

32003R1726

1.10.2003

ÚRADNÝ VESTNÍK EURÓPSKEJ ÚNIE

L 249/1

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 1726/2003**z 22. júla 2003,****ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 417/2002 o urýchlennom zavedení konštrukčných požiadaviek na dvojité alebo ekvivalentný trup pre ropné tankery s jednoduchým trupom**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, najmä na jej článok 80 ods. 2,

so zreteľom na návrh Komisie ⁽¹⁾,so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽²⁾,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov,

konajúc v súlade s postupom stanoveným v článku 251 zmluvy ⁽³⁾,

keďže:

- (1) nariadenie (ES) č. 417/2002 ⁽⁴⁾ stanovuje plán urýchlenného zavedenia konštrukčných požiadaviek na dvojité alebo ekvivalentný trup dohovoru Marpol 73/78 pre ropné tankery s jednoduchým trupom, aby sa znížilo riziko náhodného ropného znečistenia európskych vôd;
- (2) Komisia a členské štáty by mali vyvinúť všetko úsilie na to, aby zabezpečili, že v roku 2003 budú na celosvetovej úrovni, zmenou a doplnením dohovoru Marpol, stanovené pravidlá podobné pravidlám obsiahnutým v tomto nariadení, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 417/2002; Rada aj Komisia vítajú ochotu Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) usporiadať stretnutie Výboru pre ochranu morského prostredia (MEPC) v decembri 2003, aby sa uľahčilo medzinárodné riešenie týkajúce sa urýchlenného postupného vyradenia ropných tankerov s jednoduchým trupom a zavedenia zákazu prepravy ťažkých olejov ropnými tankermi s jednoduchým trupom v krátkom čase;
- (3) spoločenstvo je vážne znepokojené nedostatočnou prísnosťou, pokiaľ ide o časové ohraničenie prevádzky ropných tankerov s jednoduchým trupom, stanovené v nariadení (ES) č. 417/2002; najmä po stroskotaní rop-

ného tankera kategórie 1 s jednoduchým trupom „Prestige“, ktorý bol rovnako starý ako „Erika“ (26 rokov), by sa tieto ohraničenia mali naďalej znižovať;

- (4) v oznámení Komisie Európskemu parlamentu a Rade o bezpečnosti prepravy ropy po mori sa navrhovali časové ohraničenia 23, 28 a 25 až 30 rokov pre tri kategórie ropných tankerov s jednoduchým trupom, a konečné lehoty pre také tankery boli roky 2005, 2010 a 2015; počiatočný návrh Komisie predpokladal, že by sa nariadenie malo uplatňovať na ropné tankery s nosnosťou 600 t a viac, ohraničenia, ktoré boli po rokovaní nakoniec začlenené do nariadenia (ES) č. 417/2002, boli v každom ohľade menej prísne;

- (5) v oznámení Komisie Európskemu parlamentu a Rade o zvýšení bezpečnosti na mori, ako reakcii na haváriu „Prestige“ bolo uvedené, že Komisia zamýšľa navrhnúť nariadenie zakazujúce prepravu ťažkých vykurovacích olejov v tankeroch s jednoduchým trupom, smerujúcich do prístavov alebo opúšťajúcich prístavy členských štátov;

- (6) závery Rady zo 6. decembra 2002 vyzvali Komisiu, aby predložila ako naliehavú záležitosť návrh týkajúci sa urýchlenného postupného vyradenia tankerov s jednoduchým trupom a zaviedla schému posudzovania stavu pre tankery, bez ohľadu na konštrukciu, od veku 15 rokov; Rada sa ďalej dohodla na tom, že ťažké oleje by sa mali prepravovať len v ropných tankeroch s dvojitým trupom;

- (7) urýchlenné postupné vyradenie plavidiel s jednoduchým trupom bude viesť k značnému zvýšeniu počtu plavidiel určených na zošrotovanie a malo by sa vyvinúť úsilie na to, aby bol zabezpečený bezpečný spôsob spracovania zošrotovaných plavidiel pre ľudí a životné prostredie;

⁽¹⁾ Zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku.⁽²⁾ Ú. v. ES C 133, 6.6.2003, s. 97.⁽³⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu zo 4. júna 2003 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 22. júla 2003.⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 64, 7.3.2002, s. 1. Nariadenie v znení nariadenia (ES) č. 2099/2002 (Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1).

- (8) schéma posudzovania stavu je projektovaná tak, aby boli odhalené štrukturálne slabiny starnúcich ropných tankerov a mala by sa preto uplatňovať od roku 2005 na všetky ropné tankery staršie než 15 rokov;

- (9) Európsky parlament vo svojej rezolúcii o havárii ropného tankeru Prestige pri pobreží Galície 21. novembra 2002 žiadal prísnejšie opatrenia, ktoré môžu rýchlejšie nadobudnúť účinnosť, a uviedol, že táto nová katastrofa znovu zvýraznila potrebu účinnej akcie na medzinárodnej úrovni a úrovni EÚ, aby sa podstatne zvýšila bezpečnosť námornej dopravy;
- (10) Komisii by mala Rada a členské štáty poskytnúť mandát, ktorý by jej umožnil rokovať o prijatí ustanovení tohto nariadenia v rámci IMO;
- (11) pretože rýchlo rastúci objem ropy prepravovanej cez Baltické more predstavuje hrozbu pre morské prostredie najmä počas zimnej sezóny, ropné tankery smerujúce do prístavov alebo predprístavov alebo opúšťajúce prístavy alebo predprístavy, ktoré sú pod jurisdikciou členského štátu, alebo kotviace v oblasti, ktorá je pod jurisdikciou členského štátu v uvedenom regióne, by mali byť vybavené zosilnenou protiladovou lodnou konštrukciou a pohonným mechanizmom, ktoré spĺňa požiadavky správy členského štátu, keď si lodové podmienky vyžadujú použitie lodí so zosilnenou protiladovou konštrukciou;
- (12) je dôležité presvedčiť tretie štáty, najmä kandidátske štáty a štáty, ktoré susedia s EÚ, aby prestali používať ropné tankery s jednoduchým trupom;
- (13) nákladné alebo kontajnerové lode často obsahujú ťažké oleje (Heavy fuel oil – HFO) ako motorové palivo vo svojich palivových zásobníkoch, ktorých množstvo môže značne presiahnuť náklad malých ropných tankarov; Komisia by mala Európskemu parlamentu a Rade čo najskôr predložiť návrh, ktorý zabezpečí, že u nových lodí budú oleje používané ako palivo a uložené v zásobníkoch, uskladnené v bezpečných cisternách s dvojitémi stenami;
- (14) európske lodenice majú k dispozícii nevyhnutné know-how na stavbu tankerov s dvojítm trupom; Komisia a členské štáty by sa mali preto snažiť, aby pomocou vhodných opatrení a programov zabezpečili pozitívny dosah zvýšeného dopytu po tankeroch s dvojítm trupom, vyplývajúceho z tohto nariadenia, na odvetvie stavby lodí spoločenstva;
- (15) nariadenie (ES) č. 417/2002 by sa malo príslušne zmeniť a doplniť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE,

Článok 1

Nariadenie (ES) č. 417/2002 sa týmto mení a dopĺňa takto:

1. V článku 1 sa dopĺňa toto:

„a zakázať prepravu ťažkých olejov v ropných tankeroch s jednoduchým trupom smerujúcich do prístavov alebo opúšťajúcich prístavy členských štátov.“

2. V článku 2 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Toto nariadenie sa vzťahuje na ropné tankery s nosnosťou 5 000 ton a väčšou:

— ktoré vstupujú do prístavu alebo predprístavu alebo opúšťajú prístav alebo predprístav, ktorý je pod jurisdikciou členského štátu, alebo kotvia v oblasti, ktorá je pod jurisdikciou členského štátu, bez ohľadu na to, pod akou vlajkou plávajú, alebo

— ktoré plávajú pod vlajkou členského štátu.

Na účely článku 4 ods. 3 sa toto nariadenie vzťahuje na ropné tankery s nosnosťou 600 ton a väčšou.“

3. Článok 3 sa mení a dopĺňa takto:

a) bod 10 sa nahrádza takto:

„10. „ropný tanker s dvojítm trupom“ znamená ropný tanker, ktorý spĺňa konštrukčné požiadavky na dvojitý alebo ekvivalentný trup stanovené v predpise 13F prílohy I dohovoru Marpol 73/78; ropný tanker spĺňajúci ustanovenia odseku 1 písm. c) revidovaného predpisu 13G prílohy I dohovoru Marpol 73/78 sa tiež považuje za ropný tanker s dvojítm trupom;“

b) dopĺňa sa tento bod:

„14. „ťažké oleje“ znamenajú:

a) ropné oleje s hustotou pri 15 °C nad 900 kg/m³ (*);

b) vykurovacie oleje s hustotou pri 15 °C nad 900 kg/m³ alebo s kinematickou viskozitou pri 50 °C nad 180 mm²/s (**);

c) bitúmen a decht a ich emulzie;

(*) Zodpovedá stupňu API menšiemu než 25,7.

(**) Zodpovedá kinematickej viskozite nad 180 cSt.“

4. Článok 4 sa mení a dopĺňa takto:

a) v odseku 1 sa písmená a) a b) nahrádzajú takto:

„a) ropné tankery kategórie 1:

— 2003 u lodí dodaných v roku 1980 alebo skôr,

— 2004 u lodí dodaných v roku 1981,

— 2005 u lodí dodaných v roku 1982 alebo neskôr;

b) ropné tankery kategórie 2 a 3:

— 2003 u lodí dodaných v roku 1975 alebo skôr,

— 2004 u lodí dodaných v roku 1976,

- 2005 u lodí dodaných v roku 1977,
- 2006 u lodí dodaných v roku 1978 a 1979,
- 2007 u lodí dodaných v roku 1980 a 1981,
- 2008 u lodí dodaných v roku 1982,
- 2009 u lodí dodaných v roku 1983,
- 2010 u lodí dodaných v roku 1984 alebo neskôr;

b) písmeno c) sa zrušuje;

c) vkladá sa tento odsek:

„2. Bez ohľadu na odsek 1, ropné tankery kategórie 2 alebo 3, ktoré sú vybavené len dvojitém dnom alebo dvojitou obšívku a tieto priestory sa nepoužívajú na prepravu olejov a rozprestierajú sa po celej dĺžke nákladnej cisterny, alebo sú vybavené priestormi s dvojitým trupom nepoužívanými na prepravu olejov a rozprestierajúcimi sa po cele dĺžke nákladnej cisterny, no ktoré nespĺňajú podmienky pre výnimku z ustanovení odseku 1 písm. c) revidovaného predpisu 13G prílohy I dohovoru Marpol 73/78, môžu pokračovať v prevádzke po dni uvedenom v odseku 1, ak pritom neprekročia výročie dodania lode v roku 2015 alebo deň, v ktorom loď dosiahla vek 25 rokov odo dňa jej dodania, pričom platí skorší časový termín.“

d) Súčasný odsek 2 sa nahrádza takto:

„3. Žiadnemu ropnému tankeru, prepravujúcemu ťažké oleje, bez ohľadu na jeho vlajku, nesmie byť povolené vstúpiť do prístavov alebo predprístavov alebo opustiť prístavy alebo predprístavy, ktoré sú pod jurisdikciou členského štátu, alebo kotviť v oblasti, ktorá je pod jurisdikciou členského štátu, pokiaľ taký tanker nemá dvojitý trup.“

e) Vkladajú sa tieto odseky:

„4. Ropné tankery prevádzkované výhradne v prístavoch a vo vnútrozemskej plavbe môžu byť vyňaté z povinnosti uplatňovania odseku 3 za predpokladu, že sú držiteľmi riadnych osvedčení podľa právnych predpisov pre vnútrozemskú plavbu.

5. Ropné tankery s nosnosťou menšou než 5 000 ton musia splniť ustanovenia odseku 3 najneskôr k výročiu dodania lode v roku 2008.

6. Do 21. októbra 2005 môže členský štát v prípadoch, keď si ťažké podmienky vyžadujú použitie lodí so zosilnenou protitlakovou konštrukciou, povoliť ropným tankerom s jednoduchým trupom a zosilnenou protitlakovou konštrukciou, ktoré sú vybavené dvojitým dnom a takýto priestor sa nepoužíva na prepravu olejov a rozprestiera sa po cele dĺžke náklad-

nej cisterny, vstúpiť do prístavu alebo predprístavu, alebo opustiť prístav alebo predprístav, ktorý je pod jurisdikciou členského štátu, alebo kotviť v oblasti, ktorá je pod jurisdikciou členského štátu s nákladom ťažkých olejov za predpokladu, že oleje sú prepravované len v centrálnych cisternách lode.“

5. Článok 5 sa nahrádza takto:

„Článok 5

Zhoda lodí kategórie 2 a 3 so schémou hodnotenia stavu

Bez ohľadu na vlajku, pod ktorou plávajú, nesmie byť ropným tankerom, starším než 15 rokov, povolené vstúpiť do prístavov alebo predprístavov, alebo opustiť prístavy alebo predprístavy, ktoré sú pod jurisdikciou členského štátu, alebo kotviť v oblasti, ktorá je pod jurisdikciou členského štátu po výročí dodania lode, v roku 2005 pre lode kategórie 2 a 3, pokiaľ lode nezodpovedajú schéme posudzovania stavu uvedenej v článku 6.“

6. Článok 6 sa nahrádza takto:

„Článok 6

Schéma posudzovania stavu

Na účely článku 5 sa uplatňuje schéma posudzovania stavu prijatá rezolúciou MEPC 94 (46) z 27. apríla 2001, v znení neskorších zmien a doplnkov.“

7. V článku 8 sa úvodná veta odseku 1 nahrádza takto:

„1. Odchylné od článkov 4, 5 a 7 môže príslušný orgán členského štátu, s výhradou vnútroštátnych ustanovení, povoliť za výnimočných okolností jednotlivej lodi vstup do prístavu alebo predprístavu, alebo opustenie prístavu alebo predprístavu, ktorý je pod jurisdikciou členského štátu, alebo kotvenie v oblasti, ktorá je pod jurisdikciou členského štátu, keď:“

Článok 2

Predsedníctvo Rady, konajúc v mene členských štátov, a Komisia budú spoločne informovať IMO o prijatí tohto nariadenia, pričom sa uvedie odkaz na článok 211 ods. 3 Dohovoru Organizácie Spojených národov o morskom práve.

Článok 3

Toto nariadenie nadobúda účinnosť 20 deň po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

Toto nariadenie je záväzné vo svojej celistvosti a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 22. júla 2003

Za Európsky parlament
predseda
P. COX

Za Radu
predseda
G. ALEMANNO
