovanju;

([1]) UL C 5, 7.1.1994, str. 4.

([2]) UL C 295, 22.10.1994, str. 26.

([3]) Mnenje Evropskega parlamenta z dne 3. maja 1994, Skupno stališče Sveta z dne 19. septembra 1994 (UL C 301, 27.10.1994, str. 34) in Sklep Evropskega parlamenta z dne 16. novembra 1994 (še neobjavljen v Uradnem listu).

ker zlasti zaračunavanje pristojbin na osnovi tonaže ločenih balastnih tankov tankerjev, ko ti prostori niso uporabljeni za prevoz tovora, predstavlja finančno neugodnost za tiste, ki so storili pomemben korak k čistejšemu okolju;

ker iz gospodarskih razlogov posamične pristaniške uprave nasprotujejo temu, da bi bile postavljene v neugoden položaj zato, ker samo one izvajajo Resolucijo IMO;

ker sta bili resoluciji IMO A.722(17) in A.747(18) sprejeti, niso pa ju še vse države članice začele izvajati;

ker bi bilo v Skupnosti zaradi zaščite morskega okolja pred onesnaževanjem tankerjev s klasično zasnovo treba zagotoviti, da pristaniške uprave in družbe, pooblaščene za opravljanje pomorske pilotaže, izvajajo enotno mednarodno dogovorjena pravila glede zaračunavanja dajatev na tankerjih;

ker bi bilo zato, da se prepreči izkrivljanje konkurence znotraj Skupnosti ter dosežejo učinkovite in stroškovno ugodne rešitve, sprejetje uredbe najboljši način skupnega delovanja za enotno izvajanje mednarodno dogovorjenih pravil v skladu z načelom subsidiarnosti;

ker morajo država zastave ali druge organizacije, ki izdajajo mednarodno spričevalo o preprečevanju onesnaževanja z oljem in mednarodno izmeritveno spričevalo (1969), pa tudi ladjarji in osebe, ki pobirajo dajatve na tankerjih, sodelovati pri izvajanju Resolucije IMO A.747(18), da bi izboljšali zaščito morskega okolja;

ker so v nekaterih državah članicah že vpeljani sistemi, ki omogočajo zmanjšanje dajatev na okolju prijaznih ladjah na drugih podlagah kot Resolucija IMO A.747(18); ker je v skladu z duhom te resolucije treba zagotoviti drugo shemo določanja pristojbin na podlagi tonaže, ki se bo razlikovala v odstotkih od običajne tarife, tako da bo povprečna razlika vsaj enaka tisti, ki je predvidena z resolucijo; ker je poleg tega treba zagotoviti, da tankerji z ločenimi balastnimi tanki niso nikoli obravnavani manj ugodno, tudi če se pristojbine ne izračunavajo na podlagi tonaže,

SPREJEL NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

V skladu z določbami te uredbe pristaniške uprave in družbe, pooblaščene za opravljanje pomorske pilotaže, znotraj Skupnosti:

(a) izvajajo znotraj Skupnosti Resolucijo IMO A.747(18) o izmeritvi ločenih balastnih tankov na tankerjih, sprejeto na Skupščini Mednarodne pomorske organizacije (IMO) dne 4. novembra 1993, katere priloga je v Prilogi I k tej uredbi, zato da spodbujajo uporabo tankerjev z ločenimi balastnimi tanki, vključno s tankerji z dvojnim trupom in tankerji z drugačno zasnovo; ali

(b) uporabijo sheme za zmanjšanje pristojbin, zaračunanih na tankerjih z ločenimi balastnimi tanki, ki se sicer razlikujejo od Resolucije IMO A.747(18), so pa v njenem duhu.

Člen 2

Ta uredba se uporablja za tankerje, ki:

— lahko prevažajo ločeni balast v posebej predvidenih tankih,

— so zasnovani, zgrajeni, prirejeni, opremljeni in delujejo kot tankerji z ločenimi balastnimi tanki, vključno s tankerji z dvojnim trupom in tankerji z drugačno zasnovo,

— izpolnjujejo zahteve Mednarodne konvencije o izmeritvi ladij, 1969 in

— imajo mednarodno izmeritveno spričevalo (1969).

Člen 3

1. V tej uredbi:

(a) „tanker“ pomeni ladjo, ki ustreza opredelitvi tankerja v pravilu 1(4) Priloge I k *Marpolu* 73/78;

(b) „ločeni balast“ pomeni balast, ki ustreza opredelitvi ločenega balasta v pravilu 1(17) v Prilogi I k *Marpolu* 73/78;

(c) „ločeni balastni tank“ pomeni rezervoar, ki se uporablja izključno za prevoz ločenega balasta;

(d) „tanker z ločenimi balastnimi tanki“ pomeni tanker, opremljen z ločenimi balastnimi tanki, ki ga vlada države zastave ali drugi organi, pooblaščeni, da to storijo v njenem imenu, potrdijo kot tanker, opremljen z ločenimi balastnimi tanki. Tak organ mora to skladnost jasno navesti v ustreznem odstavku dodatka k mednarodnemu spričevalu o preprečevanju onesnaževanja z oljem;

(e) „tanker z dvojnim trupom“ pomeni tanker z ločenimi balastnimi tanki, ki je zgrajen v skladu z zahtevami, določenimi v pravilu 13F(3) Priloge I k *Marpolu* 73/78;

(f) „tanker z drugačno zasnovo“ pomeni tanker z ločenimi balastnimi tanki, ki je zgrajen v skladu z zahtevami, določenimi v pravilu 13F(4) in (5) Priloge I k *Marpolu* 73/78;

(g) „*Marpol* 73/78“ pomeni Mednarodno konvencijo o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij, 1973, kakor je bila spremenjena s Protokolom 1978 h Konvenciji, skupaj s spremembami le-te, veljavnimi na dan sprejetja te uredbe;

(h) „pristaniška uprava“ je oseba javnega ali zasebnega prava, ki zaračunava ladjam pristojbine za uporabo naprav in storitev v pomorskem prometu;

(i) „družba, pooblaščena za opravljanje pomorske pilotaže“ je pravna oseba javnega ali zasebnega prava, ki je pooblaščena za opravljanje pilotažnih storitev v pomorskem prometu;

(j) „bruto tonaža“ pomeni mero zunanjih dimenzij ladje, opredeljenih v skladu z določbami Mednarodne konvencije o izmeritvi ladij, 1969;

(k) „zmanjšana bruto tonaža“ je bruto tonaža tankerja, ki predstavlja razliko med bruto tonažo celotne ladje in bruto tonažo ločenih balastnih tankov, izračunano po formuli, ki je dana v odstavku 4 Priloge I k tej uredbi.

2. Priloga II vsebuje opredelitve izrazov iz odstavka 1(a), (b), (e) in (f), po *Marpolu* 73/78.

Člen 4

Za namen te uredbe pristojna organizacija, ko izda mednarodno izmeritveno spričevalo (1969) za tanker z ločenimi balastnimi tanki, ki je izmerjen v skladu s pravili Mednarodne konvencije o izmeritvi ladij, 1969, vnese izjavo v rubriko „Opombe“ v smislu odstavka 3 Priloge I k tej uredbi, ki navaja:

(i) tonažo ločenih balastnih tankov ladje; ta tonaža je izračunana v skladu z metodo in postopkom, ki sta določena v odstavku 4 Priloge I k tej uredbi, in

(ii) zmanjšano bruto tonažo ladje.

Člen 5

1. Ko pristaniška uprava in družba, pooblaščena za opravljanje pomorske pilotaže, določata pristojbine za tankerje, ki v celoti ali delno temeljijo na bruto tonaži (bt) ladje, izključita tonažo ločenih balastnih tankov tankerja, tako da upoštevata za izračunsko osnovo zmanjšano bruto tonažo, navedeno v rubriki „Opombe“ mednarodnega izmeritvenega spričevala (1969) ladje.

2. Druga možnost je, da pristaniška uprava in družba, pooblaščena za opravljanje pomorske pilotaže, zagotovita, da je pristojbina za tanker, ki spada na področje uporabe te uredbe, kakor je predvideno v členu 2, najmanj za 17 % nižja od pristojbine za tanker brez ločenih balastnih tankov pri isti bruto tonaži.

Pristaniška uprava in družba, pooblaščena za opravljanje pomorske pilotaže, ki na 13. junij 1994 že uporabljata sistem pavšalne tarife, kakršen je predviden v prvem pododstavku, a temelji na nižjem odstotku, začneta najpozneje na dan 1. januarja 1997 uporabljati najmanj 17-odstotno stopnjo.

3. Kadar so pristojbine določene drugače kakor na osnovi bruto tonaže, pristaniška uprava, pa tudi družba, pooblaščena za opravljanje pomorske pilotaže, zagotovita, da tankerji z ločenimi balastnimi tanki niso obravnavani manj ugodno kakor takrat, ko so pristojbine izračunane v skladu z odstavkom 1 ali 2.

4. Pristaniška uprava in družba, pooblaščena za opravljanje pomorske pilotaže, uporabita za vse tankerje z ločenimi balastnimi tanki samo enega od sistemov, navedenih v odstavkih 1, 2 in 3.

Člen 6

Priloga I k tej uredbi se lahko spremeni v skladu s postopkom, določenim v členu 7, da bi se lahko upoštevale spremembe Resolucije IMO A.747(18) in ustreznih mednarodnih konvencij, ki so začele veljati.

Člen 7

1. Komisiji pomaga odbor, ki ga sestavljajo predstavniki držav članic, predseduje pa mu predstavnik Komisije. Komisija skliče ta odbor, kadarkoli je to potrebno zaradi uporabe te uredbe.

2. Odbor sprejme svoj poslovnik.

3. Za zadeve iz člena 6 se uporabi naslednji postopek:

(a) Predstavnik Komisije predloži odboru osnutek potrebnih ukrepov. Odbor da svoje mnenje o osnutku v roku, ki ga lahko določi predsednik glede na nujnost zadeve. Mnenje

sesprejme z večino, ki jo določa člen 148(2) Pogodbe za sprejemanje odločitev Sveta na predlog Komisije. Glasovi predstavnikov držav članic v odboru se ponderirajo na način iz navedenega člena. Predsednik ne glasuje.

(b) Komisija sprejme predlagane ukrepe, če so v skladu z mnenjem odbora.

(c) Če predvideni ukrepi niso v skladu z mnenjem odbora ali če mnenje ni bilo dano, Komisija takoj predloži Svetu predlog ukrepov, ki naj se sprejmejo. Svet odloča s kvalificirano večino. Če Svet ne odloči v treh mesecih po prejemu predloga, sprejme predlagane ukrepe Komisija.

Člen 8

1. Države članice sprejmejo pravočasno, vsekakor pa pred 31. decembrom 1995, zakone in druge predpise, ki so potrebni za izvajanje te uredbe.

Ti ukrepi med drugim obsegajo organizacijo, postopek in način nadzora.

2. Države članice Komisiji vsako leto pošljejo vse razpoložljive podatke o izvajanju te uredbe, vključno s kršitvami, ki jih zagrešijo njihove pristaniške uprave in družbe, pooblaščene za opravljanje pomorske pilotaže.

3. Države članice se v sprejetih predpisih iz odstavka 1 sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

4. Države članice predložijo Komisiji besedila temeljnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejete na področju, ki ga ureja ta uredba. Komisija obvesti o tem druge države članice.

Člen 9

1. Komisija vsako leto pregleda izvajanje te uredbe, potem ko prejme poročila držav članic, kakor je predpisano v členu 8.

2. Do 31. decembra 1998 Komisija predloži Evropskemu parlamentu in Svetu ocenjevalno poročilo o delovanju sistema, ki ga predvideva člen 5(2).

Člen 10

Ta uredba začne veljati dne 1. januarja 1996.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 21. novembra 1994

Za Svet

Predsednik

M. WISSMANN

PRILOGA I

Izmeritev tankerjev z ločenimi balastnimi tanki

Da bi uporabili enotno osnovo za izmeritev ločenih balastnih tankov na tankerjih, uprave, organizacije, pooblaščene za izdajanje mednarodnih spričeval, in osebe, ki pobirajo pristojbine na tankerjih, sprejmejo naslednja načela:

1. Ladja je potrjena kot tanker z ločenimi balastnimi tanki, kakor je navedeno v odstavku 5 dodatka k mednarodnemu spričevalu o preprečevanju onesnaževanja z oljem, pri čemer je namestitev ločenih balastnih tankov navedena v odstavku 5.2 dodatka.

2. Ločeni balastni tanki so tisti rezervoarji, ki se uporabljajo izključno za prevoz ločenega vodnega balasta, opredeljenega v Pravilu 1(17) Priloge I *Marpola* 73/78. Ločeni balastni tanki bi morali imeti ločeni črpalni in cevovodni sistem za balast, prilagojen za dovod in izpust vodnega balasta samo v morje in iz njega. Ne bi smelo biti nobene cevne povezave med ločenimi balastnimi prostori in sladkovodnim sistemom. Noben ločen balastni prostor ne sme biti uporabljen za prevoz katerega koli tovora ali za shranjevanje ladijskih zalog ali materiala.

3. V mednarodnem izmeritvenem spričevalu (1969) je v rubriki „Opombe“ predviden naslednji vpis tonaže ločenih balastov na tankerjih:

   „Ločeni balastni tanki so v skladu s pravilom 13 Priloge I k Mednarodni konvenciji o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij, 1973, spremenjeni s Protokolom 1978 h Konvenciji, in celotna tonaža takih rezervoarjev, ki se izključno uporabljajo za prevoz ločenega vodnega balasta, je …

   Zmanjšana bruto tonaža, ki bi se morala uporabljati za izračun pristojbin na osnovi tonaže, je …“

4. Tonaža ločenih balastnih tankov, ki so navedeni zgoraj, se izračuna po naslednji formuli:

   $K_1 \times V_b$

   pri čemer pomeni:

   K_1 = $0,2 + 0,02 \log_{10} V$ (ali po tabeli iz Dodatka 2 k Mednarodni konvenciji o izmeritvi ladij, 1969).

   V = celotna prostornina vseh zaprtih prostorov na ladji v kubičnih metrih, opredeljena v pravilu 3 Mednarodne konvencije o izmeritvi ladij, 1969.

   V_b = celotna prostornina ločenih balastnih tankov v kubičnih metrih, izračunana v skladu s pravilom 6 Mednarodne konvencije o izmeritvi ladij, 1969.

PRILOGA II

Opredelitev izrazov iz člena 3(1)(a), (b), (e) in (f) po *Marpolu* 73/78

K odstavku 1(a):

„Tanker“ pomeni ladjo, zgrajeno ali predelano predvsem za prevoz olj v rinfuzi v ladijskih prostorih za tovor ter vključuje kombinirane ladje in vsak „tanker za prevoz kemikalij“, kakor je opredeljeno v Prilogi II te konvencije, kadar prevaža celotni ali delni tovor nafte v rinfuzi.

„Kombinirana ladja“ pomeni ladjo, namenjeno za prevoz bodisi nafte bodisi trdnega tovora v razsutem stanju.

„Tanker za prevoz kemikalij“ pomeni ladjo, zgrajeno ali predelano predvsem za prevoz tovora škodljivih tekočih snovi v rinfuzi, in vključuje „tanker“, kakor je opredeljeno v Prilogi I te konvencije, kadar prevaža tovor ali del tovora škodljivih tekočih snovi v rinfuzi.

K odstavku 1(b):

„Ločeni balast“ pomeni vodni balast, napeljan v prostor, ki je popolnoma ločen od sistema naftnega tovora in naftnega goriva ter je stalno rezerviran za prevoz balasta ali za prevoz balasta ali drugega tovora razen olj ali škodljivih snovi v smislu različnih opredelitev v prilogah k tej konvenciji.

K odstavku 1(e):

„Tanker z dvojnim trupom“ pomeni tanker, pri katerem je prostor za tovor zaščiten po celotni dolžini z balastnimi tanki ali prostori razen s cisternami za tovor in oljno gorivo.

K odstavku 1(f):

„Tanker z drugačno zasnovo“ pomeni:

— tanker, ki je tako zasnovan, da pritisk tovora in pare na opločje dna, ki tvori edino pregrado med tovorom in morjem, ne presega zunanjega vodnega hidrostatičnega pritiska,

— tanker, zasnovan po postopkih, ki zagotavljajo vsaj enako raven zaščite pred onesnaževanjem z olji pri trčenju ali brodolomu in jih načelno odobri Odbor za zaščito morskega okolja na temelju smernic, ki jih je razvila Mednarodna pomorska organizacija.