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

►B ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 417/2002 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 18ης Φεβρουαρίου 2002

για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2978/94 του Συμβουλίου

(ΕΕ L 64 της 7.3.2002, 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
►M2	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1726/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22ας Ιουλίου 2003	L 249	1	1.10.2003

▼B

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 417/2002 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 18ης Φεβρουαρίου 2002

για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2978/94 του Συμβουλίου

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής ([1]),

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ([2]),

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ([3]),

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης ([4]),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, πρέπει να ληφθούν περαιτέρω μέτρα για να ενισχυθεί η ασφάλεια και να προληφθεί η ρύπανση κατά τις θαλάσσιες μεταφορές.

(2) Η Κοινότητα ανησυχεί σοβαρά για τα θαλάσσια ατυχήματα στα οποία ενέχονται πετρελαιοφόρα και για την συνακόλουθη ρύπανση των ακτών της και τη βλάβη που προξενείται στη χλωρίδα και στην πανίδα της και σε άλλους θαλάσσιους πόρους.

(3) Στην ανακοίνωσή της «Κοινή πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα», η Επιτροπή υπογράμμισε το αίτημα του έκτακτου συμβουλίου περιβάλλοντος και μεταφορών της 25ης Ιανουαρίου 1993 να υποστηριχθεί η δράση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) σχετικά με τη μείωση του χάσματος ασφαλείας μεταξύ των νέων και των υφιστάμενων πλοίων με την αναβάθμιση ή/και τη σταδιακή κατάργηση των υφιστάμενων πλοίων.

(4) Στο ψήφισμά του σχετικά με την κοινή πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα ([5]), το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο επικρότησε την ανακοίνωση της Επιτροπής και ζήτησε ιδίως να αναληφθεί δράση για τη βελτίωση του επιπέδου ασφαλείας των πετρελαιοφόρων.

(5) Με το ψήφισμά του της 8ης Ιουνίου 1993, σχετικά με μια κοινή πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα ([6]), το Συμβούλιο υποστήριξε πλήρως τους στόχους της ανακοίνωσης της Επιτροπής.

(6) Με το ψήφισμα που εξέδωσε στις 20 Ιανουαρίου 2000 για την πετρελαιοκηλίδα στα ανοικτά των γαλλικών ακτών, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο επικρότησε κάθε προσπάθεια της Επιτροπής να επισπευσθεί η ημερομηνία κατά την οποία

([1]) ΕΕ C 212 Ε της 25.7.2000, σ. 121 και ΕΕ C 154 Ε της 29.5.2001, σ. 41.
([2]) ΕΕ C 14 της 16.1.2001, σ. 22.
([3]) ΕΕ C 22 της 24.1.2001, σ. 19.
([4]) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 30ής Νοεμβρίου 2000 (ΕΕ C 228 της 13.8.2001, σ. 140), κοινή θέση του Συμβουλίου της 7ης Αυγούστου 2001 (ΕΕ C 307 της 31.10.2001, σ. 41) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 13ης Δεκεμβρίου 2001.
([5]) ΕΕ C 91 της 28.3.1994, σ. 301.
([6]) ΕΕ C 271 της 7.10.1993, σ. 1.

▼B

τα πετρελαιοφόρα θα είναι υποχρεωμένα να διαθέτουν κατασκευή διπλού κύτους.

(7) Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) θέσπισε, με τη διεθνή σύμβαση για την αποφυγή της ρύπανσης από τα πλοία, του 1973, και το σχετικό με αυτή πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL 73/78), διεθνώς συμφωνημένους κανόνες για την πρόληψη της ρύπανσης, οι οποίοι αφορούν τον σχεδιασμό και τη λειτουργία των πετρελαιοφόρων. Τα κράτη μέλη είναι μέρη της MARPOL 73/78.

(8) Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 3 της MARPOL 73/78, η εν λόγω σύμβαση δεν εφαρμόζεται στα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά σκάφη ή άλλα πλοία που ανήκουν στο κράτος ή τα εκμεταλλεύεται το κράτος και χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για κρατική μη εμπορική υπηρεσία.

(9) Η σύγκριση των στατιστικών στοιχείων της ηλικίας των πετρελαιοφόρων και των ατυχημάτων τους δείχνει αυξημένη συχνότητα ατυχημάτων για τα πλοία μεγαλύτερης ηλικίας. Έχει συμφωνηθεί διεθνώς ότι η υιοθέτηση των τροποποιήσεων του 1992 της MARPOL 73/78, που επιβάλλουν την εφαρμογή απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού στα υφιστάμενα πετρελαιοφόρα μονού κύτους όταν φθάσουν σε μία ορισμένη ηλικία, θα παράσχει στα πετρελαιοφόρα αυτά υψηλότερο βαθμό προστασίας από την πετρελαϊκή ρύπανση λόγω ατυχήματος σε περίπτωση σύγκρουσης ή προσάραξης.

(10) Είναι προς το συμφέρον της Κοινότητας να θεσπιστούν μέτρα ώστε να εξασφαλιστεί ότι τα πετρελαιοφόρα που καταπλέουν σε λιμάνια ή σε σταθμούς ανοικτής θάλασσας που υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών και ότι τα πετρελαιοφόρα που φέρουν τη σημαία κρατών μελών τηρούν τον κανονισμό 13G του παραρτήματος I της MARPOL, όπως αναθεωρήθηκε το 2001 με το ψήφισμα MEPC 95 (46), προκειμένου να μειωθεί ο κίνδυνος πετρελαϊκής ρύπανσης λόγω ατυχήματος στα ευρωπαϊκά ύδατα.

(11) Οι τροποποιήσεις της ύμβασης MARPOL 73/78, οι οποίες θεσπίστηκαν από τον IMO στις 6 Μαρτίου 1992, άρχισαν να ισχύουν στις 6 Ιουλίου 1993. Τα μέτρα αυτά επιβάλλουν απαιτήσεις διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού στα πετρελαιοφόρα που παραδίδονται από τις 6 Ιουλίου 1996 και μετά, προκειμένου να προληφθεί η ρύπανση από πετρέλαιο σε περίπτωση σύγκρουσης ή προσάραξης. Με τις τροποποιήσεις αυτές, άρχισε να εφαρμόζεται, από τις 6 Ιουλίου 1995, ένα πρόγραμμα σταδιακής κατάργησης των πετρελαιοφόρων μονού κύτους που απαιτεί τη συμμόρφωση των πετρελαιοφόρων που παραδόθηκαν πριν από την 1η Ιουνίου 1982 προς τις απαιτήσεις διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού το αργότερο εντός 25 και, σε ορισμένες περιπτώσεις, 30 ετών από την ημερομηνία παράδοσής τους. Τα υφιστάμενα πετρελαιοφόρα μονού κύτους δεν θα επιτρέπεται πλέον να λειτουργούν μετά το 2007 και, σε ορισμένες περιπτώσεις, το 2012, εκτός εάν συμμορφωθούν προς τις απαιτήσεις διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού του κανονισμού 13F του παραρτήματος I της MARPOL 73/78. Για τα υφιστάμενα πετρελαιοφόρα μονού κύτους τα οποία παραδόθηκαν μετά την 1η Ιουνίου 1982 ή εκείνα τα οποία παραδόθηκαν πριν από την 1η Ιουνίου 1982 και μετασκευάστηκαν, τα οποία πληρούν τις απαιτήσεις της MARPOL 73/78 σχετικά με τις δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος και την προστατευτική τους θέση, η προθεσμία αυτή θα εκπνεύσει το αργότερο το 2026.

(12) Στις 27 Απριλίου 2001, κατά την 46η σύνοδο της επιτροπής προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος (MEPC-46) του IMO, θεσπίστηκαν, με το ψήφισμα MEPC 95(96), νέες σημαντικές τροποποιήσεις του κανονισμού 13G του παραρτήματος I της MARPOL 73/78, οι οποίες αρχίζουν να

▼B

ισχύουν την 1η Σεπτεμβρίου 2002 και οι οποίες εισάγουν ένα νέο σύστημα εσπευσμένης κατάργησης των πετρελαιοφόρων μονού κύτους. Οι αντίστοιχες τελικές ημερομηνίες κατά τις οποίες τα πετρελαιοφόρα πρέπει να συμμορφούνται προς τον κανονισμό 13F του παραρτήματος I της MARPOL 73 εξαρτώνται από το μέγεθος και την ηλικία του πλοίου. Συνεπώς, τα πετρελαιοφόρα σε αυτό το σύστημα διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες ανάλογα με τη χωρητικότητα, τη ναυπήγηση και την ηλικία. Όλες αυτές οι κατηγορίες, περιλαμβανομένης και της κατώτατης 3, είναι σημαντικές για το ενδοκοινοτικό εμπόριο.

(13) Η τελική ημερομηνία κατά την οποία θα καταργηθούν τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους είναι η επέτειος της ημερομηνίας παράδοσης του πλοίου, σύμφωνα με κλίμακα που εκτείνεται από το 2003 μέχρι το 2007 για τα πετρελαιοφόρα κατηγορίας 1 και μέχρι το 2015 για τα πετρελαιοφόρα των κατηγοριών 2 και 3.

(14) Στον αναθεωρημένο κανονισμό 13G του παραρτήματος I της MARPOL 73/78, διατηρούνται οι απαιτήσεις να διαθέτουν τα πετρελαιοφόρα κατηγορίας 1, ηλικίας άνω των 25 ετών, πλευρικές δεξαμενές ή διπλό πυθμένα σε προστατευόμενα μέρη που δεν χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά φορτίου ή να λειτουργούν μόνον με υδροστατικά ισοσταθμισμένη φόρτωση.

(15) Αυτός ο ίδιος κανονισμός εισάγει την απαίτηση σύμφωνα με την οποία τα πετρελαιοφόρα των κατηγοριών 1 και 2 επιτρέπεται να εξακολουθούν να λειτουργούν μετά την επέτειο της ημερομηνίας παράδοσής τους, το 2005 και το 2010 αντίστοιχα, μόνον εφόσον τηρούν το πρόγραμμα εκτίμησης της κατάστασης (CAS) που θεσπίστηκε από τον IMO στις 27 Απριλίου 2001 με το ψήφισμα MEPC 94(46). Το CAS επιβάλλει στην αρχή του κράτους της σημαίας την υποχρέωση να εκδίδει δήλωση συμμόρφωσης και να συμπράττει στις διαδικασίες επιθεώρησης του CAS.

(16) Η παράγραφος 5 του εν λόγω κανονισμού προβλέπει ότι, κατά εξαίρεση, τα πετρελαιοφόρα των κατηγοριών 2 και 3 μπορούν να λειτουργούν, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, μετά το τέλος της προθεσμίας κατάργησής τους. Η παράγραφος 8 στοιχείο β) του ιδίου κανονισμού παρέχει στα μέρη της σύμβασης MARPOL 73/78 το δικαίωμα να αρνούνται τον κατάπλου, στα λιμάνια ή τους σταθμούς ανοικτής θάλασσας που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους, των πετρελαιοφόρων που επιτρέπεται να λειτουργούν δυνάμει της εξαίρεσης αυτής. Τα κράτη μέλη δήλωσαν ότι σκοπεύουν να κάνουν χρήση του δικαιώματος. Η απόφαση προσφυγής στο δικαίωμα αυτό πρέπει να γνωστοποιείται στον IMO.

(17) Είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού δεν θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια του πληρώματος ή των πετρελαιοφόρων που αναζητούν ασφαλές λιμάνι ή καταφύγιο.

(18) Για να μπορούν τα ναυπηγεία των κρατών μελών να επισκευάζουν πετρελαιοφόρα μονού κύτους, τα κράτη μέλη μπορούν, κατ' εξαίρεση, να επιτρέπουν τον κατάπλου των σκαφών αυτών στα λιμάνια τους, υπό την προϋπόθεση ότι δεν μεταφέρουν φορτίο.

(19) Θα πρέπει να είναι δυνατό να τροποποιούνται ορισμένες διατάξεις του παρόντος κανονισμού ώστε να ευθυγραμμίζονται με διεθνείς πράξεις που θεσπίζονται, τροποποιούνται ή αρχίζουν να ισχύουν μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, χωρίς να διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής του. Αυτές οι τροποποιήσεις θα πρέπει να θεσπίζονται σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των

▼B

όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή ([1]).

(20) Εφόσον πλησιάζει η προθεσμία κατάργησης των πετρελαιοφόρων μονού κύτους που δεν πληρούν τις απαιτήσεις της MARPOL 73/78 σχετικά με τις δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος και την προστατευτική τους θέση, και δεδομένου ότι αυτό αφορά περισσότερο τα πετρελαιοφόρα της κατηγορίας 1, δεν υπάρχει λόγος να διατηρηθεί πέραν του 2007 το σύστημα της διαφορετικής οικονομικής αντιμετώπισης που προβλέπει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2978/94 ([2]) μεταξύ αυτών των πετρελαιοφόρων και των πετρελαιοφόρων που πληρούν τις εν λόγω απαιτήσεις, και ως εκ τούτου ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2978/94 θα πρέπει να καταργηθεί,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Σκοπός

Σκοπός του παρόντος κανονισμού είναι η θέσπιση ενός προγράμματος εσπευσμένης σταδιακής εφαρμογής των απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού της σύμβασης MARPOL 73/78 στα πετρελαιοφόρα μονού κύτους ►**M2** , και η απαγόρευση της μεταφοράς με προορισμό ή αφετηρία λιμένες των κρατών μελών βαρέων κλασμάτων προϊόντων πετρελαίου με πετρελαιοφόρα μονού κύτους ◄.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

▼M2

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 5 000 τόνων και άνω:

— όταν, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν, καταπλέουν σε λιμένα ή σταθμό ανοικτής θάλασσας ή αποπλέουν από αυτούς ή αγκυροβολούν σε περιοχή αγκυροβόλησης που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, ή

— που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους,

Για τους σκοπούς του άρθρου 4 παράγραφος 3, ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 600 τόνων και άνω.

▼B

2. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά σκάφη ή άλλα πλοία που ανήκουν στο κράτος ή τα εκμεταλλεύεται το κράτος και χρησιμοποιούνται προς το παρόν αποκλειστικά για κρατική μη εμπορική υπηρεσία. Στο μέτρο του ευλόγου και του εφικτού, τα κράτη μέλη προσπαθούν να τηρούν τον παρόντα κανονισμό για τα πλοία που αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο.

([1]) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

([2]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2978/94 του Συμβουλίου, 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 (ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 1).

▼B

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοούνται ως:

1. «MARPOL 73/78», η διεθνής σύμβαση του 1973 για την αποφυγή της ρύπανσης από πλοία, όπως τροποποιήθηκε από το σχετικό πρωτόκολλο του 1978 ►M1 στην ενημερωμένη έκδοση ◄.
2. «αναθεωρημένος κανονισμός 13G του παραρτήματος I της MARPOL 73/78», οι τροποποιήσεις του κανονισμού 13G του παραρτήματος I της MARPOL 73/78 και του συμπληρώματος του πιστοποιητικού IOPP, που θεσπίστηκαν με το ψήφισμα MEPC 94(96) της 27ης Απριλίου 2001 το οποίο αρχίζει να ισχύει την 1η Σεπτεμβρίου 2002,
3. «πετρελαιοφόρο», το πετρελαιοφόρο όπως ορίζεται στον κανονισμό 1 παράγραφος 4 του παραρτήματος I της MARPOL 73/78,
4. «νεκρό βάρος», το νεκρό βάρος όπως ορίζεται στον κανονισμό 1 παράγραφος 22 του παραρτήματος I της MARPOL 73/78,
5. «νέο πετρελαιοφόρο», το νέο πετρελαιοφόρο, όπως ορίζεται στον κανονισμό 1 παράγραφος 26 του παραρτήματος I της MARPOL 73/78,
6. «πετρελαιοφόρο κατηγορίας 1», πετρελαιοφόρο νεκρού βάρους 20 000 τόνων και άνω, το οποίο μεταφέρει ως φορτίο αργό πετρέλαιο, μαζούτ, βαρύ πετρέλαιο ντίζελ ή λιπαντικά έλαια, και νεκρού βάρους 30 000 τόνων και άνω, το οποίο μεταφέρει άλλου είδους πετρελαιοειδή πλην των ανωτέρω, το οποίο δεν ανταποκρίνεται προς τις απαιτήσεις για νέα πετρελαιοφόρα όπως ορίζονται στον κανονισμό 1 παράγραφος 26 του παραρτήματος I της MARPOL 73/78,
7. «πετρελαιοφόρο κατηγορίας 2», πετρελαιοφόρο νεκρού βάρους 20 000 τόνων και άνω, το οποίο μεταφέρει ως φορτίο αργό πετρέλαιο, μαζούτ, βαρύ πετρέλαιο ντίζελ ή λιπαντικά έλαια, και νεκρού βάρους 30 000 τόνων και άνω, το οποίο μεταφέρει άλλου είδους πετρελαιοειδή πλην των ανωτέρω, το οποίο ανταποκρίνεται προς τις απαιτήσεις για νέα πετρελαιοφόρα όπως ορίζονται στον κανονισμό 1 παράγραφος 26 του παραρτήματος I της MARPOL 73/78,
8. «πετρελαιοφόρο κατηγορίας 3», πετρελαιοφόρο νεκρού βάρους 5 000 τόνων και άνω αλλά μικρότερου του αναφερόμενου στους ορισμούς 6 και 7,
9. «πετρελαιοφόρο μονού κύτους», πετρελαιοφόρο το οποίο δεν πληροί τις απαιτήσεις διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού του κανονισμού 13F του παραρτήματος I της MARPOL 73/78,

▼M2

10. «πετρελαιοφόρο διπλού κύτους», πετρελαιοφόρο το οποίο πληροί τις απαιτήσεις του κανόνα 13F του παραρτήματος I του κανονισμού MARPOL 73/78 σχετικά με τα πετρελαιοφόρα διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού. Πετρελαιοφόρο που πληροί τις διατάξεις της παραγράφου 1 στοιχείο γ) του αναθεωρημένου κανόνα 13G του παραρτήματος I του κανονισμού MARPOL 73/78 θεωρείται επίσης πετρελαιοφόρο διπλού κύτους,

▼B

11. «ηλικία», η ηλικία του πλοίου, εκφραζόμενη σε αριθμό ετών μετά την ημερομηνία παράδοσής του,
12. «βαρύ πετρέλαιο ντίζελ», το πετρέλαιο ντίζελ όπως ορίζεται στον αναθεωρημένο κανονισμό 13G του παραρτήματος I της MARPOL 73/78,
13. «μαζούτ», τα βαρέα προϊόντα απόσταξης ή κατάλοιπα αργού πετρελαίου ή μείγμα των υλικών αυτών, όπως ορίζονται στον

▼B

αναθεωρημένο κανονισμό 13G του παραρτήματος I της MARPOL 73/78,

▼M2

14. ως «βαρέα κλάσματα πετρελαίου» νοούνται:

α) το αργό πετρέλαιο με πυκνότητα μεγαλύτερη από 900 kg/m^3 (1) στους 15 ºC·

β) το μαζούτ με πυκνότητα μεγαλύτερη από 900 kg/m^3 στους 15 ºC ή με ιξώδες πάνω από 180 mm^2/s (2) στους 50 ºC·

γ) η άσφαλτος, η πίσσα και τα γαλακτώματά τους.

▼B

Άρθρο 4

Συμμόρφωση πετρελαιοφόρων μονού κύτους προς τις απαιτήσεις διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού

1. Δεν επιτρέπεται στα πετρελαιοφόρα να λειτουργούν με τη σημαία κράτους μέλους, ούτε επιτρέπεται πετρελαιοφόρα, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν, να καταπλέουν στα λιμάνια ή τους σταθμούς ανοικτής θάλασσας που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους μετά την επέτειο της ημερομηνίας παράδοσης του πλοίου κατά το έτος που αναφέρεται παρακάτω, εκτός εάν τα πετρελαιοφόρα αυτά είναι πετρελαιοφόρα διπλού κύτους:

▼M2

α) για τα πετρελαιοφόρα της κατηγορίας 1:

— 2003 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1980 ή νωρίτερα,

— 2004 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1981,

— 2005 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1982 ή αργότερα·

β) για τα πετρελαιοφόρα της κατηγορίας 2 και 3:

— 2003 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1975 ή νωρίτερα,

— 2004 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1976,

— 2005 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1977,

— 2006 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1978 και 1979,

— 2007 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1980 και 1981,

— 2008 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1982,

— 2009 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1983,

— 2010 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1984 ή αργότερα.

---

2. Παρά την παράγραφο 1, τα πετρελαιοφόρα των κατηγοριών 2 ή 3 που διαθέτουν μόνο διπλό δάπεδο ή διπλά τοιχώματα, τα οποία δεν χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά πετρελαίου και εκτείνονται σε όλο το μήκος της δεξαμενής φόρτωσης, ή διαθέτουν χώρους διπλού κύτους που δεν χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά πετρελαίου και εκτείνονται σε όλο το μήκος της δεξαμενής φόρτωσης, αλλά δεν πληρούν τις προϋποθέσεις για την εξαίρεσή τους από την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 1 στοιχείο γ), του αναθεωρημένου κανόνα 13G του παραρτήματος I του κανονισμού MARPOL 73/78, επιτρέπεται να βρίσκονται σε χρήση και μετά την ημερομηνία που ορίζεται στην παράγραφο 1, αλλά πάντως όχι μετά την επέτειο της παράδοσης του πλοίου το 2015 ή την ημερομηνία κατά την οποία το πλοίο θα συμπληρώσει 25 έτη —υπολογιζόμενα από την ημερομηνία παράδοσης—, όποιο από τα δύο γεγονότα επέλθει πρώτο.

---

(1) Αντιστοιχεί σε βαθμό API μικρότερο από 25,7.

(2) Αντιστοιχεί σε ιξώδες μεγαλύτερο από 180 cSt.

▼M2

3. Σε κανένα πετρελαιοφόρο το οποίο μεταφέρει βαρέα κλάσματα πετρελαίου, ανεξάρτητα από τη σημαία του, δεν θα επιτρέπεται να καταπλέει σε λιμένες και σταθμούς ανοικτής θάλασσας που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, ή να αποπλέει από αυτούς, ή να αγκυροβολεί σε περιοχές αγκυροβόλησης που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, εκτός εάν το πετρελαιοφόρο αυτό ανήκει στα πετρελαιοφόρα διπλού κύτους.

4. Πετρελαιοφόρα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε λιμένες και στην εσωτερική ναυσιπλοΐα δύνανται να εξαιρούνται από την υποχρέωση της παραγράφου 3, εφόσον διαθέτουν κανονική άδεια πλοϊμότητας σύμφωνα με τις διατάξεις περί εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

5. Τα πετρελαιοφόρα χωρητικότητας κάτω των 5 000 τόνων πρέπει να ανταποκρίνονται στις διατάξεις της παραγράφου 3 το αργότερο κατά την επέτειο της παράδοσής τους, το έτος 2008.

6. Έως τις 21 Οκτωβρίου 2005, τα κράτη μέλη μπορούν, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες το πάγωμα των υδάτων επιβάλλει τη χρησιμοποίηση πλοίων με παγοπροστασία, να επιτρέπουν σε πετρελαιοφόρα μονού κύτους εξοπλισμένα με παγοπροστασία και με διπλό δάπεδο το οποίο δεν χρησιμοποιείται για τη μεταφορά πετρελαίου και εκτείνεται σε όλο το μήκος της δεξαμενής φόρτωσης, τα οποία μεταφέρουν βαρύ πετρέλαιο, να καταπλέουν σε λιμένες ή τερματικούς σταθμούς ανοικτής θάλασσας που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους ή να αποπλέουν από αυτούς, ή να αγκυροβολούν σε περιοχές που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους, εφόσον το βαρύ πετρέλαιο μεταφέρεται μόνο στις κεντρικές δεξαμενές των πετρελαιοφόρων αυτών.

Άρθρο 5

Συμμόρφωση των πλοίων των κατηγοριών 2 και 3 με το πρόγραμμα εκτίμησης της κατάστασης

Δεν επιτρέπεται στα πετρελαιοφόρα μονού κύτους ηλικίας άνω των 15 ετών, ανεξάρτητα από τη σημαία τους, να καταπλέουν σε λιμένες ή σταθμούς ανοικτής θάλασσας που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους ή να αποπλέουν από αυτούς ή να αγκυροβολούν σε περιοχές που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους μετά την επέτειο της ημερομηνίας παράδοσής τους, το 2005 για τα πλοία της κατηγορίας 2 και της κατηγορίας 3, εκτός εάν τηρούν το πρόγραμμα εκτίμησης της κατάστασης του άρθρου 6.

Άρθρο 6

Πρόγραμμα εκτίμησης της κατάστασης

Για τους σκοπούς του άρθρου 5 εφαρμόζεται το πρόγραμμα εκτίμησης της κατάστασης που θεσπίστηκε με το ψήφισμα 94 (46) της MEPC, της 27ης Απριλίου 2001, όπως ισχύει κατόπιν τροποποιήσεως.

▼B

Άρθρο 7

Τελική ημερομηνία

Μετά την επέτειο της ημερομηνίας παράδοσης του πλοίου το 2015 δεν επιτρέπεται πλέον:

— η συνέχιση της λειτουργίας, σύμφωνα με την παράγραφο 5 του αναθεωρημένου κανονισμού 13G του παραρτήματος I της MARPOL 73/78, πετρελαιοφόρων κατηγορίας 2 και 3 που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους, και

— ο κατάπλους, στα λιμάνια ή τους σταθμούς ανοικτής θάλασσας που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, άλλων πετρελαιοφόρων κατηγορίας 2 και 3, ανεξαρτήτωστου γεγονότος ότι συνεχίζουν να λειτουργούν υπό τη σημαία τρίτου κράτους

▼B

σύμφωνα με την παράγραφο 5 του αναθεωρημένου κανονισμού 13G του παραρτήματος I της MARPOL 73/78.

Άρθρο 8

Εξαιρέσεις για πλοία σε δυσχερή θέση ή για πλοία προς επισκευή

▼M2

1. Κατά παρέκκλιση από τα άρθρα 4, 5 και 7, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών μπορούν, με την επιφύλαξη των εθνικών τους διατάξεων, να επιτρέπουν, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, σε μεμονωμένα σκάφη να καταπλέουν σε λιμένες ή σταθμούς ανοικτής θάλασσας που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους ή να αποπλέουν από αυτούς, ή να αγκυροβολούν σε περιοχές που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους, εφόσον:

▼B

— ένα πετρελαιοφόρο ευρίσκεται σε δυσχερή θέση και αναζητά καταφύγιο,

— ένα άφορτο πετρελαιοφόρο πλέει προς λιμάνι επισκευής.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν, εγκαίρως, αλλά πριν από την 1η Σεπτεμβρίου 2002, στην Επιτροπή τις διατάξεις εσωτερικού δικαίου που εφαρμόζουν στις περιπτώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Η Επιτροπή ενημερώνει τα άλλα κράτη μέλη.

Άρθρο 9

Κοινοποίηση στον ΙΜΟ

1. Η Προεδρία του Συμβουλίου, εξ ονόματος των κρατών μελών, και η Επιτροπή ενημερώνουν από κοινού τον ΙΜΟ σχετικά με την έκδοση του παρόντος κανονισμού, παραπέμποντας στο άρθρο 211 παράγραφος 3 της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας.

2. Κάθε κράτος μέλος ενημερώνει τον ΙΜΟ για την απόφασή του να αρνηθεί τον κατάπλου πετρελαιοφόρων, σύμφωνα με το άρθρο 7 του παρόντος κανονισμού, που λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 5 του αναθεωρημένου κανονισμού 13G του παραρτήματος I της MARPOL 73/78 στα λιμάνια ή τους σταθμούς ανοικτής θάλασσας που υπάγονται στη δικαιοδοσία του, βάσει της παραγράφου 8 στοιχείο β) του αναθεωρημένου κανονισμού 13G του παραρτήματος I της MARPOL 73/78.

3. Κάθε κράτος μέλος ανακοινώνει στον ΙΜΟ, βάσει της παραγράφου 8 στοιχείο α) του αναθεωρημένου κανονισμού 13G του παραρτήματος I της MARPOL 73/78, εάν επιτρέπει, αναστέλλει, ανακαλεί ή αρνείται τη λειτουργία ενός πετρελαιοφόρου κατηγορίας 1 ή 2 το οποίο δικαιούται να φέρει τη σημαία του σύμφωνα με το άρθρο 5.

Άρθρο 10

Διαδικασία επιτροπής

▼M1

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS) που ιδρύθηκε βάσει του άρθρου 3 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].

▼B

2. Όποτε γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της απόφασης αυτής.

[1] ΕΕ L 324 της 29.11.2002, σ. 1.

▼B

Η περίοδος που ορίζεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ είναι τρεις μήνες.

3. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.

Άρθρο 11

Διαδικασία τροποποίησης

Οι παραπομπές του παρόντος κανονισμού στους κανονισμούς του παραρτήματος Ι της MARPOL 73/78 και στα ψηφίσματα MEPC 94(46) και 95(46), τροποποιούται, ενδεχομένως, με τη διαδικασία του άρθρου 10 παράγραφος 2, προκειμένου οι παραπομπές αυτές να ευθυγραμμίζονται με τις τροποποιήσεις αυτών των κανονισμών και ψηφισμάτων οι οποίες εγκρίνονται από τον ΙΜΟ, στο μέτρο που οι τροποποιήσεις αυτές δεν διευρύνουν το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

▼M1

Οι τροποποιήσεις του διεθνούς νομοθετήματος, που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, μπορούν να εξαιρεθούν του παρόντος κανονισμού βάσει του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002.

▼B

Άρθρο 12

Κατάργηση

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2978/94 του Συμβουλίου καταργείται από τις 31 Δεκεμβρίου 2007.

Άρθρο 13

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Εφαρμόζεται από την 1η Σεπτεμβρίου 2002.

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