

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 1726/2003 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 22 юли 2003 година

за изменение на Регламент (ЕО) № 417/2002 относно ускореното въвеждане на изисквания за двукорпусни или еквивалентни конструкции за еднокорпусни нефтени танкери

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност и по-специално член 80, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението от Комисията ¹,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ²,

след като се консултираха с Комитета на регионите,

в съответствие с процедурата, постановена в член 251 на Договора ³,

като имат предвид, че:

(1) Регламент (ЕО) № 417/2002 ⁴ предвижда ускорено въвеждане на изисквания за двукорпусни или еквивалентни конструкции, установени в Конвенцията МАРПОЛ 73/78 за еднокорпусни нефтени танкери, за да се намали риска от случайно замърсяване с нефт на европейските води.

(2) Комисията и държавите-членки следва да положат всички усилия, за да осигурят правила, подобни на съдържащите се в настоящия Регламент за изменение на Регламент (ЕО) № 417/2002 г., да могат да бъдат установени през 2003 г. на световно ниво, чрез изменение на Конвенцията МАРПОЛ. Съветът и Комисията приветстват желанието на Международната морска организация (ММО) да проведе допълнително заседание на Комитета по опазване на морската околна среда (КОМОС) през декември 2003 г., за да улесни вземането на решение на международно ниво относно ускорено извеждане от експлоатация на еднокорпусни нефтени танкери и въвеждането, в кратък срок, на забрана за еднокорпусни нефтени танкери да превозват тежки нефтени продукти.

(3) Общността е силно загрижена от факта, че възрастовите граници за експлоатация на еднокорпусни нефтени танкери в Регламент (ЕО) № 417/2002 не са достатъчно стриктни. Особено след непосредствените последици от корабокрушението

¹ Предложение от 20 декември 2002 г. (непубликувано в *Официален вестник* до момента).

² ОВ С 133, 6.6.2003 г., стр. 97.

³ Становище на Европейския парламент от 4 юни 2003 г. (непубликувано в *Официален вестник* до момента)

⁴ ОВ L 64, 7.3.2002 г., стр. 1. Регламент, изменен с Регламент (ЕО) № 2099/2002 (ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 1).

на еднокорпусния нефтен танкер първа категория “Престиж” на същата експлоатационна възраст като “Ерика” (26 години), тези възрастови граници трябва допълнително да се снижат.

(4) Съобщението на Комисията до Европейския парламент и до Съвета относно безопасността на петролната търговия по море, предложи възрастови граници на експлоатация от 23, 28 и 25 до 30 години съответно за три категории еднокорпусни нефтени танкери и окончателни крайни дати 2005, 2010 и 2015 г. съответно за тези танкери. Първоначалното предложение на Комисията предвиждаше Регламентът да се прилага за нефтени танкери с товароподемност минимум 600 тона. След преговорите тези граници, окончателно включени в Регламент (ЕО) № 417/2002 са по-малко строги по всички показатели.

(5) В съобщението до Европейския парламент и до Съвета относно подобряване на морската безопасност след инцидента с “Престиж”, Комисията заявява, че възнамерява да предложи Регламент за забрана за превозване на тежък мазут в еднокорпусни танкери, пътуващи към или напускащи пристанища в държавите-членки.

(6) Заключениета на Съвета от 6 декември 2002 г. приканиха Комисията да представи по спешност предложение относно ускорено извеждане от експлоатация на еднокорпусни танкери, което да съдържа схема за оценка на състоянието на всички видове танкери, по-стари от 15 години. Съветът в допълнение се съгласи, че тежки нефтени продукти следва да превозват само в двукорпусни нефтени танкери.

(7) Ускореното извеждане от експлоатация на еднокорпусни кораби ще доведе до значително увеличение на броя на корабите за скрап и трябва да се положат усилия плавателните съдове за скрап да се преработят по безопасен начин за човека и околната среда.

(8) Схемата за оценка на състоянието е проектирана да открива конструктивни слабости в старите нефтени танкери и поради това следва да се прилага от 2005 г. за всички нефтени танкери по-стари от 15 години.

(9) Европейският парламент в своята резолюция относно злополуката с нефтения танкер “Престиж” близо до бреговете на Галисия на 21 ноември 2002 г. призова към по-строги мерки, които да могат да влязат в сила по-бързо, и заяви, че тази поредна злополука отново подчертава нуждата от ефективно действие на международно и ниво на ЕС, за да се подобри значително морската безопасност.

(10) Комисията следва да бъде упълномощена от Съвета и държавите-членки да договори прилагането на разпоредбите на настоящия регламент в рамките на ММО.

(11) Тъй като бързо увеличаващият се обем на нефт, превозван през Балтийско море, представлява заплаха за морската околна среда, особено през зимния сезон, нефтените танкери, които акостират или напускат пристанище или терминал в открито море, или пускат котва под юрисдикцията на държава-членка, трябва да са оборудвани с укрепена корабна конструкция и задвижващ механизъм за плаване при наличие на лед, които да отговарят на условията на администрацията на съответната държава-членка, когато условията на замръзване изискват използването на плавателен съд, укрепен против лед.

(12) Особено важно е да се убедят трети страни, в частност страните кандидатки и страните, които са съседки на ЕС, да предприемат извеждане от експлоатация на еднокорпусни нефтени танкери.

(13) Товарните кораби и контейнеровозите често превозват в товарния си трюм тежък мазут като гориво за двигателя, чието количество може значително да превишава товара на по-малките нефтени танкери. Комисията следва да представи предложение на Европейския парламент и на Съвета, във възможно най-кратки срокове, за да се гарантира при новоконструираните кораби нефтът, който се превозва като гориво, да се съхранява в резервоари, обезопасени с двойни стени.

(14) Европейските корабостроителници разполагат с необходимото ноу-хау за строителство на двукорпусни танкери. Комисията и държавите-членки трябва съответно да се стремят да осигурят, с помощта на подходящи инструменти и програми, увеличеното търсене на безопасни двукорпусни танкери, което произтича от настоящия Регламент, да има положително въздействие върху корабостроителната промишленост на Общността.

(15) В резултат Регламент (ЕО №417/2002 следва да се измени,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕО) № 417/2002 се изменя, както следва:

1. В член 1 се добавя следното:

“, и да забрани превозването към или от пристанища на държави-членки на тежки нефтени продукти в еднокорпусни нефтени танкери.”

2. В член 2, параграф 1 се заменя със следното:

“1. Настоящият регламент се прилага за нефтени танкери с дедуейт минимум 5000 тона:

- които акостират в или напускат пристанище или терминал в открито море, или пускат котва в зона под юрисдикцията на държава-членка, независимо под флага на чия държава плават, или

- плаващи под флага на държава-членка

Съгласно член 4, параграф 3, настоящият регламент се прилага за нефтени танкери с дедуейт минимум 600 тона.”

3. Член 3 се изменя както следва:

а) точка 10 се заменя със следното:

“10. “двукорпусен нефтен танкер” означава нефтен танкер, който отговаря на изискванията за двукорпусен танкер или изисквания за еквивалентни конструкции в съответствие на правило 13F от приложение I към МАРПОЛ 73/78. Нефтен танкер, който отговаря на разпоредбите на параграф 1, точка в на ревизираното правило 13G от приложение I към МАРПОЛ 73/78, също се счита за двукорпусен нефтен танкер;”

б) добавя се следната точка:

“14. “тежки нефтени продукти” означава:

а) суров нефт с плътност при 15⁰ C над 900 кг/м³⁵;

б) мазут с плътност при 15⁰С над 900 кг/м³ или кинематичен вискозитет при 50 ⁰С над 180 мм²/сек⁶;

в) битум и катран и емулсиите им;”

4. Член 4 се изменя, както следва:

а) в параграф 1, букви а) и б) се заменят със следното:

“а) за нефтени танкери категория 1:

- 2003 г. за кораби, доставени през 1980 г. или по-рано,
- 2004 г. за кораби, доставени през 1981 г.,
- 2005 г. за кораби, доставени през 1982 г. или по-късно,

б) за нефтени танкери категории 2 и 3:

- 2003 г. за кораби, доставени през 1975 г. или по-рано,
- 2004 г. за кораби, доставени през 1976 г.,
- 2005 г. за кораби, доставени през 1977 г.,
- 2006 г. за кораби, доставени през 1978 и 1979 г.,
- 2007 г. за кораби, доставени през 1980 и 1981 г.,
- 2008 г. за кораби, доставени през 1982 г.,
- 2009 г. за кораби, доставени през 1983 г.,
- 2010 г. за кораби, доставени през 1984 г. или по-късно;”

б) буква в) се заличава;

в) добавя се следния параграф:

“2. Независимо от разпоредбите в параграф 1, нефтени танкери от категория 2 или 3, които са оборудвани само с двойни дъна или двойни обшивки на корпуса, които не се използват за превозване на петрол, и които се простират по цялата дължина на товарната цистерна, или с двукорпусни пространства, които не се използват за превозване на гориво, и които се простират по цялата дължина на товарната цистерна, но които не отговарят на условията за освобождаване от разпоредбите на параграф 1, буква в) на ревизираното правило 13G на приложение I към МАРПОЛ 73/78, могат да продължат да бъдат експлоатирани след датата, упомената в параграф 1, но не след

⁵ Съответстващо на API клас по-малък от 25,7.

⁶ Съответстващо на кинематичен вискозитет над 180 cSt.

годишнината от датата на доставка на кораба през 2015 г., или датата, на която кораба достига възраст – от 25 години от датата на доставянето му – като се взема предвид по-ранната дата.”

г) настоящият параграф 2 се заменя със следното:

“3. Не се разрешава на нефтен танкер, който превозва тежки нефтени продукти, без значение от флага, под който плава, да акостира в или напуска пристанище или терминал в открито море, или да пуска котва в зони под юрисдикцията на държава-членка, с изключение на двукорпусен нефтен танкер.”

д) добавят се следните параграфи:

“4. Нефтени танкери, които акостират изключително на пристанища и плават по вътрешноводни пътища, могат да бъдат освободени от задължението по параграф 3, при условие, че са надлежно сертифицирани съгласно законодателството за вътрешноводните пътища.

5. Нефтени танкери с дедуейт, по-малък от 5000 тона, трябва да се съобразят с разпоредбите на параграф 3 не по-късно от годишнината от датата на доставянето на кораба през 2008 г.

6. До 21 октомври 2005 г. държава-членка може, в случаи, когато условията на замръзване изискват използването на кораб, укрепен против лед, да разрешават на еднокорпусен нефтен танкер, който превозва тежки масла, оборудван с двойно дъно, неизползван за превозване на нефт и простиращи се по цялата дължина на товарната цистерна, да акостират в или да напускат пристанище или терминал в открито море, или пускат котва под юрисдикцията на държава-членка, при условие, че тежки нефтени продукти се превозват само в централните цистерни на танкера.”

5. Член 5 се заменя със следното:

“Член 5

Съответствие на състоянието на кораби Категория 2 и 3 съгласно схемата за оценка на състоянието

Без значение от флага, под който плава, на еднокорпусен нефтен танкер на възраст над 15 години, не се разрешава да акостира в или да напуска пристанище или терминал в открито море, или да пуска котва под юрисдикцията на държава-членка, след годишнината от датата на доставяне на кораба, през 2005 г. за кораби категория 2 и 3, освен ако не отговаря на схемата за оценка на състоянието, посочена в член 6.”

6. Член 6 се заменя със следното:

“Член 6

Схема за оценка на състоянието

За целите на член 5 се прилага схемата за оценка на състоянието, приета с изменената Резолюция на КОМОС 94 (46) от 27 април 2001 г.”

7. В член 8 встъпителната фраза на параграф 1 се заменя със следното:

“1. Чрез дерогиране от членове 4, 5 и 7, компетентният орган на държава-членка може, съгласно националното законодателство, да позволи при изключителни обстоятелства на определен кораб да акостира в или да напусне пристанище или терминал в открито море, или да пуска котва в зона под юрисдикцията на държава-членка, когато.”

Член 2

Председателството на Съвета, действайки от името на държавите-членки, и Комисията съвместно информират ММО за приемането на настоящия регламент, при което се позовават на член 211, параграф 3 на Конвенцията на ООН по морско право.

Член 3

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

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

Съставено в Брюксел на 22 юли 2003 година

За Европейския парламент:

Председател

P. COX

За Съвета:

Председател

G. ALEMANN