

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 2978/94 НА СЪВЕТА

от 21 ноември 1994 година

относно изпълнение на Резолюция А. 747(18) на Международната морска организация (ММО) относно прилагането на тонажното измерване на нефтени танкери с танкове за изолиран баласт

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 84, параграф 2 от него,

като взе предвид предложението на Комисията¹,

като взе предвид становището на Икономическия и социален комитет²,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 189в от Договора³,

като има предвид, че продължава замърсяването при експлоатация или следствие от произшествие с нефтени танкери и, че транспортът на нефт с танкери с конвенционален дизайн на танковете представлява постоянна заплаха за морската среда;

като има предвид, че международните правила, отнасящи се до дизайна и експлоатацията на нефтени танкери, които не застрашават околната среда, бяха създадени под егидата на Международната морска организация (ММО);

като има предвид, че експлоатацията на нефтени танкери, които не застрашават околната среда, е от полза едновременно за крайбрежните държави и промишлеността;

като има предвид, че международните конвенции съдържат изисквания, за издаването на свидетелства на нефтените танкери;

като има предвид, че ММО разработва методи за измерването на тонажа на нефтени танкери с танкове за изолиран баласт;

като има предвид, че всички държави-членки с изключение на една ратифицираха и приложиха Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г., и Протокола към нея от 1978 г. (MARPOL 73/78); като има

¹ ОВ С 5 от 7. 1. 1994 г., стр. 4.

² ОВ С 295 от 22. 10. 1994 г., стр. 26

³ Становище на Европейския парламент от 3 май 1994 г. (ОВ С 205 , 25. 7. 1994 г., стр. 59) и решение на Европейския парламент от 16 ноември 1994 г. (все още непубликувано в *Официален вестник*).

предвид, че всички държави-членки ратифицираха и приложиха Международната конвенция за измерване тонажа на кораби от 1969 г.;

като има предвид, че Резолюция А.722 (17), изработена от асамблеята на ММО на 6 ноември 1991 г., и тази, следващата я Резолюция А. 747 (18) относно прилагането на измерване на тонажа на нефтени танкери с танкове за изолиран баласт, изработена от асамблеята на ММО на 4 ноември 1993 г., изразяват общото желание да насърчат изработването на нефтени танкери, които не застрашават околната среда и използването на танкове за изолиран баласт;

като има предвид, че в Резолюция А.747(18) асамблеята на ММО:

- i) прикани правителствата да посъветват пристанищните власти да прилагат препоръката за приспадане тонажа на танковете за изолиран баласт, когато изчисляват таксите на базата на brutния тонаж за всички танкери с танкове за изолиран баласт съобразно правило 13 на приложение I към MARPOL 73/78, и
- ii) прикани също правителствата да посъветват пилотските власти да вземат мерки съобразно въпросната препоръка;

като има предвид, че Съветът призна необходимостта от засилено действие на равнище Общност или на национално равнище, според случая, за да се приемат адекватно изискванията за безопасността на море и предотвратяване на замърсяването; като има предвид, че е желателно да се разшири използването на двукорпусни танкери или нефтени танкери с алтернативен дизайн, които отговарят на правило 13F от приложение I към MARPOL 73/78, изменена на 6 март 1992 г., както и нефтени танкери с танкове за изолиран баласт;

като има предвид, че двукорпусните танкерите и нефтените танкери с алтернативен дизайн следва да бъдат третираны по смисъла на настоящия регламент все едно, че техните танкове за изолиран баласт отговарят на правило 13 на приложение I към MARPOL 73/78;

като има предвид, по-специално, че изчисляването на таксите на базата на тонажа на танковете за изолиран баласт на борда на танкерите, когато танковете не се използват за превоз на товар, е във финансов ущърб за тези, които са извършили важната стъпка по пътя към по-чиста околна среда;

като има предвид, че по икономически съображения пристанищните власти показват въздържание от прилагане на резолюцията на ММО заради риска да бъдат необлагодетелствани, ако са единствените, които я прилагат;

като има предвид, че резолюции А.722(17) и А. 747(18) бяха изработени, но все още не са приложени от всички държави-членки;

като има предвид, че за защита на морската среда от замърсяване от танкери с конвенционален дизайн е уместно да се осигури уеднаквено прилагане в

практиката на Общността на международни правила, отнасящи се до събирането на такси за нефтени танкери от пристанищните власти и пилотските власти;

като има предвид, че за да се избегне нарушаването на конкуренцията в Общността и за постигане на резултатни и разходно-ефективни решения, най-добрият начин за хармонично действие е изработването на регламент, за да се уеднакви въвеждането на международни правила, като се спазва принципът на субсидиарност;

като има предвид, че държавата на флага или други органи, които издават международното свидетелство за предотвратяване на замърсяване с нефт и международното свидетелство за тонаж (1969), както и че корабособствениците и лицата, които събират такси от нефтените танкери, трябва да работят заедно за въвеждането в действие на резолюция А.747(18) на ММО, за да се подобри защитата на морската среда;

като има предвид, че в някои държави-членки вече са въведени системи за смекчаване на таксите, за кораби, които не застрашават околната среда, които са на друга основа от резолюция А.747(18) на ММО; като имат предвид, че в духа на посочената резолюция е целесъобразно да се предвиди друга система за таксуване в зависимост от тонажа, съставляващ отклонението спрямо нормалната тарифа в проценти така, че средната разлика да бъде най-малкото равна на тази, която предвижда посочената резолюция; като има предвид, че освен това е целесъобразно да се даде уверението, че обработването на танкерите за изолиран баласт не може да е при никакви обстоятелства по-малко благоприятно, дори и ако таксите не са начислени в зависимост от тонажа,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Съобразно разпоредбите на настоящия регламент пристанищните власти и пилотските власти в рамките на Общността:

а) прилагат в Общността резолюция А.747(18), за прилагане измерването на тонажа на нефтени танкери с танкове за изолиран баласт, изработена на 4 ноември 1993 г. от асамблеята на Международната морска организация (ММО) и чието приложение фигурира в приложение I на настоящия регламент, за да се разшири използването на танкери, снабдени с танкове за изолиран баласт, включително използването на двукорпусни танкери и танкери с алтернативен дизайн,

или

б) позволяват в Общността да се прилага система на намаляване на таксите, искани за танкери с танкове за изолиран баласт, която е на базата на система, различна от, но в духа на предвидената в резолюция А.747(18).

Член 2

Настоящият регламент се прилага за нефтени танкери, които:

- превозват изолиран баласт в специално определени танкове,
- са създадени, конструирани, адаптирани, оборудвани и използвани като нефтени танкери за изолиран баласт, включително двукорпусните танкери и танкерите с алтернативен дизайн,
- които отговарят на изискванията на Международната конвенция от 1969 г. за измерване тонажа на корабите

и

- притежават международното свидетелство за тонаж (1969).

Член 3

1. По смисъла на настоящия регламент:

а) “танкер” означава кораб, който отговаря на определението за “танкер”, посочено в правило 1 (4) от приложение I на MARPOL 73/78;

б) “изолиран баласт” означава баласт, който отговаря на определението за “изолиран баласт”, посочено в правило 1 (17) от приложение I към MARPOL 73/78;

в) “танк за изолиран баласт” означава танк, предназначен изключително за превоз на изолиран баласт;

г) “танкер с танкове за изолиран баласт” означава танкер, оборудван с танкове за изолиран баласт и сертифициран от властите на държавата на флага, или от други органи, упълномощени от нея власти, както и нефтени танкери, оборудвани с танкове за изолиран баласт. Тази съгласуваност трябва да бъде ясно оповестена от такива власти в съответния параграф от допълнението на международното свидетелство за предотвратяване замърсяването с нефт;

д) “двукорпусен танкер” означава танкер за изолиран баласт, построен съобразно предписанията на правило 13 F(3), от приложение I към MARPOL 73/78;

е) “MARPOL 73/78” означава Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г. така, както е променена от Протокола към нея от 1978 г., както и промените в сила на датата на изработването на настоящия регламент;

ж) “пристанищни власти” означава лице, публично или частно, което събира таксите за корабите при предоставяне на услуги в областта на морския транспорт;

з) “пилотски власти” означава лице, публично или частно, упълномощено да предоставя услуги по пилотиране на морски транспортни средства;

и) “брутен тонаж” означава мярката в тонове на пълната вместимост (големината) на кораб, определени съобразно разпоредбите на Международната конвенция за измерване тонажа на корабите от 1969 г.;

й) “намален брутен тонаж” означава брутният тонаж на нефтен танкер, намален с тонажа на танка за изолиран баласт, изчислен съобразно формулата, фигурираща в приложение I на настоящия регламент.

2. Приложение II съдържа определения, дадени в MARPOL 73/78 в смисъла, визиран в параграф 1, а), б), д) и ж).

Член 4

По смисъла на настоящия регламент компетентният орган, когато издава международно свидетелство за тонаж(1969) на танкер с танкове за изолиран баласт, който е измерен съобразно правилата, установени от Международната конвенция за измерване тонажа на кораби от 1969 г., публикува в рубриката “Забележки” декларация, по смисъла на параграф 3 от приложение I към настоящия регламент, като уточнява:

- (i) тонажа на танковете с изолиран баласт на кораба, този тонаж се изчислява съобразно метода и процедурата, установени в параграф 4 от приложение I към настоящия регламент

и

- (ii) намаления брутен тонаж на кораба.

Член 5

1. Когато определят таксите за нефтени танкери цялостно или частично на базата на брутният тонаж (БТ) пристанищните власти и пилотските власти приспадат брутен тонаж на танковете с изолиран баласт на танкера така, че тяхното изчисление да се основава на редуцирания брутен тонаж така, както е обозначена в рубриката “Забележки” международното свидетелство за тонаж (1969) на кораба.

2. От друга страна, пристанищните власти и пилотските власти гарантират таксата за нефтени танкери, които попадат в обхвата на настоящия регламент съобразно член 2, да бъде най-малкото със 17% по-ниски от тези, за танкери без танкове за изолиран баласт, които имат същия брутен тонаж.

Пристанищните власти и пилотските власти, които на 13 юни 1994 г. вече прилагат уеднаквена система за таксуване такава, каквато е визирана в първа алинея, но основаваща се на по-ниско процентно съотношение, прилагат числото 17% в по-малко най-късно на 1-и януари 1997 г.

3. Когато задълженията са определени на база, различна от брутният тонаж, пристанищните власти и пилотските власти се грижат танкерите за изолиран баласт да бъдат третирани по начин, който не е по-малко благоприятен от този, който би се прилагал спрямо тях, ако задълженията бяха изчислявани съобразно параграфи 1 или 2.

4. По отношение на всички нефтени танкери с танкове за изолиран баласт, пристанищните власти и пилотските власти прилагат само една от трите формули, описани в параграфи 1, 2 и 3.

Член 6

Приложение I към настоящия регламент може да бъде променено според процедурата, предвидена в член 7, за да може да се държи сметка за измененията, които биха могли да бъдат внесени в резолюция А.747(18) на ММО и на основните международни конвенции, които са в сила.

Член 7

1. Комисията се подпомага от комитет, съставен от представители на държавите-членки и председателстван от представител на Комисията. Комитетът се събира по инициатива на Комисията всеки път, когато това се окаже необходимо за прилагането на настоящия регламент.

2. Комитетът изработва свои процедурен правилник.

3. Прилага се следната процедура за въпросите, обхванати от член 6.

а) Представителят на Комисията предлага на комитета проект на мерките, които да се вземат. Комитетът излиза със свое становище по този проект в срок, който председателят може да установи в зависимост от спешността на разглеждания въпрос. Становището се изработва с мнозинство, предвидено в член 148, параграф 2 от Договора, отнасящи се до изработване на решенията, които

Съветът е следва да взема по предложение на Комисията. Когато се гласува в комитета, гласовете на представителите на държавите-членки се претеглят според определеното в цитирания по-горе член. Председателят не участва в гласуването.

б) Комисията приема предвидените мерки ако те са в съответствие със становището на комитета.

в) Когато предвидените мерки не са в съответствие със становището на комитета или при липсата на становище, Комисията предлага незабавно на Съвета предложение, отнасящо се до мерките, които трябва да се вземат. Съветът се произнася с квалифицирано мнозинство. Ако при изтичането на срок от три месеца, считани от сезирането на Съвета, последният не се е произнесъл, предложените мерки се приемат от комисията.

Член 8

1. Държавите-членки приемат своевременно, но преди 31 декември 1995 г. закони, подзаконови и административни разпоредби, необходими за прилагането на настоящия регламент.

Тези мерки се отнасят, *inter alia*, и до организацията, процедурите и средствата за контрол.

2. Държавите-членки съобщават всяка година на Комисията всички налични информации, отнасящи се до прилагането на настоящия регламент, включително допуснатите нарушения от техните пристанищни власти и пилотски власти.

3. Когато държавите-членки изработят мерките, визирани в параграф 1, в тях се съдържа позоваване на настоящия регламент или то се извършва при тяхното публикуване. Условиата и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

4. Държавите-членки информират незабавно Комисията за всички разпоредби на вътрешното си право, които изработват в областта на настоящия регламент. Комисията информира за това другите държави-членки.

Член 9

1. Комисията прави всяка година преглед на прилагането на настоящия регламент на базата на докладите, които са й предоставяни от държавите-членки съобразно разпоредбите на член 8.

2. Комисията представя доклад с оценка за прилагането на системата, предвидена в член 5, параграф 2, на Европейския парламент и на Съвета преди 31 декември 1998 г.

Член 10

Настоящият регламент влиза в сила на 1 януари 1995 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на 21 ноември 1994 година.

За Съвета:

Председател

M. WISSMANN

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Измерване тонажа на танковете с изолиран баласт на нефтени танкери

За да се използва уеднаквена база за измерване тонажа на танковете с изолиран баласт на нефтените танкери, се препоръчва на администрациите, на компетентните за издаване на международни свидетелства органи и на лица, които събират таксите от танкерите, да възприемат следните принципи.

1. Корабът се освидетелства като нефтени танкери, оборудван с танкове за изолиран баласт, както е определено в параграф 5 от допълнението към международното свидетелство за предотвратяване на замърсяване с нефт, а мястото на тези танкове бива обозначено в параграф 5.2 от същото допълнение.

2. Танковете с изолиран баласт са танкове, използвани изключително за превоз на изолиран баласт така, както е определено в правило 1 (17) на приложение I към MARPOL 73/78. Танковете с изолиран баласт следва да имат изолирано изпомпване на баласт и тръбопроводна система, оборудвани да поемат и оттичат баластна вода само от и в морето. Не следва да има свързващи тръби между танковете с изолиран баласт и системата за сладката вода. Танк за изолиран баласт не следва да се използва за превоз на стока или за складиране на запаси или материали.

3. В международното свидетелство за тонаж (1969) се вписва, в рубриката “Бележки”, следната бележка за тонажа на танковете с изолиран баласт на нефтените танкери:

“Танковете с изолиран баласт са съобразени с разпоредбите на правило 13 на приложение I към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г., както е изменена с Протокола от 1978 г., и цялостният тонаж на такива танкове, предназначени изключително за превоз на изолиран баласт, е ...

Намаленият брутен тонаж, който следва да се използва за изчисляване на таксите, основаващи се на тонаж, е ...”.

4. Общият тонаж на горепосочените танкове с изолиран баласт се изчислява по следната формула:

$$K1 \times Vb$$

В тази формула:

$K1 = 0,2 + 0,002 \log_{10} V$ ($K1$ може да бъде получен и посредством таблицата, дадена в допълнение 2 на Международната конвенция за измерване тонажа на корабите от 1969 г.)

V = целият обем на всички затворени пространства на кораба, изразени в кубически метри съобразно определението, дадено в правило 3 на Международната конвенция за измерване тонажа на корабите от 1969 г.

V_b = целият обем на танковете с изолиран баласт, изчислен в кубически метри съобразно правило 6 на Международната конвенция за измерване тонажа на корабите от 1969 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Определения, взети от MARPOL 73/78 за термините по член 3, параграф 1, букви а), б), д) и е).

Относно параграф 1, буква а)

“нефтен танкер” означава кораб, построен или приспособен за превоз на нефт наливно като товар в своите товарни помещения и включва кораби за комбинирани товари, и “химикаловоз”, както е определен в приложение II към настоящата конвенция, когато товарът му изцяло или частично е нефт наливно като товар.

“кораб за смесени товари” означава кораб, създаден за превоз или нефт наливно като товар или на течни горива, или на твърди стоки в насипно състояние.

“Химикаловоз” означава кораб, построен или приспособен за превоз на товари от вредни неупаковани течни вещества и включва “танкери” така, както са определени в приложение I към настоящата конвенция, когато превозват цялостна или частична пратка от вредни неупаковани течни вещества.

относно параграф 1, буква б)

“Изолиран баласт” означава баластната вода, в танка за баласт, изцяло изолирана от превозвания нефт и горивната система на кораба и която постоянно се разпределя към превоза на баласт или към превоза на баласт или товари, различни от нефт или вредни вещества по смисъла на различните определения, дадени в приложенията към настоящата конвенция.

относно параграф 1, буква д)

“двукорпусен танкер” означава танкер, чиито товарни танкове са защитени по протежение на цялата им дължина от баластни танкове или от помещения, различни от товарни танкове и резервоари за гориво на кораба.

относно параграф 1, буква е)

“танкер с алтернативен дизайн” означава:

- нефтен танкер, създаден така, че налягането на товара и на парите, което се оказва върху обшивката на дъното, когато последната представлява единствената преграда между товара и морето, да не надхвърля хидростатичното външно налягане на водата,
- нефтен танкер, създаден по други методи при условие, че те осигуряват най-малко същото ниво на защита от замърсяване с нефт в случай на сблъскване или на засядане и че са одобрени по принцип от Комитета за опазване на морската среда,

като се отчитат изработените от Международната морска организация (ММО)
насоки.