Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

►**B**

REGULAMENTO (CE) N.º 2978/94 DO CONSELHO

de 21 de Novembro de 1994

relativo à aplicação da resolução A.747(18) da OMI sobre o cálculo da arqueação dos tanques de lastro dos navios petroleiros com tanques de lastro segregado

(JO L 319 de 12.12.1994, p. 1)

Alterado por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
►**M1**	Regulamento (CE) n.º 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho de 5 de Novembro de 2002	L 324	1	29.11.2002

▼B

REGULAMENTO (CE) N.º 2978/94 DO CONSELHO

de 21 de Novembro de 1994

relativo à aplicação da resolução A.747(18) da OMI sobre o cálculo da arqueação dos tanques de lastro dos navios petroleiros com tanques de lastro segregado

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 84.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ([1]),

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ([2]),

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 189.ºC do Tratado ([3]),

Considerando que o tráfego marítimo de navios petroleiros continua a dar lugar a uma poluição operacional e acidental, e que o transporte de petróleo por navios petroleiros com tanques de concepção convencional representa uma ameaça constante para o ambiente marinho;

Considerando que foram adoptadas sob os auspícios da Organização Marítima Internacional, a seguir designada «OMI», regras internacionalmente aceites aplicáveis à concepção e operação de navios petroleiros respeitadores do ambiente;

Considerando que a utilização de navios petroleiros respeitadores do ambiente beneficia tanto os Estados costeiros como a indústria;

Considerando que várias convenções internacionais estabelecem requisitos em matéria de certificação de navios petroleiros; e que o cálculo da arqueação dos tanques de lastro segregado dos navios petroleiros foi objecto de nova análise por parte da OMI;

Considerando que, com uma excepção, todos os Estados-membros ratificaram e aplicam a Convenção internacional para a prevenção da poluição por navios de 1973 e o seu protocolo de 1978, a seguir designados «convenção Marpol 73/78»; e que todos os Estados-membros ratificaram e aplicam a Convenção internacional sobre a arqueação dos navios de 1969;

Considerando que a resolução A.722(17), adoptada pela Assembleia da OMI em 6 de Novembro de 1991, e a resolução A.747(18) que a substitui, sobre o cálculo da arqueação dos tanques de lastro dos navios petroleiros com tanques de lastro segregado, adoptada pela Assembleia da OMI em 4 de Novembro de 1993, exprimem o desejo generalizado de incentivar a concepção de navios-tanque respeitadores do ambiente e a utilização de tanques de lastro segregado nos navios petroleiros;

Considerando que a Assembleia da OMI, através da resolução A.747(18), convidou os governos a i) dar instruções às autoridades portuárias no sentido de aplicarem a sua recomendação de deduzir a arqueação dos tanques de lastro segregado no cálculo das taxas baseadas na arqueação bruta aplicáveis a todos os navios-tanque com tanques de lastro segregado que observem a regra 13 do anexo I da convenção Marpol 73/78, e ii) dar instruções às autoridades de pilotagem no sentido de agirem de acordo com a mesma recomendação;

Considerando que o Conselho reconheceu a necessidade de intensificar a actuação da Comunidade ou das autoridades nacionais, consoante adequado, de modo a garantir uma resposta apropriada às exigências de segurança marítima e de prevenção da poluição marinha; e que é

([1]) JO n.º C 5 de 7. 1. 1994, p. 4.
([2]) JO n.º C 295 de 22. 10. 1994, p. 26.
([3]) Parecer do Parlamento Europeu de 3 de Maio de 1994 (JO n.º C 205 de 25. 7. 1994, p. 59), posição comum do Conselho de 19 de Setembro de 1994 (JO n.º C 301 de 27. 10. 1994, p. 34) e decisão do Parlamento Europeu de 16 de Novembro de 1994 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

▼B

desejável promover a utilização de navios petroleiros de casco duplo ou de concepção alternativa que satisfaçam os requisitos da regra 13F do anexo I da convenção Marpol 73/78, tal como alterada em 6 de Março de 1992, bem como a utilização de navios petroleiros com tanques de lastro segregado;

Considerando que para efeitos do presente regulamento, os navios petroleiros de casco duplo ou de concepção alternativo deverão ser tratados como se os seus tanques de lastro segregado cumprissem os requisitos da regra 13 do anexo I da convenção Marpol 73/78;

Considerando que é inadequado penalizar os armadores e os operadores que utilizam navios petroleiros respeitadores do ambiente em termos de concepção e operação;

Considerando, em particular, que a cobrança de taxas calculadas com base na arqueação dos tanques de lastro segregado dos navios petroleiros constitui, nos casos em que esses tanques não são utilizados para o transporte de carga, uma desvantagem financeira para quem tomou importantes medidas com vista a um ambiente mais limpo;

Considerando que, por razões económicas, as autoridades portuárias, individualmente, não desejam ser colocadas numa posição de desvantagem no caso de serem as únicas a aplicar a resolução da OMI;

Considerando que, embora tendo sido aprovadas, as resoluções A.722(17) e A.747(18) da OMI não são aplicadas por todos os Estados-membros;

Considerando que, com vista à protecção do ambiente marinho contra a poluição por navios petroleiros de concepção convencional, as regras aprovadas internacionalmente em matéria de cobrança de taxas aos navios petroleiros pelas autoridades portuárias e de pilotagem devem ser aplicadas de modo uniforme em toda a Comunidade;

Considerando que, para evitar distorções da concorrência na Comunidade e para que possam ser alcançadas soluções eficazes e económicas, a melhor via para estabelecer uma acção concertada tendente à aplicação uniforme no respeito pelo princípio da subsidiariedade das regras internacionalmente aprovadas será a de um regulamento;

Considerando que o Estado de pavilhão ou os organismos que emitem o certificado internacional de prevenção da poluição por hidrocarbonetos e o certificado internacional de arqueação (1969), bem como os armadores e entidades que cobram taxas aos navios petroleiros, devem actuar conjuntamente na aplicação da resolução A.748(18) da OMI por forma a aumentar a protecção do ambiente marinho;

Considerando que em alguns Estados-membros já foram criados sistemas destinados a reduzir as taxas aplicadas aos navios respeitadores do ambiente, numa base diferente da utilizada pela resolução A.747(18) da OMI; que, em conformidade com o espírito dessa resolução, deverá ser previsto um regime alternativo de cálculo das taxas baseadas na arqueação, que consista num diferencial percentual em relação à tarifa normal, de modo a que a redução média seja pelo menos idêntica à prevista nessa resolução; que deverá, além disso, ser assegurado que os navios petroleiros com tanques de lastro segregado sejam sempre objecto de um tratamento não menos favorável, mesmo quando as taxas não sejam calculadas com base na arqueação,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

As autoridades portuárias e as autoridades de pilotagem na Comunidade deverão, em conformidade com o disposto no presente regulamento:

a) Dar execução na Comunidade à resolução A.747(18) sobre o cálculo de arqueação dos tanques de lastro segregado dos navios petroleiros, adoptada pela Assembleia da OMI em 4 de Novembro de 1993, cujo

▼B

anexo consta do anexo I ao presente regulamento, de modo a incentivar a utilização de navios petroleiros com tanques de lastro segregado, incluindo navios petroleiros de casco duplo ou de concepção alternativa;

b) Aplicar um regime de redução das taxas cobradas aos navios petroleiros com tanques de lastro segregado, calculado numa base diferente, mas no mesmo espírito, da resolução A.747(18) da OMI.

Artigo 2.º

O presente regulamento é aplicável aos navios petroleiros:

— que possam transportar lastro segregado em tanques para esse efeito,

— que tenham sido concebidos, construídos, adaptados, equipados e sejam explorados como navios petroleiros com tanques de lastro segregado, incluindo navios petroleiros de casco duplo e de concepção alternativa,

— que satisfaçam os requisitos da Convenção internacional sobre a arqueação dos navios de 1969 e

— que disponham do certificado internacional de arqueação (1969).

Artigo 3.º

1. Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

a) «Navio petroleiro», qualquer navio que corresponda à definição de navio petroleiro do n.º 4 da regra 1 do anexo I da convenção Marpol 73/78;

b) «Lastro segregado», o lastro que corresponda à definição de lastro segregado do n.º 17 da regra 1 do anexo I da convenção Marpol 73/78;

c) «Tanque de lastro segregado», um tanque utilizado exclusivamente para o transporte de lastro segregado;

d) «Navio petroleiro com tanques de lastro segregado», qualquer navio petroleiro equipado com tanques de lastro segregado que possua um certificado emitido pelo governo do Estado de pavilhão ou por outros organismos autorizados por esse Estado a emitir esse certificado, que comprove a sua qualidade de navio petroleiro dotado de tanques de lastro segregado. O cumprimento deste requisito deve ser expressamente mencionado pela entidade emissora na rubrica pertinente do suplemento do certificado internacional de prevenção da poluição por hidrocarbonetos;

e) «Navio petroleiro de casco duplo», qualquer navio petroleiro dotado de tanques de lastro segregado construído de acordo com os requisitos estabelecidos no n.º 3 da regra 13 F do anexo I da convenção Marpol 73/78;

f) «Navio petroleiro de concepção alternativa», qualquer petroleiro com tanques de lastro segregado construído de acordo com os requisitos estabelecidos nos n.os 4 e 5 da regra 13 F do anexo I da convenção Marpol 73/78;

▼M1

g) «Marpol 73/78», a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 1973, tal como alterada pelo Protocolo de 1978, nas versões actualizadas;

▼B

h) «Autoridade portuária», qualquer entidade pública ou privada que cobre taxas aos navios pela disponibilização de instalações e pela prestação de serviços à navegação;

i) «Autoridade de pilotagem», qualquer entidade pública ou privada habilitada a prestar serviços de pilotagem à navegação;

j) «Arqueação bruta», a medida do tamanho total de um navio nos termos da Convenção internacional sobre a arqueação dos navios de 1969;

▼B

k) «Arqueação bruta reduzida», a arqueação bruta de um navio petroleiro obtida deduzindo da arqueação bruta total do navio a arqueação bruta dos tanques de lastro segregado determinada de acordo com a fórmula indicada no n.º 4 do anexo I ao presente regulamento.

2. Constam do anexo II as definições da convenção Marpol 73/78 relativamente aos conceitos das alíneas a), b), e) e f) do n.º 1.

Artigo 4.º

Para efeitos do presente regulamento, o organismo competente que emitir o certificado internacional de arqueação (1969) de um navio petroleiro com tanques de lastro segregado, cuja arqueação tenha sido calculada segundo as regras da Convenção internacional sobre a arqueação dos navios de 1969, deve inserir na rubrica «Observações» uma declaração nos termos do n.º 3 do anexo I do presente regulamento que indique:

i) a arqueação dos tanques de lastro segregado do navio; a arqueação deve ser calculada de acordo com o método e o procedimento fixados no n.º 4 do anexo I do presente regulamento e

ii) a arqueação bruta reduzida do navio.

Artigo 5.º

1. Ao calcular taxas aplicáveis a navios petroleiros total ou parcialmente baseadas no valor da arqueação bruta (AB) do navio, as autoridades portuárias e de pilotagem devem excluir a arqueação dos tanques de lastro segregado dos petroleiros, de modo a basear os seus cálculos na arqueação bruta reduzida do navio indicada na rubrica «Observações» do respectivo certificado internacional de arqueação (1969).

2. Em alternativa, as autoridades portuárias e de pilotagem assegurarão que a taxa aplicável aos navios petroleiros abrangidos pelo presente regulamento nos termos do artigo 2.º será, pelo menos, 17% inferior à taxa aplicável aos navios-tanque de igual arqueação bruta não equipados com tanques de lastro segregado.

As autoridades portuárias e de pilotagem que já apliquem, em 13 de Junho de 1994, um sistema de taxa fixa tal como estabelecido no primeiro parágrafo, mas baseado numa percentagem inferior, deverão aplicar o valor mínimo de 17% o mais tardar em 1 de Janeiro de 1997.

3. Se as taxas forem calculadas com base diferente da arqueação bruta, as autoridades portuárias e de pilotagem assegurarão que os navios petroleiros com tanques de lastro segregado terão um tratamento não menos favorável do que o concedido nos casos em que as taxas sejam calculadas nos termos dos n.ºs 1 ou 2.

4. As autoridades portuárias e de pilotagem deverão aplicar a todos os navios petroleiros com tanques de lastro segregado apenas um dos métodos referidos nos n.ºs 1, 2 e 3.

Artigo 6.º

O anexo I do presente regulamento pode ser alterado nos termos do procedimento previsto no artigo 7.º, a fim de tomar em consideração as alterações à resolução A.747(18) da OMI e às convenções internacionais pertinentes que vierem a entrar em vigor.

▼M1

As alterações dos instrumentos internacionais mencionados no artigo 3.º podem ser excluídas do âmbito de aplicação do presente regulamento, nos termos do disposto no artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Novembro de 2002, que estabelece o Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS) ([1]).

([1]) JO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

▼**M1**

Artigo 7.º

1. A Comissão é assistida pelo Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS) instituído pelo artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 2099/2002.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ([1]), tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é fixado em três meses.

3. O comité aprova o seu regulamento interno.

▼**B**

Artigo 8.º

1. Os Estados-membros adoptarão oportunamente, embora antes de 31 de Dezembro de 1995, as disposições legislativas, regulamentares ou administrativas necessárias para a execução do presente regulamento.

Essas medidas devem abranger, nomeadamente, a organização, os procedimentos e os meios de controlo.

2. Os Estados-membros transmitirão anualmente à Comissão todas as informações disponíveis relativas à aplicação do presente regulamento, incluindo as infrações cometidas pelas suas autoridades portuárias e de pilotagem.

3. Quando os Estados-membros adoptarem as medidas referidas no n.º 1, estas devem incluir uma referência ao presente regulamento ou ser acompanhadas dessa referência na publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.

4. Os Estados-membros comunicarão imediatamente à Comissão todas as disposições de direito interno que adoptarem no domínio regido pelo presente regulamento. A Comissão informará do facto os outros Estados-membros.

Artigo 9.º

1. A Comissão efectuará anualmente uma análise da execução do presente regulamento, depois de ter recebido os relatórios apresentados pelos Estados-membros tal como prescrito no artigo 8.º

2. A Comissão apresentará até 31 de Dezembro de 1998 ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório de avaliação do funcionamento do regime estabelecido no artigo 5.º

Artigo 10.º

O presente regulamento entra em vigor em 1 de Janeiro de 1996.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

([1]) JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

▼B

ANEXO I

Cálculo de arqueação dos tanques de lastro segregado dos navios petroleiros

A fim de utilizarem uma base uniforme para o cálculo de arqueação dos tanques de lastro segregado dos navios petroleiros, as administrações, os organismos habilitados para emitir certificados internacionais e as entidades que cobram taxas aos petroleiros devem reger-se pelos seguintes princípios:

1. O navio deve ser certificado como navio petroleiro com tanques de lastro segregado tal como consta do ponto 5 do suplemento do certificado internacional de prevenção contra a poluição por hidrocarbonetos, devendo a localização dos tanques de lastro segregado ser indicada no ponto 5.2 desse suplemento.

2. Os tanques de lastro segregado são os tanques destinados exclusivamente a água de lastro segregado, tal como definido no n.º 17 da regra 1 do anexo I da convenção Marpol 73/78. Os tanques de lastro segregado devem dispor de um sistema independente de bombagem e de condutas, destinado exclusivamente à tomada de água de lastro do mar e à descarga dessa mesma água para o mar. Não pode haver nenhuma ligação entre os tanques de lastro segregado e o sistema de água doce. Os tanques de lastro segregado não podem ser utilizados para o transporte de carga ou para o armazenamento de materiais do navio.

3. No certificado internacional de arqueação (1969), na rubrica «Observações», deve ser feita a seguinte menção para indicar a arqueação dos tanques de lastro segregado dos navios petroleiros:

   «Os tanques de lastro segregado estão conformes com a regra 13 do anexo I da Convenção internacional sobre a prevenção da poluição por navios de 1973, com a redacção que lhe foi dada pelo respectivo protocolo de 1978, sendo a arqueação total desses tanques utilizados exclusivamente para água de lastro segregado de …

   A arqueação bruta reduzida a utilizar para efeitos do cálculo das taxas baseadas na arqueação é de …».

4. A arqueação dos tanques de lastro segregado acima referidos deve ser calculada através da seguinte fórmula:

   $K_1 \times V_b$

   sendo:

   K_1 = $0,2 + 0,02 \log_{10} V$ (ou utilizando os coeficientes indicados na tabela do apêndice 2 da Convenção internacional sobre a arqueação dos navios de 1969).

   V = volume total de todos os espaços fechados do navio, expresso em metros cúbicos, tal como definido na regra 3 da Convenção internacional sobre a arqueação dos navios de 1969.

   V_b = o volume total dos tanques de lastro segregado, expresso em metros cúbicos, determinado de acordo com a regra 6 da Convenção internacional sobre a arqueação dos navios de 1969.

▼B

ANEXO II

Definições da convenção Marpol 73/78 relativamente aos conceitos do n.º 1, alíneas a), b), e) e f), do artigo 3.º

Ad alínea a) do n.º 1

«Navio petroleiro», significa um navio construído ou adaptado fundamentalmente para transporte de hidrocarbonetos a granel nos seus espaços de carga, incluindo navios de carga combinada e qualquer «navio-tanque para transporte de produtos químicos», tal como definido no anexo II à presente convenção, quando transporte um carregamento total ou parcial de hidrocarbonetos a granel.

«Navio de carga combinada» significa um navio projectado para transporte quer de hidrocarbonetos quer de carga sólida a granel.

«Navio-tanque para transporte de produtos químicos», significa um navio construído ou adaptado fundamentalmente para transporte de substâncias líquidas nocivas a granel, incluindo qualquer navio petroleiro, tal como definido no anexo I à presente convenção, quando transporte um carregamento total ou parcial de substâncias líquidas nocivas a granel.

Ad alínea b) do n.º 1

«Lastro segregado» significa a água de lastro contida num tanque, que está completamente separado dos sistemas de carga de hidrocarbonetos e de combustível líquido, e que é exclusivamente utilizado para lastro, ou para lastro e outras cargas que não sejam hidrocarbonetos ou substâncias nocivas, tal como definidos nos anexos à presente convenção.

Ad alínea e) do n.º 1

«Navio petroleiro de casco duplo» significa um navio petroleiro cujo tanque de carga está protegido em todo o seu comprimento por tanques de lastro ou outros espaços que não sejam os tanques para combustível ou carga.

Ad alínea f) do n.º 1

«Navio petroleiro de concepção alternativa» significa um navio petroleiro:

— concebido de forma a que a pressão da carga e do vapor exercida na chaparia do fundo do casco que constitui uma separação única entre a carga e o mar não exceda a pressão hidrostática exterior da água,

— construído segundo métodos que garantam pelo menos o mesmo nível de protecção contra a poluição por hidrocarbonetos em caso de abalroamento ou de encalhe e sejam, em princípio, aprovados pelo Comité para a protecção do meio marinho, com base em directrizes definidas pela organização.