Dit document vormt slechts een documentatiehulpmiddel en verschijnt buiten de verantwoordelijkheid van de instellingen

►**B**

VERORDENING (EG) Nr. 2978/94 VAN DE RAAD

van 21 november 1994

betreffende de tenuitvoerlegging van IMO-resolutie A.747(18) inzake de toepassing van tonnage-meting op de ballastruimten in tankers met gescheiden-ballasttanks

(PB L 319 van 12.12.1994, blz. 1)

Gewijzigd bij:

		Publicatieblad		
		nr.	blz.	datum
►**M1**	Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002	L 324	1	29.11.2002

▼B

VERORDENING (EG) Nr. 2978/94 VAN DE RAAD

van 21 november 1994

betreffende de tenuitvoerlegging van IMO-resolutie A.747(18) inzake de toepassing van tonnagemeting op de ballastruimten in tankers met gescheiden-ballasttanks

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 84, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie ([1]),

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité ([2]),

Overeenkomstig de procedure van artikel 189 C van het Verdrag ([3]),

Overwegende dat de zee nog steeds op bedrijfsmatige en accidentele wijze door olietankers wordt verontreinigd en dat het vervoer van olie met tankers van het conventionele type een voortdurende bedreiging van het mariene milieu inhoudt;

Overwegende dat er internationaal overeengekomen voorschriften betreffende het ontwerp en de exploitatie van milieuvriendelijke olietankers zijn vastgesteld onder auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO);

Overwegende dat het gebruik van milieuvriendelijke olietankers in het voordeel is zowel van de kuststaten als van de industrie;

Overwegende dat in internationale verdragen bepalingen zijn opgenomen met betrekking tot de certificatie van olietankers; dat voor het meten van de tonnage van gescheiden-ballasttanks in olietankers door de IMO een specifieke regeling is getroffen;

Overwegende dat op één na alle Lid-Staten het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973 en het daarop betrekking hebbende Protocol van 1978 (Marpol 73/78) hebben bekrachtigd en geïmplementeerd; dat alle Lid-Staten het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen van 1969 hebben bekrachtigd en geïmplementeerd;

Overwegende dat in resolutie A.722(17), aangenomen door de Vergadering van de IMO van 6 november 1991, en in de daarop aansluitende resolutie A.747(18) inzake de toepassing van tonnagemeting op de ballastruimten in tankers met gescheiden-ballasttanks (SBT's), aangenomen door de Vergadering van de IMO op 4 november 1993, de algemene wens wordt uitgesproken dat het ontwerpen van milieuvriendelijke tankers en het gebruik van gescheiden-ballasttanks in olietankers aangemoedigd moeten worden;

Overwegende dat de Vergadering van de IMO in haar resolutie A.747(18) ten eerste de regeringen heeft verzocht de havenautoriteiten te adviseren haar aanbeveling toe te passen en bij de vaststelling van rechten die gebaseerd zijn op de brutotonnage voor alle tankers met een gescheiden-ballastcapaciteit overeenkomstig voorschrift 13 van bijlage I bij Marpol 73/78 de tonnage van de gescheiden-ballasttanks af te trekken, en ten tweede de regeringen heeft verzocht de loodsautoriteiten te adviseren zich te conformeren aan de aanbeveling;

Overwegende dat de Raad ermee heeft ingestemd dat, naar gelang van de behoefte, op communautair of nationaal niveau intensievere maatregelen worden genomen om ervoor te zorgen dat op adequate wijze wordt voldaan aan de eisen inzake maritieme veiligheid en preventie

([1]) PB nr. C 5 van 7. 1. 1994, blz. 4.
([2]) PB nr. C 295 van 22. 10. 1994, blz. 26.
([3]) Advies van het Europees Parlement van 3 mei 1994 (PB nr. C 205 van 25. 7. 1994, blz. 59), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 19 september 1994 (PB nr. C 301 van 27. 10. 1994, blz. 34) en besluit van het Europees Parlement van 16 november 1994 (nog niet in het Publikatieblad verschenen).

▼B

van verontreiniging van de zee; dat het wenselijk is het gebruik te bevorderen van dubbelwandige olietankers en olietankers van een alternatief ontwerp, die voldoen aan voorschrift 13 F van bijlage I bij Marpol 73/78, zoals gewijzigd op 6 maart 1992, alsook van olietankers met gescheiden-ballasttanks;

Overwegende dat dubbelwandige olietankers en olietankers van een alternatief ontwerp in het kader van deze verordening moeten worden behandeld alsof hun gescheiden-ballasttanks voldoen aan voorschrift 13 van bijlage I bij Marpol 73/78;

Overwegende dat het niet aangaat scheepseigenaars en -exploitanten die gebruik maken van olietankers welke qua ontwerp en gebruik milieuvriendelijk zijn, te benadelen;

Overwegende dat met name het heffen van rechten op de tonnage van gescheiden-ballasttanks van olietankers, als die tanks niet voor het vervoer van goederen worden gebruikt, financieel nadelig is voor degenen die een belangrijke bijdrage hebben geleverd voor een schoner milieu;

Overwegende dat de afzonderlijke havenautoriteiten om economische redenen niet wensen te worden benadeeld, als zij als enige de IMO-resolutie ten uitvoer zouden leggen;

Overwegende dat IMO-resoluties A.722(17) en A.747(18) door alle Lid-Staten wel zijn aangenomen, maar nog niet ten uitvoer zijn gelegd;

Overwegende dat er, met het oog op de bescherming van het mariene milieu tegen verontreiniging door olietankers van een conventioneel type, in de Gemeenschap op uniforme wijze uitvoering moet worden gegeven aan internationaal goedgekeurde voorschriften betreffende de toepassing van heffingen op olietankers door de haven- en loodsautoriteiten;

Overwegende dat, teneinde concurrentievervalsing in de Gemeenschap te voorkomen en efficiënte en rendabele oplossingen te vinden, een verordening het beste middel is om, met inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel, een gecoördineerde actie op te zetten voor de uniforme toepassing van de internationaal goedgekeurde voorschriften;

Overwegende dat de vlaggestaat dan wel andere instanties die het internationale certificaat ter voorkoming van verontreiniging door olie en de internationale meetbrief (1969) afgeven, alsmede de scheepseigenaars en organen die rechten op olietankers heffen, moeten samenwerken bij de tenuitvoerlegging van IMO-resolutie A.747(18) met het oog op een betere bescherming van het mariene milieu;

Overwegende dat in sommige Lid-Staten al regelingen bestaan om de heffingen voor milieuvriendelijke vaartuigen op een andere basis dan IMO-resolutie A.747(18) te verlagen; dat, in de geest van die resolutie, moet worden voorzien in een alternatieve regeling voor tonnagerechten via een van het normale tarief afwijkend percentage, zodat het gemiddelde verschil ten minste overeenkomt met het in de resolutie beoogde verschil; dat voorts moet worden gegarandeerd dat olietankers met gescheiden-ballasttanks nooit een minder gunstige behandeling krijgen, ook wanneer de rechten niet op basis van tonnage worden berekend,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Haven- en loodsautoriteiten in de Gemeenschap dienen, overeenkomstig het bepaalde in deze verordening:

a) de op 4 november 1993 door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) goedgekeurde resolutie A.747(18) inzake de toepassing van tonnagemeting op de ballastruimten van gescheiden-ballasttanks van olietankers, waarvan de bijlage in bijlage II bij deze verordening is vervat, binnen de Gemeenschap ten uitvoer te leggen, teneinde het gebruik van olietankers met gescheiden-ballasttanks,

▼B

met inbegrip van dubbelwandige olietankers en olietankers van een alternatief ontwerp, aan te moedigen;

b) een regeling toe te passen ter verlaging van op olietankers met gescheiden-ballasttanks toegepaste heffingen, gebaseerd op een verlagingsregeling die zich onderscheidt van, maar geïnspireerd is op IMO-resolutie A.747(18).

Artikel 2

Deze verordening is van toepassing op olietankers die:

— in speciaal daartoe bestemde tanks gescheiden ballast kunnen vervoeren;

— ontworpen, gebouwd, aangepast, uitgerust en geëxploiteerd worden als olietankers met gescheiden-ballasttanks, met inbegrip van dubbelwandige olietankers en olietankers met een alternatief ontwerp;

— beantwoorden aan de voorschriften van het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen van 1969, en

— waarvoor een internationale meetbrief (1969) is afgegeven.

Artikel 3

1. Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

a) „olietanker": een schip dat beantwoordt aan de omschrijving van olietankschip in voorschrift 1, punt 4, van bijlage I van Marpol 73/78;

b) „gescheiden ballast": de ballast die beantwoordt aan de omschrijving van gescheiden ballast in voorschrift 1, punt 17, in bijlage I van Marpol 73/78;

c) „gescheiden-ballasttank": een tank die uitsluitend gebruikt wordt voor het vervoer van gescheiden ballast;

d) „olietanker met gescheiden-ballasttanks": een van gescheiden-ballasttanks voorziene olietanker die door de regering van de vlaggestaat of door andere namens die Staat daartoe bevoegde instanties is gecertificeerd als olietanker voorzien van gescheiden-ballasttanks. Bedoelde overeenstemming moet door de bevoegde instantie duidelijk worden vermeld in het desbetreffende vak van het bijvoegsel bij het internationale certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie;

e) „dubbelwandige olietanker": een olietanker met gescheiden-ballasttanks die gebouwd is overeenkomstig voorschrift 13 F, punt 3, van bijlage I van Marpol 73/78;

f) „olietanker van een alternatief ontwerp": een olietanker met gescheiden-ballasttanks die gebouwd is overeenkomstig voorschrift 13 F, punten 4 en 5, van bijlage I van Marpol 73/78;

▼M1

g) „Marpol 73/78": de van kracht zijnde versie van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, van 1973, als gewijzigd door het desbetreffende protocol van 1978, alsmede wijzigingen daarvan;

▼B

h) „havenautoriteit": een openbare of particuliere persoon die voor faciliteiten en diensten van de scheepvaart rechten heft;

i) „loodsautoriteit": een openbare of particuliere persoon die bevoegd is loodsdiensten aan de scheepvaart te verlenen;

j) „brutotonnage": de maat voor de totale grootte van een schip, bepaald overeenkomstig het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen van 1969;

k) „verminderde brutotonnage": de brutotonnage van een olietanker die als uitkomst wordt verkregen wanneer de brutotonnage van de gescheiden-ballasttanks, zoals bepaald volgens de formule in punt

▼B

4 van bijlage I bij deze verordening, in mindering is gebracht op de totale brutotonnage van het schip.

2. Bijlage II bevat de omschrijvingen in Marpol 73/78 van de termen vermeld in lid 1, onder a), b), e) en f).

Artikel 4

Het bevoegde orgaan neemt, voor de toepassing van deze verordening, bij de afgifte van de internationale meetbrief (1969) voor een olietanker met gescheiden-ballasttanks die overeenkomstig de voorschriften van het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen van 1969 is gemeten, onder de rubriek „Opmerkingen" een verklaring conform punt 3 van bijlage I bij deze verordening op, waarin worden aangegeven:

i) de tonnage van de gescheiden-ballasttanks van het schip; deze tonnage wordt berekend overeenkomstig de methode en procedure van punt 4 van bijlage I bij deze verordening, en

ii) de verminderde brutotonnage van het vaartuig.

Artikel 5

1. Bij de vaststelling van de geheel of gedeeltelijk op de brutotonnage (BT) van het schip gebaseerde rechten voor olietankers, wordt door de haven- en loodsautoriteiten de tonnage van de gescheiden-ballasttanks van een olietanker buiten beschouwing gelaten, zodat hun berekeningen gebaseerd worden op het verminderde brutotonnage vermeld onder de rubriek „Opmerkingen" van de internationale meetbrief (1969) van het schip.

2. Bij wijze van alternatief dragen de haven- en loodsautoriteiten er zorg voor dat de rechten voor olietankers die krachtens artikel 2 onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen, ten minste 17 % lager zijn dan de rechten voor tankers zonder gescheiden-ballasttanks met dezelfde brutotonnage.

Haven- en loodsautoriteiten die op 13 juni 1994 reeds een forfaitair systeem als bedoeld in de eerste alinea toepassen, maar daarbij een lager percentage hanteren, passen het minimumpercentage van 17 % uiterlijk per 1 januari 1997 toe.

3. Daar waar de rechten geheel op basis van andere factoren dan de brutotonnage worden berekend, zorgen de haven- en loodsautoriteiten ervoor dat olietankers met gescheiden-ballasttanks niet een minder gunstige behandeling krijgen dan wanneer de rechten overeenkomstig lid 1 of lid 2 zouden worden vastgesteld.

4. De haven- en loodsautoriteiten mogen op alle olietankers met gescheiden-ballasttanks slechts één van de in de leden 1, 2 en 3 genoemde systemen toepassen.

Artikel 6

Bijlage I bij deze verordening kan, in overeenstemming met de in artikel 7 omschreven procedure, worden gewijzigd om haar aan te passen aan eventuele wijzigingen van resolutie A.747(18) van de IMO en relevante internationale verdragen die in werking zijn getreden.

▼M1

De wijzigingen van de in artikel 3 bedoelde internationale instrumenten kunnen van het toepassingsgebied van deze verordening worden uitgesloten krachtens artikel 5 van Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 betreffende de oprichting van het Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS) ([1]).

([1]) PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1.

▼M1

Artikel 7

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 3 van Verordening (EG) nr. 2099/2002 ([1]) ingestelde Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS).

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden van toepassing, met inachtneming van het bepaalde in artikel 8 van dit besluit.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op drie maanden.

3. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.

▼B

Artikel 8

1. De Lid-Staten stellen te gelegener tijd, maar vóór 31 december 1995, de voor de tenuitvoerlegging van deze verordening nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast.

Bedoelde bepalingen dienen, onder andere, betrekking te hebben op de organisatie van de controle, de controleprocedure en de controlemiddelen.

2. De Lid-Staten sturen de Commissie jaarlijks alle beschikbare informatie toe betreffende de toepassing van deze verordening, met inbegrip van de door hun havenautoriteiten en loodsautoriteiten begane overtredingen.

3. Wanneer de Lid-Staten de in lid 1 bedoelde bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar deze verordening verwezen of wordt ernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de Lid-Staten.

4. De Lid-Staten stellen de Commissie onverwijld in kennis van alle bepalingen van intern recht die zij op het onder deze verordening vallende gebied vaststellen. De Commissie stelt de andere Lid-Staten daarvan in kennis.

Artikel 9

1. De Commissie evalueert jaarlijks, na de in artikel 8 bedoelde verslagen van de Lid-Staten te hebben ontvangen, op welke wijze aan de verordening uitvoering is gegeven.

2. De Commissie legt vóór 31 december 1998 aan het Europees Parlement en de Raad een evaluatieverslag voor onder het in artikel 5, lid 2, bedoelde systeem.

Artikel 10

Deze verordening treedt in werking op 1 januari 1996.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke Lid-Staat.

([1]) PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

▼B

BIJLAGE I

Tonnagemeting van gescheiden-ballasttanks in olietankers

Met het oog op de uniformiteit dienen de administraties, de voor het afgeven van internationale certificaten bevoegde organen en de instanties welke rechten heffen op olietankers, voor het meten van de gescheiden-ballasttanks in olietankers uit te gaan van de volgende beginselen:

1. Het schip is gecertificeerd als een olietanker met gescheiden-ballasttanks zoals bedoeld in punt 5 van het bijvoegsel bij het internationale certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie, en de plaats waar de gescheiden-ballasttanks zich bevinden is aangegeven in punt 5.2 van dat bijvoegsel.

2. Gescheiden-ballasttanks zijn tanks die uitsluitend worden gebruikt voor het volledig van de olielading gescheiden vervoer van ballastwater, zoals omschreven in voorschrift 1, punt 17, van bijlage I bij Marpol 73/78. De gescheiden-ballasttanks moeten zijn voorzien van een volledig apart geïnstalleerd pomp- en leidingsysteem dat uitsluitend wordt gebruikt voor het opnemen en lozen van ballastwater uit en in de zee. Er mogen geen buisverbindingen zijn aangebracht tussen de gescheiden-ballasttanks en het zoetwatersysteem. Er mag niet van ballasttanks gebruik worden gemaakt voor het vervoer van lading of voor het opslaan van scheepsvoorraden of materiaal.

3. In de internationale meetbrief (1969) wordt onder de rubriek „Opmerkingen” de volgende verklaring met betrekking tot de tonnage van de gescheiden-ballasttanks in olietankers opgenomen:

   „De gescheiden-ballasttanks zijn in overeenstemming met voorschrift 13 van bijlage I van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973, zoals gewijzigd bij het daarop betrekking hebbende Protocol van 1978, en de totale tonnage van die uitsluitend voor het vervoer van gescheiden-ballastwater gebruikte tanks bedraagt ….

   De verminderde voor de berekening van de rechten in aanmerking te nemen brutotonnage bedraagt…”.

4. Bovengenoemde tonnage van de gescheiden-ballasttanks wordt berekend aan de hand van de volgende formule:

   $K_1 \times V_b$

   waarin:

   K_1 = 0,2 + 0,02 10log V (of zoals getabelleerd in aanhangsel 2 van het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen van 1969);

   V = het totale volume in kubieke meter van alle in het schip besloten ruimten zoals omschreven in voorschrift 3 van het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen van 1969;

   V_b = het totale volume in kubieke meter van de gescheiden-ballasttanks gemeten in overeenstemming met voorschrift 6 van het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen van 1969.

▼B

BIJLAGE II

Omschrijvingen in Marpol 73/78 van de termen, vermeld in artikel 3, lid 1, onder a), b), e) en f)

Ad lid 1, onder a)

„olietankschip": een schip dat in de eerste plaats is gebouwd voor of aangepast aan het vervoer van olie in bulk in zijn laadruimten, daaronder begrepen elk combinatietankschip, en elk „chemicaliëntankschip" zoals omschreven in bijlage II van dit Verdrag, indien het schip een gehele of gedeeltelijke lading olie in bulk vervoert;

„combinatietankschip": een schip ingericht voor afwisselend vervoer van olie en stortladingen;

„chemicaliëntankschip": een schip dat in de eerste plaats is gebouwd of aangepast voor het vervoer in bulk van schadelijke vloeistoffen met inbegrip van een „olietankschip" zoals omschreven in bijlage I van dit Verdrag, ingeval hiermede een gehele of gedeeltelijke lading schadelijke vloeistoffen in bulk wordt vervoerd.

Ad lid 1, onder b)

„gescheiden ballast": het ballastwater dat wordt ingenomen in een tank die volledig is gescheiden van de olielading en van het brandstofoliesysteem en die permanent wordt bestemd voor het vervoer van ballast of andere ladingen dan olie of schadelijke stoffen zoals onderscheidenlijk omschreven in de bijlagen van dit Verdrag.

Ad lid 1, onder e)

„dubbelwandige olietanker": olietanker die over de gehele lengte van het ladingtankgedeelte wordt beschermd door ballasttanks of ruimten die geen ladingtanks of brandstoftanks zijn.

Ad lid 1, onder f)

„olietanker van een alternatief ontwerp":

— olietanker die zodanig is ontworpen dat de druk die door lading en damp wordt uitgeoefend op de vlakbeplating van het schip die de enige scheiding vormt tussen de lading en de zee, niet hoger is dan de hydrostatische waterdruk van buitenaf;

— olietanker die ontworpen is volgens een methode die in geval van aanvaring of stranding ten minste hetzelfde niveau van bescherming tegen verontreiniging door olie waarborgt en in principe is goedgekeurd door de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu op basis van de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.