Το έγγραφο αυτό συνιστά βοήθημα τεκμηρίωσης και δεν δεσμεύει τα κοινοτικά όργανα

►**B** **ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 2978/94 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

της 21ης Νοεμβρίου 1994

για την εκτέλεση του ψηφίσματος Α.747 (18) του IMO σχετικά με την εφαρμογή της καταμέτρησης της χωρητικότητας των χώρων έρματος στα πετρελαιοφόρα διαχωρισμένου έρματος

(ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 1)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
►**M1**	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Νοεμβρίου 2002	L 324	1	29.11.2002

▼B

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 2978/94 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 21ης Νοεμβρίου 1994

για την εκτέλεση του ψηφίσματος Α.747 (18) του ΙΜΟ σχετικά με την εφαρμογή της καταμέτρησης της χωρητικότητας των χώρων έρματος στα πετρελαιοφόρα διαχωρισμένου έρματος

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 84 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής [1],

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής [2],

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 189 Γ της συνθήκης [3],

Εκτιμώντας:

ότι εξακολουθεί να σημειώνεται τόσο η λειτουργική όσο και η λόγω ατυχημάτων ρύπανση από ποντοπόρα πετρελαιοφόρα και ότι η μεταφορά πετρελαίου από δεξαμενόπλοια με συμβατικού τύπου δεξαμενές συνιστά συνεχή απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον·

ότι, υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), έχουν καθοριστεί διεθνώς συμφωνημένοι κανόνες για το σχεδιασμό και τη λειτουργία φιλικών προς το περιβάλλον πετρελαιοφόρων·

ότι η λειτουργία φιλικών προς το περιβάλλον πετρελαιοφόρων είναι επωφελής τόσο για τα παράκτια κράτη όσο και για τη βιομηχανία·

ότι οι διεθνείς συμβάσεις περιέχουν απαιτήσεις για την πιστοποίηση των πετρελαιοφόρων ότι ο ΙΜΟ έχει επεξεργαστεί περαιτέρω τη μέθοδο καταμέτρησης της χωρητικότητας των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος σε πετρελαιοφόρα·

ότι όλα τα κράτη μέλη, εκτός από ένα, έχουν επικυρώσει και εφαρμόζουν τη διεθνή σύμβαση του 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία καθώς και το σχετικό πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL 73/78)· ότι όλα τα κράτη μέλη έχουν επικυρώσει και εφαρμόζουν τη διεθνή σύμβαση του 1969 για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων·

ότι με το ψήφισμα Α.722(17) που ενέκρινε η συνέλευση του ΙΜΟ στις 6 Νοεμβρίου 1991 και με το επακόλουθο ψήφισμα Α.747(18) για την εφαρμογή της καταμέτρησης της χωρητικότητας των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος σε πετρελαιοφόρα, το οποίο εγκρίθηκε από τη συνέλευση του ΙΜΟ στις 4 Νοεμβρίου 1993, διατυπώνεται η γενική επιθυμία να ενθαρρυνθεί ο σχεδιασμός δεξαμενοπλοίων φιλικών προς το περιβάλλον καθώς και η χρήση δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος σε πετρελαιοφόρα·

ότι, με το ψήφισμα Α.747(18) η συνέλευση του ΙΜΟ κάλεσε τις κυβερνήσεις i) να ζητήσουν από τις λιμενικές και τις πλοηγικές αρχές να εφαρμόζουν τη σύστασή του για την αφαίρεση της χωρητικότητας των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος κατά τον καθορισμό των τελών με βάση την ολική χωρητικότητα για όλα τα δεξαμενόπλοια διαχωρισμένου έρματος σύμφωνα με τον κανο-

---

([1]) ΕΕ αριθ. C 5 της 7. 1. 1994, σ. 4.

([2]) ΕΕ αριθ. C 295 της 22. 10. 1994, σ. 26.

([3]) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 3ης Μαΐου 1994 (ΕΕ αριθ. C 205 της 25. 7. 1994, σ. 59), κοινή θέση του Συμβουλίου της 13ης Σεπτεμβρίου 1994 (ΕΕ αριθ. C 301 της 27. 10. 1994, σ. 34) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 16ης Νοεμβρίου 1994 (δεν δημοσιεύθηκε ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα).

▼B

νισμό 13 του παραρτήματος I της MARPOL 73/78 και ii) να ζητήσουν από τις πλοηγικές αρχές να ενεργούν σύμφωνα με τη σύσταση·

ότι το Συμβούλιο αναγνωρίζει την ανάγκη εντονότερης δράσης σε κοινοτικό ή εθνικό επίπεδο, ανάλογα με την περίπτωση, προκειμένου να εξασφαλιστεί ικανοποιητική αντιμετώπιση των απαιτήσεων ναυτικής ασφάλειας και η πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης· ότι είναι επιθυμητή η προώθηση της χρησιμοποίησης πετρελαιοφόρων διπλού κύτους ή πετρελαιοφόρων εναλλακτικού σχεδιασμού που πληρούν τις απαιτήσεις του κανονισμού 13F του παραρτήματος I της MARPOL 73/78, όπως αυτή τροποποιήθηκε στις 6 Μαρτίου 1992, καθώς και πετρελαιοφόρων διαχωρισμένου έρματος·

ότι, για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, τα πετρελαιοφόρα διπλού κύτους και τα πετρελαιοφόρα εναλλακτικού σχεδιασμού πρέπει να έχουν ίδια μεταχείριση με τα πετρελαιοφόρα διαχωρισμένου έρματος που είναι σύμφωνα με τον κανονισμό 13 του παραρτήματος I της MARPOL 73/78·

ότι είναι άτοπο να επιφυλάσσεται δυσμενής μεταχείριση στους πλοιοκτήτες και τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν πετρελαιοφόρα φιλικά προς το περιβάλλον τόσο από άποψη σχεδιασμού όσο και από άποψη λειτουργίας·

ότι, ειδικότερα, η επιβολή τελών επί της χωρητικότητας των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος των πετρελαιοφόρων συνιστά οικονομικό μειονέκτημα για όσους έχουν ήδη κάνει ένα σημαντικό βήμα προς την επίτευξη καθαρότερου περιβάλλοντος, όταν αυτές οι δεξαμενές δεν χρησιμοποιούνται για μεταφορά φορτίου·

ότι, για οικονομικούς λόγους, οι επί μέρους λιμενικές αρχές διστάζουν να βρεθούν σε μειονεκτική θέση, εάν είναι οι μόνες που εφαρμόζουν το ψήφισμα του ΙΜΟ·

ότι, για τα ψηφίσματα Α.722(17) και Α.747(18) του ΙΜΟ, έχει υπάρξει συμφωνία αλλά δεν έχει επιτευχθεί ακόμα η εφαρμογή τους από όλα τα κράτη μέλη·

ότι, για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση που προκαλούν τα πετρελαιοφόρα συμβατικού τύπου, θα πρέπει να υπάρξει ενιαία εφαρμογή στην Κοινότητα διεθνώς συμφωνημένων κανόνων σχετικά με την επιβολή τελών σε πετρελαιοφόρα από λιμενικές και πλοηγικές αρχές·

ότι, προκειμένου να αποφευχθεί στρέβλωση του ανταγωνισμού εντός της Κοινότητας και να επιτευχθούν αποτελεσματικές και οικονομικές λύσεις, η συντονισμένη δράση για την ενιαία εφαρμογή των διεθνώς συμφωνημένων κανόνων σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, μπορεί να θεσπιστεί καλύτερα μέσω κανονισμού·

ότι το κράτος της σημαίας ή άλλοι φορείς που εκδίδουν το διεθνές πιστοποιητικό για την πρόληψη της ρύπανσης από πετρέλαιο καθώς και το διεθνές πιστοποιητικό χωρητικότητας (1969), καθώς και οι πλοιοκτήτες και τα πρόσωπα που επιβάλλουν τέλη στα πετρελαιοφόρα πρέπει να συνεργαστούν για την εφαρμογή του ψηφίσματος 747(18) του ΙΜΟ προκειμένου να ενισχυθεί η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος·

ότι, σε ορισμένα κράτη μέλη, έχουν ήδη θεσπιστεί συστήματα μείωσης των τελών για τα φιλικά προς το περιβάλλον σκάφη σε βάση διαφορετική από το ψήφισμα Α.747(18) του ΙΜΟ· ότι, σύμφωνα με το πνεύμα του ψηφίσματος αυτού, θα πρέπει να προβλεφθεί εναλλακτικό σύστημα επιβολής εισφορών βάσει χωρητικότητας, με ποσοστιαία διαφορά των τελών από το κανονικό τιμολόγιο, ώστε η μέση διαφορά να είναι τουλάχιστον ίση με αυτή που προβλέπει το ψήφισμα· ότι θα πρέπει επιπλέον να εξασφαλιστεί ότι τα πετρελαιοφόρα διαχωρισμένου έρματος έχουν πάντα τουλάχιστον εξίσου ευνοϊκή μεταχείριση ακόμα και όταν τα τέλη δεν υπολογίζονται με βάση τη χωρητικότητα,

▼B

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Οι λιμενικές και οι πλοηγικές αρχές εντός της Κοινότητας, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού:

α) εφαρμόζουν εντός της Κοινότητας το ψήφισμα Α.747(18) του ΙΜΟ για την εφαρμογή της καταμέτρησης της χωρητικότητας των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος των πετρελαιοφόρων, το οποίο εγκρίθηκε από τη συνέλευση του διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού (ΙΜΟ) στις 4 Νοεμβρίου 1993 και του οποίου το παράρτημα περιέχεται στο παράρτημα Ι του παρόντος κανονισμού, προκειμένου να ενθαρρυνθεί η χρησιμοποίηση πετρελαιοφόρων με δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος, συμπεριλαμβανομένων των πετρελαιοφόρων διπλού κύτους και των πετρελαιοφόρων εναλλακτικού σχεδιασμού·

β) εφαρμόζουν συστήματα μείωσης των τελών που επιβάλλονται στα πετρελαιοφόρα διαχωρισμένου έρματος, βασισμένα σε σύστημα διαφορετικό από το σύστημα του ψηφίσματος Α.747(18) του ΙΜΟ αλλά σύμφωνα με το πνεύμα αυτού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα πετρελαιοφόρα τα οποία:

— φέρουν διαχωρισμένο έρμα σε ειδικές δεξαμενές,

— σχεδιάζονται, ναυπηγούνται, προσαρμόζονται, εξοπλίζονται και χρησιμοποιούνται ως πετρελαιοφόρα διαχωρισμένου έρματος, συμπεριλαμβανομένων των πετρελαιοφόρων διπλού κύτους και των πετρελαιοφόρων εναλλακτικού σχεδιασμού,

— πληρούν τις απαιτήσεις της διεθνούς σύμβασης του 1969 για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων και

— διαθέτουν το διεθνές πιστοποιητικό χωρητικότητας (1969).

Άρθρο 3

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοούνται ως:

α) «πετρελαιοφόρο», το πλοίο το οποίο ανταποκρίνεται στον ορισμό του πετρελαιοφόρου που περιέχεται στον κανονισμό 1(4) του παραρτήματος Ι της MARPOL 73/78·

β) «διαχωρισμένο έρμα», το έρμα το οποίο ανταποκρίνεται στον ορισμό του διαχωρισμένου έρματος που περιέχεται στον κανονισμό 1(17) του παραρτήματος Ι της MARPOL 73/78·

γ) «δεξαμενή διαχωρισμένου έρματος», η δεξαμενή που χρησιμοποιείται αποκλειστικά για τη μεταφορά διαχωρισμένου έρματος·

δ) «πετρελαιοφόρο διαχωρισμένου έρματος», το πετρελαιοφόρο που είναι εφοδιασμένο με δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος και το οποίο η κυβέρνηση του κράτους της σημαίας του ή άλλοι φορείς, εξουσιοδοτημένοι σχετικά για λογαριασμό της, πιστοποιούν ότι είναι πετρελαιοφόρο με δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος. Η πλήρωση αυτών των απαιτήσεων πρέπει να αναφέρεται σαφώς από τις εν λόγω αρχές στην σχετική παράγραφο του παραρτήματος του διεθνούς πιστοποιητικού για την αποφυγή της ρύπανσης από πετρέλαιο·

ε) «πετρελαιοφόρο διπλού κύτους», το πετρελαιοφόρο διαχωρισμένου έρματος το οποίο έχει ναυπηγηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 13 F(3) του παραρτήματος Ι της MARPOL 73/78·

στ) «πετρελαιοφόρο εναλλακτικού σχεδιασμού», το πετρελαιοφόρο διαχωρισμένου έρματος το οποίο έχει ναυπηγηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 13 F (4) και (5) του παραρτήματος Ι της MARPOL 73/78·

▼M1

ζ) «MARPOL 73/78»: η διεθνής σύμβαση του 1973, για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, όπως τροποποιήθηκε από το σχετικό πρωτόκολλο του 1978, στην ενημερωμένη έκδοσή τους·

▼B

η) «λιμενική αρχή», το πρόσωπο ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου που επιβάλλει τέλη στα πλοία για την παροχή διευκολύνσεων και υπηρεσιών στη ναυτιλία·

θ) «πλοηγική αρχή», το πρόσωπο ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου που είναι εξουσιοδοτημένο να παρέχει υπηρεσίες πλοήγησης στη ναυτιλία·

ι) «ολική χωρητικότητα», το μέτρο του συνολικού μεγέθους του πλοίου το οποίο καθορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις της διεθνούς σύμβασης του 1969 για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων·

ια) «μειωμένη ολική χωρητικότητα», η ολική χωρητικότητα πετρελαιοφόρου η οποία προκύπτει με την αφαίρεση της ολικής χωρητικότητας των δεξαμενών διαχωριζόμενου έρματος, η οποία υπολογίζεται με το μαθηματικό τύπο της παραγράφου 4 του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού, από την ολική χωρητικότητα του όλου σκάφους.

2. Στο παράρτημα II παρατίθενται οι ορισμοί των όρων της παραγράφου 1 στοιχεία α), β), ε) και στ), όπως περιέχονται στη MARPOL 73/78.

Άρθρο 4

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, κατά την έκδοση του διεθνούς πιστοποιητικού χωρητικότητας (1969) για πετρελαιοφόρο διαχωρισμένου έρματος το οποίο έχει καταμετρηθεί σύμφωνα με τους κανόνες της διεθνούς σύμβασης του 1969 για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων, ο αρμόδιος φορέας, στη θέση «παρατηρήσεις», καταχωρεί δήλωση σύμφωνη προς την παράγραφο 3 του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού και με την οποία διευκρινίζεται:

i) η χωρητικότητα των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος του πλοίου· η χωρητικότητα αυτή υπολογίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο και τη διαδικασία που καθορίζονται στην παράγραφο 4 του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού και

ii) η μειωμένη ολική χωρητικότητα του σκάφους.

Άρθρο 5

1. Κατά τον καθορισμό των τελών για πετρελαιοφόρα που βασίζονται πλήρως ή μερικώς στην αριθμητική τιμή της ολικής χωρητικότητας (GT) του σκάφους, οι λιμενικές και οι πλοηγικές αρχές εξαιρούν τη χωρητικότητα των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος του πετρελαιοφόρου, έτσι ώστε να βασίζουν τους υπολογισμούς τους στη μειωμένη ολική χωρητικότητα που αναφέρεται στη θέση «Παρατηρήσεις» του διεθνούς πιστοποιητικού χωρητικότητας (1969) του σκάφους.

2. Εναλλακτικά, οι λιμενικές και οι πλοηγικές αρχές εξασφαλίζουν ότι τα τέλη για ένα πετρελαιοφόρο που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού όπως προβλέπει το άρθρο 2 είναι τουλάχιστον κατά 17 % χαμηλότερα από τα τέλη που επιβάλλονται σε δεξαμενόπλοιο ίσης ολικής χωρητικότητας αλλά χωρίς δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος.

Οι λιμενικές και πλοηγικές αρχές που εφαρμόζουν ήδη, στις 13 Ιουνίου 1994, ένα κατ' αποκοπή σύστημα τελών, όπως προβλέπεται στο πρώτο εδάφιο, το οποίο όμως βασίζεται σε χαμηλότερο ποσοστό, θα εφαρμόσουν το ελάχιστο ποσοστό 17 % το αργότερο από την 1η Ιανουαρίου 1997.

3. Όταν ο καθορισμός των τελών δεν βασίζεται στην ολική χωρητικότητα, οι λιμενικές και οι πλοηγικές αρχές εξασφαλίζουν ότι τα πετρελαιοφόρα διαχωρισμένου έρματος

▼B

αντιμετωπίζονται τουλάχιστον εξίσου ευνοϊκά με την περίπτωση κατά την οποία τα τέλη καθορίζονται σύμφωνα με τις παραγράφους 1 ή 2.

4. Οι λιμενικές και οι πλοηγικές αρχές εφαρμόζουν, για όλα τα πετρελαιοφόρα διαχωρισμένου έρματος, μόνον ένα από τα συστήματα που αναφέρονται στις παραγράφους 1, 2 και 3.

Άρθρο 6

Το παράρτημα I του παρόντος κανονισμού, μπορεί να τροποποιηθεί με τη διαδικασία του άρθρου 7, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι τροποποιήσεις του ψηφίσματος A.747(18) του IMO και των σχετικών διεθνών συμβάσεων, οι οποίες έχουν τεθεί σε ισχύ.

▼M1

Οι τροποποιήσεις των διεθνών νομοθετημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 3 μπορούν να αποκλείονται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού κατ' εφαρμογή του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Νοεμβρίου 2002, για την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS) ([1]).

Άρθρο 7

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS) που ιδρύθηκε από το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002.

2. Όταν γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στη Επιτροπή ([2]), τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της εν λόγω απόφασης.

Η περίοδος που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, είναι τριών μηνών.

3. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό κανονισμό της.

▼B

Άρθρο 8

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν εγκαίρως, αλλά πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 1995, τις νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις οι οποίες είναι αναγκαίες για την εφαρμογή τους παρόντος κανονισμού.

Τα εν λόγω μέτρα καλύπτουν, μεταξύ άλλων, την οργάνωση, τη διαδικασία και τα μέσα του ελέγχου.

2. Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν κατ' έτος προς την Επιτροπή όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες όσον αφορά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, συμπεριλαμβανομένων των παραβάσεων που διαπράττονται από τις λιμενικές και τις πλοηγικές αρχές τους.

3. Τα μέτρα αυτά, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς διατάξεις για την αναφορά αυτή καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

4. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή όλες τις διατάξεις εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον

([1]) ΕΕ L 324 της 29.11.2002, σ. 1.
([2]) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

▼B

τομέα που διέπεται από τον παρόντα κανονισμό. Η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά τα υπόλοιπα κράτη μέλη.

Άρθρο 9

1. Η Επιτροπή επανεξετάζει κατ' έτος την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού μετά την παραλαβή των εκθέσεων των κρατών μελών όπως προβλέπεται στο άρθρο 8.

2. Η Επιτροπή θα υποβάλει έκθεση αξιολόγησης της λειτουργίας του συστήματος όπως προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1998.

Άρθρο 10

Ο παρών κανονισμός τίθεται σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1996.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Καταμέτρηση της χωρητικότητας των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος των πετρελαιοφόρων

Προκειμένου να χρησιμοποιείται ενιαία βάση για τη μέτρηση της χωρητικότητας των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος σε πετρελαιοφόρα, οι αρμόδιες υπηρεσίες, οι φορείς οι αναγνωρισμένοι για την έκδοση διεθνών πιστοποιητικών και τα πρόσωπα τα οποία επιβάλλουν εισφορές σε πετρελαιοφόρα ακολουθούν τις ακόλουθες αρχές:

1. Το πλοίο πιστοποιείται ότι είναι πετρελαιοφόρο διαχωρισμένου έρματος όπως αναφέρεται στην παράγραφο 5 του συμπληρώματος του διεθνούς πιστοποιητικού για την αποφυγή της ρύπανσης από πετρέλαιο, η δε θέση των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος αναφέρεται στην παράγραφο 5.2 του εν λόγω συμπληρώματος.

2. Δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος είναι οι δεξαμενές οι οποίες χρησιμοποιούνται αποκλειστικά και μόνο για τη μεταφορά διαχωρισμένου υδάτινου έρματος, όπως ορίζει ο κανονισμός 1 (17) του παραρτήματος I της MARPOL 73/78. Για τις δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος πρέπει να προβλέπεται χωριστό σύστημα άντλησης έρματος και σωληνώσεων με διάταξη κατάλληλη για τη λήψη και την απόρριψη του υδάτινου έρματος από και προς τη θάλασσα. Δεν επιτρέπεται να υφίστανται συνδέσεις σωληνώσεων από τις δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος προς το σύστημα γλυκού νερού. Οι δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά φορτίου ή για την αποθήκευση εφοδίων ή υλικού του πλοίου.

3. Στο διεθνές πιστοποιητικό χωρητικότητας (1969), στο σημείο «Παρατηρήσεις» για τη χωρητικότητα των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος πετρελαιοφόρων αναγράφονται τα εξής:

   «Οι δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος είναι σύμφωνες προς τις διατάξεις του κανονισμού 13 του παραρτήματος I της διεθνούς σύμβασης για την αποφυγή της ρύπανσης από πλοία (1973), όπως η σύμβαση αυτή τροποποιήθηκε με το σχετικό πρωτόκολλο του 1978, η δε ολική χωρητικότητα των εν λόγω δεξαμενών που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τη μεταφορά διαχωρισμένου υδατίνου έρματος είναι …»

   «Η μειωμένη ολική χωρητικότητα η οποία πρέπει να χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό τελών με βάση τη χωρητικότητα ανέρχεται σε …»

4. Η προαναφερόμενη χωρητικότητα των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος υπολογίζεται βάσει του τύπου:

   $K_1 \times V_b$

   όπου:

   K_1 = $0,2 + 0,02 \log_{10} V$ (ή λαμβάνεται από τους πίνακες του προσαρτήματος 2 της διεθνούς σύμβασης του 1969 για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων).

   V = ολικός όγκος όλων των κλειστών χώρων του πλοίου σε κυβικά μέτρα όπως ορίζεται στον κανονισμό 3 της διεθνούς σύμβασης του 1969 για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων.

   V_b = ολικός όγκος των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος σε κυβικά μέτρα, μετρούμενος με βάση τον κανονισμό 6 της διεθνούς σύμβασης του 1969 για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Ορισμοί των όρων του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχεία α), β), ε) και στ) οι οποίοι περιέχονται στη MARPOL 73/78

Σχετικά με την παράγραφο 1 στοιχείο α):

«πετρελαιοφόρο», πλοίο το οποίο έχει κατασκευαστεί ή προσαρμοστεί προκειμένου να μεταφέρει κυρίως πετρέλαιο χύδην στις δεξαμενές του· ο ορισμός αυτός περιλαμβάνει τα πλοία συνδυασμένων φορτίων και τα «δεξαμενόπλοια χημικών» όπως ορίζονται στο παράρτημα ΙΙ της παρούσας σύμβασης, όταν μεταφέρουν φορτίο που αποτελείται αποκλειστικά ή εν μέρει από πετρέλαιο χύδην,

«πλοίο συνδυασμένων φορτίων», το πλοίο που σχεδιάστηκε για να μεταφέρει πετρέλαιο ή στερεά φορτία χύδην,

«δεξαμενόπλοιο χημικών», το πλοίο που κατασκευάστηκε ή προσαρμόστηκε βασικά για να μεταφέρει φορτίο επιβλαβών υγρών ουσιών χύδην συμπεριλαμβάνονται τα πετρελαιοφόρα, όπως ορίζονται στο παράρτημα Ι της παρούσας σύμβασης, όταν μεταφέρουν φορτίο ή μέρος φορτίου επιβλαβών υγρών ουσιών χύδην.

Σχετικά με την παράγραφο 1 στοιχείο β):

«διαχωρισμένο έρμα», το έρμα του νερού που φέρεται σε δεξαμενή, τελείως διαχωρισμένη από το φορτίο του πετρελαίου και τα κυκλώματα των καυσίμων και η οποία είναι προορισμένη για μόνιμη μεταφορά του έρματος ή άλλων φορτίων εκτός πετρελαίου ή επιβλαβών ουσιών, όπως ποικιλοτρόπως ορίζονται στα παραρτήματα της παρούσας σύμβασης.

Σχετικά με την παράγραφο 1 στοιχείο ε):

«Πετρελαιοφόρο διπλού κύτους», πετρελαιοφόρο του οποίου όλο το μήκος φορτίου προστατεύεται από δεξαμενές έρματος ή χώρους άλλους πλην των δεξαμενών φορτίου και καυσίμου.

Σχετικά με την παράγραφο 1 στοιχείο στ):

«Πετρελαιοφόρο εναλλακτικού σχεδιασμού»

— πετρελαιοφόρο σχεδιασμένο κατά τέτοιο τρόπο ώστε η πίεση που ασκούν το φορτίο και οι ατμοί στα ελάσματα του πυθμένα που αποτελούν το μόνο στοιχείο που διαχωρίζει το φορτίο από τη θάλασσα να μην υπερβαίνει την εξωτερική υδροστατική πίεση του νερού,

— πετρελαιοφόρο σχεδιασμένο σύμφωνα με μεθόδους οι οποίες εξασφαλίζουν τουλάχιστον το ίδιο επίπεδο προστασίας από τη ρύπανση από πετρέλαιο σε περίπτωση σύγκρουσης ή προσάραξης και οι οποίες εγκρίνονται κατ' αρχήν από την επιτροπή προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού.