31994R2978

REGULAMENTUL (CE) NR. 2978/94 AL CONSILIULUI
din 21 noiembrie 1994
privind punerea în aplicare a Rezoluției OMI A.747(18) referitoare la aplicarea măsurării tonajului cisternelor pentru balast de la bordul petrolierelor cu balast separat

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 84 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei [1],

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social [2],

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 189c din tratat [3],

întrucât petrolierele maritime continuă încă să polueze mările, fie prin exploatarea lor normală, fie accidental, iar transportul petrolului în petroliere echipate cu cisterne clasice reprezintă o amenințare continuă pentru mediul marin;

întrucât normele internaționale de proiectare și operare a petrolierelor care protejează mediul au fost stabilite sub auspiciile Organizației Maritime Internaționale (OMI);

întrucât operarea unor petroliere care protejează mediul aduce beneficii atât statelor de coastă, cât și industriei;

întrucât convențiile internaționale conțin cerințe referitoare la certificarea petrolierelor; întrucât metoda de măsurare a tonajului cisternelor de balast separat de la bordul petrolierelor a fost în continuare dezvoltată de către OMI;

întrucât toate statele membre în afară de unul au ratificat și au pus în aplicare Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave din 1973 și Protocolul din 1978 aferent (Marpol 73/78); întrucât toate statele membre au ratificat și au pus în aplicare Convenția internațională privind măsurarea tonajului navelor din 1969;

întrucât Rezoluția A.722(17) adoptată de Adunarea OMI la 6 noiembrie 1991 și succesoarea sa, Rezoluția A.747(18) privind aplicarea măsurării tonajului cisternelor de balast separat de la bordul petrolierelor, adoptată de Adunarea OMI la 4 noiembrie 1993, exprimă o dorință generală de a încuraja proiectarea unor petroliere care să protejeze mediul și să utilizeze cisterne de balast separat la bordul petrolierelor;

întrucât, în Rezoluția A.747(18), Adunarea OMI (i) a invitat guvernele să notifice autoritățile portuare, în vederea aplicării recomandărilor sale de deducere a tonajului rezervoarelor de balast separat atunci când evaluează tarifele pe baza tonajului brut, pentru toate petrolierele cu capacitate de balast separat, în conformitate cu Regula 13 din Anexa 1 la Marpol 73/78 și (ii) a invitat guvernele, de asemenea, să sfătuiască autoritățile de pilotaj să ia măsuri în conformitate cu recomandarea;

întrucât Consiliul a recunoscut necesitatea intensificării acțiunilor la nivel comunitar sau național, după caz, pentru a asigura un răspuns adecvat la cerințele siguranței maritime și prevenirea poluării marine; întrucât este de dorit să se promoveze utilizarea petrolierelor cu cocă dublă sau a petrolierelor cu caracteristici de proiectare alternative, care îndeplinesc cerințele Regulii 13F din anexa I la Marpol 73/78 modificat la 6 martie 1992, precum și utilizarea petrolierelor cu balast separat;

întrucât petrolierele cu cocă dublă și petrolierele cu caracteristici de proiectare alternative ar trebui considerate, în sensul

---

[1] JO C 5, 7.1.1994, p. 4.
[2] JO C 295, 22.10.1994, p. 26.
[3] Avizul Parlamentului European din 3 mai 1994, Poziția comună a Consiliului din 19 septembrie 1994 (JO C 301, 27.10.1994, p. 34) și Decizia Parlamentului European din 16 noiembrie 1994 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

prezentului regulament, ca fiind conforme, în privința cisternelor pentru balast separat, cu Regula 13 din anexa I la Marpol 73/78;

întrucât nu este corect să fie penalizați armatorii și operatorii pentru faptul că utilizează petroliere cu o construcție și operare care protejează mediul;

întrucât, în special, perceperea taxelor privind tonajul cisternelor de balast separat ale petrolierelor, în cazul în care respectivele cisterne nu sunt utilizate pentru transportul mărfurilor, constituie un dezavantaj financiar pentru cei care au făcut un pas important către un mediu mai curat;

întrucât, din motive economice, există autorități portuare individuale care nu doresc să fie dezavantajate de faptul că sunt singurele care pun în aplicare Rezoluția OMI;

întrucât Rezoluțiile OMI A.722(17) și A.747(18) au fost convenite dar nu au fost puse în aplicare de toate statele membre;

întrucât în scopul protejării mediului marin de poluarea produsă de petrolierele cu caracteristici de proiectare convenționale ar trebui să se realizeze o punere în aplicare unificată la nivel comunitar a normelor convenite pe plan internațional referitoare la perceperea taxelor pentru petroliere de către autoritățile portuare și autoritățile de pilotaj;

întrucât, pentru evitarea denaturării concurenței în cadrul Comunității și în vederea realizării unor soluții eficiente și cu costuri reduse, o acțiune concertată de aplicare unificată a normelor convenite pe plan internațional, în conformitate cu principiul subsidiarității, se poate stabili cel mai bine printr-un regulament;

întrucât statul de pavilion sau alte organisme care eliberează Certificatul internațional de prevenire a poluării cu petrol și Certificatul internațional de tonaj (1969), precum și armatorii și persoanele care percep taxe petrolierelor trebuie să coopereze pentru punerea în aplicare a Rezoluției OMI A.747(18) în vederea întăririi protecției mediului marin;

întrucât în unele state membre au fost deja stabilite sisteme de reducere a taxelor percepute navelor care protejează mediul, pe o altă bază decât Rezoluția OMI A.747(18); întrucât, în conformitate cu spiritul acestei rezoluții, este oportun să se prevadă un sistem alternativ de taxe bazate pe tonaj, constând dintr-o abatere procentuală de la tariful normal, astfel încât diferența medie să fie cel puțin egală cu cea prevăzută în rezoluție; întrucât este cazul, în plus, să se garanteze că petrolierele cu balast separat nu primesc niciodată un tratament mai puțin favorabil, chiar în cazurile în care taxele nu sunt calculate pe baza tonajului,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Autoritățile portuare și autoritățile de pilotaj din cadrul Comunității, în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament:

(a) pun în aplicare, în cadrul Comunității, Rezoluția OMI A.747(18) privind aplicarea măsurătorilor de tonaj ale cisternelor de balast separat de la bordul petrolierelor, adoptată de Adunarea Organizației Maritime Internaționale (OMI) la 4 noiembrie 1993, a cărei anexă este conținută în anexa I la prezentul regulament, pentru a încuraja utilizarea petrolierelor cu cisterne pentru balast separat, inclusiv a petrolierelor cu cocă dublă și a petrolierelor cu caracteristici de proiectare alternative; sau

(b) aplică sisteme de reducere a taxelor percepute pentru petroliere cu balast separat, diferite de cele prevăzute de Rezoluția OMI A.747(18), dar sunt în spiritul acestora.

Articolul 2

Prezentul regulament se aplică petrolierelor care:

— pot transporta balast în cisterne special amenajate;

— sunt proiectate, adaptate constructiv, echipate și operate ca petroliere cu balast separat, inclusiv petroliere cu cocă dublă și petroliere cu caracteristici de proiectare alternative;

— îndeplinesc cerințele Convenției internaționale privind măsurarea tonajului navelor (1969);

— dețin Certificatul internațional de tonaj (1969).

Articolul 3

(1) În înțelesul prezentului regulament:

(a) „petrolier” înseamnă o navă care este conformă cu definiția unui petrolier din Regula 1 alineatul (4) din anexa I la Marpol 73/78;

(b) „balast separat” înseamnă balastul care respectă definiția balastului separat din Regula 1 alineatul (17) din anexa I la Marpol 73/78;

(c) „cisternă de balast separat” înseamnă o cisternă utilizată exclusiv pentru transportul balastului separat;

(d) „petrolier cu balast separat” înseamnă un petrolier echipat cu cisterne pentru balast separat și certificat de guvernul statului de pavilion sau de alte organisme care au dreptul să facă aceasta în numele său, ca petrolier echipat cu cisterne pentru

balast separat. Această conformitate trebuie menționată în clar de autoritatea respectivă în paragraful pertinent al suplimentului la Certificatul internațional de prevenire a poluării cu petrol;

(e) „petrolier cu cocă dublă" înseamnă un petrolier cu balast separat, construit în conformitate cu cerințele prevăzute de Regula 13F alineatul (3) din anexa I la Marpol 73/78;

(f) „petrolier cu caracteristici de proiectare alternative" înseamnă un petrolier cu balast separat, construit în conformitate cu cerințele prevăzute de Regula 13F alineatele (4) și (5) din anexa I la Marpol 73/78;

(g) „Marpol 73/78" înseamnă Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave din 1973, modificată prin Protocolul din 1978 aferent, împreună cu modificările acesteia, în vigoare la data adoptării prezentului regulament;

(h) „autoritate portuară" este acea persoană de drept public sau privat care percepe taxe navelor pentru a pune la dispoziție instalații și a furniza servicii transporturilor maritime;

(i) „autoritate de pilotaj" este acea persoană de drept public sau privat care are dreptul să presteze servicii de pilotaj transporturilor maritime;

(j) „tonaj brut" înseamnă mărimea totală a unei nave maritime, stabilită în conformitate cu dispozițiile Convenției internaționale privind măsurarea tonajului navelor din 1969;

(k) „tonaj brut redus" este tonajul brut al unui petrolier la care se ajunge atunci când tonajul brut al rezervoarelor de balast separat, stabilit în conformitate cu formula dată în anexa I alineatul (4) la prezentul regulament, se scade din tonajul brut total al vasului.

(2) Anexa II conține definițiile date de Marpol 73/78 termenilor de la alineatul (1) literele (a), (b), (e) și (f).

Articolul 4

La emiterea Certificatului internațional de tonaj (1969) pentru un petrolier cu balast separat care a fost măsurat în conformitate cu normele Convenției internaționale de măsurare a tonajului navelor din 1969, organismul competent inserează, în sensul prezentului regulament, la rubrica „Observații", o declarație în conformitate cu anexa I alineatul (3) la prezentul regulament, specificând:

(i) tonajul rezervoarelor de balast separat ale navei; acest tonaj va fi calculat în conformitate cu metoda și procedura menționate în anexa I alineatul (4) la prezentul regulament; și

(ii) tonajul brut redus al vasului.

Articolul 5

(1) La evaluarea taxelor pentru petroliere, bazată în întregime sau parțial pe cifra tonajului brut al vasului, autoritățile portuare și autoritățile de pilotaj exclud tonajul cisternelor de balast separat ale petrolierelor, astfel încât să-și bazeze calculele pe tonajul brut redus indicat la rubrica „Observații" a Certificatului internațional de tonaj (1969) al vasului.

(2) Ca alternativă, autoritățile portuare și autoritățile de pilotaj iau măsuri astfel încât taxa pentru un petrolier care intră în sfera de aplicare a prezentului regulament prevăzută în articolul 2 să fie cu cel puțin 17 % mai scăzută decât taxa pentru un petrolier de același tonaj brut care nu are cisterne de balast separat.

Autoritățile portuare și autoritățile de pilotaj care deja aplică, la 13 iunie 1994, un sistem de rată fixă prevăzut în primul paragraf, dar bazat pe un procentaj mai redus, aplică procentul de 17 % ca procent minim cel târziu de la 1 ianuarie 1997.

(3) În cazul în care taxele sunt evaluate în alt mod decât pe baza tonajului brut, autoritățile portuare și autoritățile de pilotaj iau măsurile necesare pentru ca petrolierele cu balast separat să nu primească un tratament mai puțin favorabil decât în cazul în care taxele sunt calculate în conformitate cu dispozițiile alineatelor (1) sau (2).

(4) Autoritățile portuare și autoritățile de pilotaj aplică, pentru toate petrolierele cu balast separat, numai unul dintre sistemele menționate la alineatele (1), (2) și (3).

Articolul 6

Anexa I la prezentul regulament poate fi modificată în conformitate cu procedura stabilită în articolul 7 pentru a se lua în considerare modificările aduse Rezoluției OMI A.747(18) și convențiilor internaționale pertinente care au intrat în vigoare.

Articolul 7

(1) Comisia este sprijinită de un comitet format din reprezentanții statelor membre și prezidat de un reprezentant al Comisiei. Acest comitet este convocat de Comisie ori de câte ori este necesar pentru aplicarea prezentului regulament.

(2) Comitetul își stabilește regulamentul de procedură.

(3) În cazul problemelor reglementate în articolul 6 se aplică următoarea procedură:

(a) Reprezentantul Comisiei prezintă comitetului un proiect cu măsurile ce urmează să fie adoptate. Comitetul își dă avizul cu privire la acest proiect în termenul pe care președintele îl poate

stabili în funcție de urgența problemei în cauză. Avizul este emis cu majoritatea prevăzută în articolul 148 alineatul (2) din tratat pentru deciziile pe care Consiliul trebuie să le adopte la propunerea Comisiei. Voturile reprezentanților statelor membre sunt ponderate conform articolului menționat anterior. Președintele nu participă la vot.

(b) Comisia adoptă măsurile preconizate, dacă acestea sunt conforme cu avizul comitetului.

(c) Dacă măsurile preconizate nu sunt conforme cu avizul comitetului sau în absența avizului, Comisia prezintă Consiliului, fără întârziere, o propunere cu privire la măsurile ce trebuie adoptate. Consiliul hotărăște cu majoritate calificată. Dacă, în termen de trei luni de la data prezentării la Consiliu, acesta nu hotărăște, măsura propusă este adoptată de Comisie.

Articolul 8

(1) Statele membre adoptă în timp util, dar înainte de 31 decembrie 1995, actele cu putere de lege și actele administrative care pot fi necesare la punerea în aplicare a prezentului regulament.

Aceste măsuri cuprind, printre altele, organizarea, procedura și mijloacele de control.

(2) Statele membre transmit anual Comisiei toate informațiile disponibile privind aplicarea prezentului regulament, inclusiv încălcările comise de propriile autorități portuare și autorități de pilotaj.

(3) Când statele membre adoptă măsurile menționate în alineatul (1), ele conțin o trimitere la prezentul regulament sau sunt însoțite de o asemenea trimitere în momentul publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(4) Statele membre comunică imediat Comisiei toate dispozițiile de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezentul regulament. Comisia informează celelalte state membre cu privire la aceasta.

Articolul 9

(1) Comisia analizează anual punerea în aplicare a prezentului regulament, după primirea rapoartelor din partea statelor membre în conformitate cu dispozițiile articolului 8.

(2) Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului, până la 31 decembrie 1998, un raport de evaluare privind operarea sistemului, în conformitate cu dispozițiile articolului 5 alineatul (2).

Articolul 10

Prezentul regulament intră în vigoare la 1 ianuarie 1996.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 21 noiembrie 1994.

Pentru Consiliu

Președintele

M. WISSMANN

ANEXA I

Măsurarea tonajului cisternelor de balast separat din petroliere

În vederea utilizării unei baze unificate de aplicare a măsurării tonajului în cazul cisternelor de balast separat din petroliere, administrațiile, organismele recunoscute pentru eliberarea certificatelor internaționale și persoanele care percep taxe petrolierelor acceptă următoarele principii:

1. Vasul este certificat ca petrolier cu balast separat în conformitate cu alineatul (5) din suplimentul la Certificatul internațional de prevenire a poluării cu petrol, iar amplasarea cisternelor de balast separat este indicată în conformitate cu alineatul (5) punctul 2 din supliment.

2. Cisternele de balast separat sunt acele rezervoare utilizate exclusiv pentru transportul apei ca balast separat, în conformitate cu definiția din Regula 1 alineatul (17) din anexa I la Marpol 73/78. Cisternele de balast separat trebuie să aibă un sistem separat de pompare și de conducte utilizat numai pentru încărcarea și descărcarea apei de balast din mare și în mare. Nu trebuie să existe conexiuni prin conducte între cisternele de balast separat și sistemul de apă dulce. Nici o cisternă de balast separat nu trebuie utilizată pentru transportul vreunei încărcături sau pentru depozitarea proviziilor sau materialelor vasului.

3. În Certificatul internațional de tonaj (1969), la rubrica „Observații", se introduce tonajul cisternelor de balast separat din petroliere, după cum urmează:

   „Cisternele de balast separat sunt în conformitate cu prevederile Regulii 13 din anexa I la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave din 1973, modificată prin Protocolul din 1978 aferent, iar tonajul total al acestor cisterne utilizate exclusiv pentru transportul balastului separat este de.…

   Tonajul brut redus care ar trebui utilizat pentru calcularea taxelor pe bază de tonaj este de.…"

4. Tonajul cisternelor de balast separat menționat mai sus se calculează în conformitate cu următoarea formulă:

   $K_1 \times V_b$

   unde:

   $K_1 = 0{,}2 + 0{,}02 \log_{10} V$ (sau în conformitate cu tabelul din anexa 2 la Convenția internațională privind măsurarea tonajului navelor din 1969).

   V = volumul total al tuturor spațiilor închise ale vasului, în metri cubi, conform definiției din regula 3 din Convenția internațională privind măsurarea tonajului navelor din 1969.

   V_b = volumul total al rezervoarelor de balast separat, în metri cubi, măsurat în conformitate cu regula 6 din Convenția internațională privind măsurarea tonajului navelor din 1969.

ANEXA II

Definițiile date de Marpol 73/78 termenilor de la articolul 3 alineatul (1) literele (a), (b), (e) și (f)

Cu privire la alineatul (1) litera (a):

„Petrolier" înseamnă o navă construită sau adaptată, în primul rând, pentru transportul petrolului în vrac, în spațiile sale destinate transportului de încărcătură și include transportatoare combinate și orice „navă-cisternă pentru produse chimice" definită în anexa II la prezenta convenție, când transportă, ca încărcătură sau parte dintr-o încărcătură, petrol în vrac.

„Transportator combinat" înseamnă o navă proiectată pentru a transporta fie petrol, fie încărcătură solidă în vrac.

„Navă-cisternă pentru produse chimice" înseamnă o navă construită sau adaptată, în primul rând, pentru transportul unei încărcături în vrac de substanțe lichide nocive și include „petrolierul" definit în anexa I la prezenta Convenție atunci când transportă o încărcătură completă sau o încărcătură parțială de substanțe lichide nocive în vrac.

Cu privire la alineatul (1) litera (b):

„Balast separat" înseamnă apa de balast introdusă într-un rezervor care este complet separat de circuitul încărcăturii de petrol și de circuitul combustibilului lichid și care este permanent destinat transportului de balast sau transportului de balast ori de încărcături altele decât petrolul sau substanțele nocive în sensul diferitelor definiții din anexele la prezenta Convenție.

Cu privire la alineatul (1) litera (e):

„Petrolier cu cocă dublă" înseamnă un petrolier al cărui rezervor pentru încărcătură este protejat pe întreaga sa lungime de rezervoare de balast sau de spații altele decât rezervoarele pentru încărcătură și buncărele pentru combustibil.

Cu privire la alineatul (1) litera (f):

„Petrolier cu caracteristici de proiectare alternative" înseamnă:

— un petrolier astfel proiectat încât presiunea încărcăturii și a vaporilor exercitată asupra fundului bordajului metalic al cocii care formează o singură suprafață de separație între încărcătură și apa mării să nu depășească presiunea hidrostatică externă a apei,

— un petrolier proiectat în conformitate cu metode care asigură cel puțin același nivel de protecție împotriva poluării în eventualitatea unei coliziuni sau eșuări și care sunt aprobate în principiu de Comitetul privind protecția mediului marin, pe baza liniilor directoare elaborate de Organizația Maritimă Internațională.