Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

►**B**

RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 2978/94

af 21. november 1994

om gennemførelse af IMO-resolution A. 747(18) om anvendelse af tonnagemåling af ballastrum i olietankskibe med separate ballasttanke

(EFT L 319 af 12.12.1994, s. 1)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
►**M1**	Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 af 5. november 2002	L 324	1	29.11.2002

▼B

RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 2978/94

af 21. november 1994

om gennemførelse af IMO-resolution A. 747(18) om anvendelse af tonnagemåling af ballastrum i olietankskibe med separate ballasttanke

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 84, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen ([1]),

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg ([2]),

i henhold til fremgangsmåden i artikel 189 C i traktaten ([3]), og

ud fra følgende betragtninger:

Søgående olietankskibe forårsager fortsat driftsmæssig og hændelig forurening, og olietransport med traditionelt indrettede olietankskibe frembyder en stadig trussel mod havmiljøet;

inden for Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) er der fastlagt internationalt vedtagne regler for konstruktion og drift af miljøvenlige olietankskibe;

brugen af miljøvenlige olietankskibe gavner både kyststaterne og erhvervslivet;

internationale konventioner indeholder bestemmelser om udstedelse af certifikater for olietankskibe; IMO har fastlagt nærmere bestemmelser om tonnagemåling af separate ballasttanke i olietankskibe;

alle medlemsstaterne undtagen én har ratificeret og gennemført den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe af 1973, og den dertil knyttede protokol af 1978 (MARPOL 73/78); alle medlemsstaterne har ratificeret og gennemført den internationale konvention om måling af skibe af 1969;

i henhold til resolution A.722(17), som blev vedtaget af IMO's forsamling den 6. november 1991 og dens afløser resolution A.747(18) om anvendelse af tonnagemåling af separate ballasttanke i olietankskibe, som blev vedtaget af IMO's forsamling den 4. november 1993, udtrykkes et generelt ønske om at fremme konstruktion af miljøvenlige tankskibe og brug af separate ballasttanke i olietankskibe;

i resolution A.747(18) har IMO's forsamling i) opfordret regeringerne til at henstille til havnemyndighederne, at de anvender anbefalingen om at fradrage tonnagen af separate ballasttanke ved beregning af afgifter på grundlag af bruttotonnagen for alle tankskibe med separat ballastkapacitet i overensstemmelse med regel 13 i bilag I til MARPOL 73/78, og ii) desuden opfordret regeringerne til at henstille til lodsmyndighederne om at handle i overensstemmelse med anbefalingen;

Rådet har erkendt, at der alt efter omstændighederne på fællesskabsplan eller nationalt plan er behov for en øget indsats for at sikre en tilstrækkelig opfyldelse af kravene om sikkerhed til søs og forebyggelse af havforurening; det er ønskeligt at fremme brugen af olietankskibe med dobbelt skrog og olietankskibe med alternativ konstruktion, der opfylder kravene i regel 13 F i bilag I til MARPOL 73/78, som ændret den 6. marts 1992, og brugen af olietankskibe med separate ballasttanke;

([1]) EFT nr. C 5 af 7. 1. 1994, s. 4.

([2]) EFT nr. C 295 af 22. 10. 1994, s. 26.

([3]) Europa-Parlamentets udtalelse afgivet den 3. maj 1994 (EFT nr. C 205 af 25. 7. 1994, s. 59), Rådets fælles holdning af 19. september 1994 (EFT nr. C 301 af 27. 10. 1994, s. 34), og Europa-Parlamentets afgørelse af 16. november 1994 (endnu ikke offentliggjort i Tidende).

▼B

olietankskibe med dobbelt skrog og olietankskibe med alternativ konstruktion skal i forbindelse med anvendelsen af denne forordning behandles, som om deres separate ballasttanke opfyldte regel 13 i bilag I til MARPOL 73/78;

det er ikke rimeligt at straffe redere og operatører, der bruger olietankskibe, som er miljøvenlige i konstruktions- og driftsmæssig henseende;

der er navnlig en økonomisk ulempe for dem, der har taget et vigtigt skridt til gavn for et renere miljø, når der beregnes afgifter af tonnagen af olietankskibes separate ballasttanke, når disse tanke ikke anvendes til transport af ladning;

af økonomiske grunde vil de enkelte havnemyndigheder nødig påføre sig selv den ulempe, der kunne være forbundet med, at de var de eneste, der efterlevede IMO-resolutionen;

alle medlemsstater har tilsluttet sig, men ikke alle har gennemført IMO-resolution A.722(17) og A.747(18);

når det drejer sig om beskyttelse af havmiljøet mod forurening fra konventionelle olietankskibe, bør der finde en ensartet gennemførelse sted i Fællesskabet af internationalt vedtagne regler for havne- og lodsorganisationers opkrævning af afgifter af olietankskibe;

for at undgå konkurrencefordrejning inden for Fællesskabet og for at nå frem til effektive og rentable løsninger, kan en samordnet indsats med henblik på en ensartet gennemførelse af de internationalt vedtagne regler i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet bedst sikres ved en forordning;

flagstaten eller andre bemyndigede, der udsteder det internationale certifikat om forebyggelse af olieforurening og det internationale målebrev (1969), og ligeledes rederne og de instanser, der pålægger olietankskibe afgifter, må samarbejde om at gennemføre IMO's resolution A.747(18) for at øge beskyttelsen af havmiljøet;

nogle medlemsstater har allerede indført ordninger om nedsættelse af afgifterne for miljøvenlige skibe på et andet grundlag end IMO's resolution A.747(18); i overensstemmelse med resolutionens ånd bør der udformes en alternativ løsning for tonnagebaserede afgifter, bestående af en procentuel forskel i forhold til den gældende takst, således at den gennemsnitlige forskel bliver mindst den samme som forskellen i henhold til resolutionen; det bør desuden sikres, at olietankskibe med separate ballasttanke aldrig behandles mindre gunstigt, selv når afgifterne ikke beregnes på grundlag af tonnagen —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Havne- og lodsmyndighederne i Fællesskabet skal i overensstemmelse med denne forordning:

a) i Fællesskabet gennemføre resolution A.747(18) om anvendelse af tonnagemåling af separate ballasttanke i olietankskibe, der blev vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisations (IMO) forsamling den 4. november 1993, og hvis bilag er indeholdt i bilag I til denne forordning, for at fremme brugen af olietankskibe med separate olieballasttanke, herunder olietankskibe med dobbelt skrog og olietankskibe med alternativ konstruktion; eller

b) anvende ordninger med nedsatte afgifter for olietankskibe med separate ballasttanke, der er forskellige fra IMO-resolution A.747(18), men i resolutionens ånd.

Artikel 2

Denne forordning gælder for olietankskibe,

— der i særligt indrettede tanke kan føre separat ballast

▼B

— der er konstrueret, bygget, indrettet, udstyret og drives som olietankskibe med separate ballasttanke, herunder olietankskibe med dobbelt skrog og olietankskibe med alternativ konstruktion

— der opfylder kravene i den internationale konvention om måling af skibe, 1969); og

— som har det internationale målebrev (1969).

Artikel 3

1. I denne forordning forstås ved:

a) »olietankskib«: et skib, der er i overensstemmelse med definitionen af et olietankskib i regel 1, nr. 4, i bilag I til MARPOL 73/78

b) »separat ballast«: den ballast, der er i overensstemmelse med definitionen af separat ballast i regel 1, nr. 17, i bilag I til MARPOL 73/78

c) »separat ballasttank«: en tank, der udelukkende anvendes til føring af separat ballast

d) »olietankskib med separate ballasttanke«: et olietankskib, som er forsynet med separate ballasttanke og af flagstatens regering eller andre bemyndigede, er certificeret som et olietankskib forsynet med separate ballasttanke. Den pågældende myndighed skal klart attestere, at disse krav er opfyldt, under det relevante punkt i supplementet til det internationale certifikat om forebyggelse af olieforurening

e) »olietankskib med dobbelt skrog«: et olietankskib med separate ballasttanke, som er bygget i overensstemmelse med kravene i regel 13F, nr. 3, i bilag I til MARPOL 73/78

f) »olietankskib med alternativ konstruktion«: et olietankskib med separate ballasttanke, som er bygget i overensstemmelse med kravene i regel 13F, nr. 4 og 5, i bilag I til MARPOL 73/78

▼M1

g) »marpol 73/78«: den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe som ændret ved protokollen af 1978, i den gældende affattelse

▼B

h) »havnemyndighed«: en offentlig eller privat juridisk person, som pålægger skibe afgifter for at stille faciliteter og tjenesteydelser til rådighed for skibsfarten

i) »lodsmyndighed«: en offentlig eller privat juridisk person, som er bemyndiget til at yde lodstjeneste til skibsfarten

j) »bruttotonnage«: mål for et skibs samlede størrelse fastlagt i overensstemmelse med bestemmelserne i den internationale konvention af 1969 om måling af skibe

k) »nedsat bruttotonnage«: et olietankskibs bruttotonnage, som opnås ved at fratrække de separate ballasttankes bruttotonnage, som fastsat efter formlen i nr. 4 i bilag I til denne forordning, hele skibets bruttotonnage.

2. Bilag II indeholder MARPOL 73/78's definitioner af udtrykkene i stk. 1, litra a), b), e) og f).

Artikel 4

Med henblik på denne forordning skal det kompetente organ, når det udsteder det internationale målebrev (1969) for et olietankskib med separate ballasttanke, som er målt efter reglerne i den internationale konvention af 1969 om måling af skibe, under rubrikken »Bemærkninger« anføre en påtegning, der er i overensstemmelse med punkt 3 i bilag I til denne forordning, og som angiver

i) tonnagen af skibets separate ballasttanke; denne tonnage skal beregnes efter den metode og fremgangsmåde, der er fastlagt i nr. 4 i bilag I til denne forordning, og

ii) skibets nedsatte bruttotonnage.

▼B

Artikel 5

1. Ved beregningen af afgifter for olietankskibe helt eller delvis på grundlag af skibets bruttotonnage (BT) udelukker havnemyndighederne og lodsmyndighederne tonnagen af olietankskibets separate ballasttanke, således at deres beregninger bygger på skibets nedsatte bruttotonnage, som anført under rubrikken »Bemærkninger« i skibets internationale målebrev (1969).

2. Havne- og lodsmyndighederne skal alternativt sikre, at afgiften for et olietankskib, der er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde som defineret i artikel 2, er mindst 17 % lavere end afgiften for et tankskib uden separate ballasttanke med samme bruttotonnage.

Havne- og lodsmyndigheder, som den 13. juni 1994 allerede anvender en ordning med faste satser som omhandlet i foregående afsnit, men med en lavere procentsats, anvender senest den 1. januar 1997 satsen 17 %.

3. Hvis afgifterne beregnes på anden måde end på grundlag af bruttotonnage, skal havnemyndighederne og lodsmyndighederne sikre, at olietankskibe med separate ballasttanke ikke får en behandling, der er mindre gunstig, end hvis afgifterne beregnes i overensstemmelse med stk. 1 eller 2.

4. Havnemyndighederne og lodsmyndighederne må for alle olietankskibe med separate ballasttanke kun anvende én af de i stk. 1, 2 og 3, nævnte beregningsmetoder.

Artikel 6

Bilag I til denne forordning kan ændres efter proceduren i artikel 7 for at tilpasse det til ændringer af IMO-resolution A.747(18) og de relevante internationale konventioner, der er trådt i kraft.

▼M1

Ændringer af de internationale instrumenter, der er nævnt i artikel 3, kan udelukkes fra nærværende forordnings anvendelsesområde, jf. artikel 5 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 af 5. november 2002 om oprettelse af et udvalg for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS) ([1]).

Artikel 7

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS), der er nedsat ved artikel 3 i forordning (EF) nr. 2099/2002.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ([2]), jf. dens artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

▼B

Artikel 8

1. Medlemsstaterne vedtager rettidigt og inden den 31. december 1995 de love og administrative bestemmelser, der måtte være nødvendige til gennemførelsen af denne forordning.

Disse forskrifter skal bl. a. omfatte kontroltilrettelæggelse, -procedure og -midler.

([1]) EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1.
([2]) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

▼B

2. Medlemsstaterne sender årligt Kommissionen alle foreliggende oplysninger om gennemførelsen af denne forordning herunder overtrædelser begået af deres havnemyndigheder og lodsmyndigheder.

3. Når medlemsstaterne vedtager de i stk. 1 nævnte love og administrative bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til denne forordning, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

4. Medlemsstaterne meddeler straks Kommissionen alle nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af denne forordning. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom.

Artikel 9

1. Kommissionen undersøger hvert år anvendelsen af forordningen, når den har modtaget rapporterne fra medlemsstaterne som omhandlet i artikel 8.

2. Kommissionen forelægger senest den 31. december 1998 Europa-Parlamentet og Rådet en evalueringsrapport vedrørende den i artikel 5, stk. 2, omhandlede ordning.

Artikel 10

Denne forordning træder i kraft den 1. januar 1996.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hvert medlemsstat.

▼B

BILAG I

Tonnagemåling af separate ballasttanke i olietankskibe

Af hensyn til et ensartet grundlag for anvendelsen af tonnagemåling af separate ballasttanke i olietankskibe skal administrationer, organer, der er anerkendt til at udstede internationale certifikater, og instanser, der pålægger olietankskibe afgifter, acceptere følgende principper:

1. Skibet er certificeret som et olietankskib med separate ballasttanke som anført under punkt 5 i supplementet til det internationale certifikat om forebyggelse af olieforurening, og de separate ballasttankes placering er anført under punkt 5.2 i dette supplement.

2. Separate ballasttanke er de tanke, der alene anvendes til føring af separat vandballast, som defineret i regel 1, nr. 17, i bilag I til MARPOL 73/78. De separate ballasttanke skal have et separat ballastpumpe- og -rørsystem indrettet til indtagning og udtømning af ballastvand alene fra og til havet. Der må ikke være rørforbindelser fra de separate ballasttanke til ferskvandssystemet. Ingen separate ballasttanke må bruges til føring af ladning eller oplagring af stores eller materiel.

3. I det internationale målebrev (1969) anføres der under rubrikken »Bemærkninger« følgende påtegning om tonnagen af de separate ballasttanke i olietankskibe:

   »De separate ballasttanke er i overensstemmelse med regel 13 i bilag I til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973, som ændret ved den dertil knyttede protokol af 1978, og den samlede tonnage af sådanne tanke, der alene bruges til føring af separat vandballast, er …

   Den nedsatte bruttotonnage, der skal bruges til beregning af afgifter baseret på tonnage, er…«.

4. Tonnagen af ovennævnte separate ballasttanke beregnes efter følgende formel:

   $K_1 \times V_b$

   hvor:

   K_1 = $0{,}2 + 0{,}02 \log_{10} V$ (eller efter tabellen i tillæg 2 til den internationale konvention om måling af skibe, 1969).

   V = det samlede rumfang i kubikmeter af alle lukkede rum i skibet som defineret i regel 3 i den internationale konvention om måling af skibe, 1969.

   V_b = det samlede rumfang i kubikmeter af de separate ballasttanke målt i henhold til regel 6 i den internationale konvention om måling af skibe, 1969.

▼B

BILAG II

Definitioner fra MARPOL 73/78 af udtrykkene i artikel 3, stk. 1, litra a), b), e) og f)

Ad stk. 1, litra a):

Ved et »olietankskib« forstås et skib bygget eller indrettet til primært at føre olie i bulk i lastrummene; det omfatter »combination carriers« og et hvilket som helst »kemikalietankskib« som defineret i bilag II til denne konvention, når det fører en ladning eller partladning olie i bulk.

Ved »combination carrier« forstås et skib, som er konstrueret til at føre enten olie eller tørlast i bulk.

Ved »kemikalietankskib« forstås et skib, bygget eller indrettet til primært at føre ladninger, som består af skadelige, flydende stoffer i bulk og omfatter et »olietankskib« som defineret i bilag I til denne konvention, når det fører en ladning eller partladning skadelige, flydende stoffer i bulk.

Ad stk. 1, litra b):

Ved »separat ballast« forstås det ballastvand, der er tilført en tank, som er fuldstændig adskilt fra lastolie- og brændselsoliesystemet, og som permanent anvendes til føring af ballast, eller til føring af ballast eller ladninger, som ikke består af olie eller skadelige stoffer som defineret forskellige steder i bilagene til denne konvention.

Ad stk. 1, litra e):

Ved »olietankskibe med dobbelt skrog« forstås olietankskibe, hvis hele lasttanklængde er beskyttet af ballasttanke eller andre tanke end last- og brændselsolietanke.

Ad stk. 1, litra f):

Ved »olietankskibe med alternativ konstruktion« forstås:

— olietankskibe, som er konstrueret således, at lastoliens søjle- og damptryk på skibets bundplade, som er eneste adskillelse mellem lasttankene og søen, ikke overstiger det ydre hydrostatiske vandtryk

— olietankskibe, hvis konstruktionsformer sikrer mindst det samme niveau af beskyttelse mod olieforurening i tilfælde af kollision eller grundstødning, og hvis principper er godkendt af Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet på baggrund af retningslinjer, som er udarbejdet af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO).