

31994R2978

12.12.1994

ОФИЦИАЛЕН ВЕСТНИК НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

L 319/1

**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 танкове за изолиран баласт в петролни танкери**

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 Комисията <sup>(1)</sup>,

като взе предвид становището на Икономическия и социален комитет <sup>(2)</sup>,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 189в от Договора <sup>(3)</sup>,

като има предвид, че продължава замърсяването при експлоатация или вследствие от произшествие с петролни 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 петролни танкери, които не застрашават околната среда, бяха създадени под егидата на Международната морска организация (ММО);

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

<sup>(1)</sup> ОВ С 5, 7.1.1994 г., стр. 4.

<sup>(2)</sup> ОВ С 295, 22.10.1994 г., стр. 26.

<sup>(3)</sup> Становище на Европейския парламент от 3 май 1994 г. Обща позиция на Съвета от 19 септември 1994 г. (ОВ С 301, 27.10.1994 г., стр. 34) и решение на Европейския парламент от 16 ноември 1994 г. (все още непубликувано в Официален вестник).

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 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 следващата я Резолюция А.747(18) относно прилагането на измерване на тонажа на петролни танкери с танкове за изолиран баласт, изработена от Асамблеята на ММО на 4 ноември 1993 г., изразяват общото желание да насърчат строежа на петролни 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 брутният 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 общностно равнище 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 петролни танкери с алтернативен дизайн, които отговарят на правило 13F от приложение I към MARPOL 73/78, изменена на 6 март 1992 г., както и петролни танкери с танкове за изолиран баласт;

като има предвид, че двукорпусните петролни танкери и петролните танкери с алтернативен дизайн би следвало да бъдат третирани 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,

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 отделните пристанищни администрации 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 договорени, 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 петролни танкери от пристанищните и пилотските администрации;

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 петролните 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 би следвало да бъде най-малкото равна на тази, която предвижда посочената резолюция; като има предвид, че освен това би следвало 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 администрации и пилотските администрации в рамките на Общността:

- а) прилагат в Общността резолюция А.747(18) за прилагане измерването на тонажа на петролни 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 петролни танкери, които:

- превозват изолиран баласт в специално определени танкове,
- са създадени, конструирани, адаптирани, оборудвани и използвани като петролни 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) „петролен 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, както и петролни танкери, оборудвани

с танкове за изолиран баласт. Тази съгласуваност трябва да бъде ясно оповестена от такива администрации в съответния параграф от допълнението на международното свидетелство за предотвратяване замърсяването с нефт;

- д) „двукорпусен петролен танкер“ означава танкер за изолиран баласт, построен съобразно предписанията на правило 13 F(3), от приложение I към MARPOL 73/78;
- е) „петролен танкер с алтернативен дизайн“ означава петролен танкер с изолиран баласт, построен съобразно предписанията на правило 13 F(4) и (5) от приложение I към MARPOL 73/78;
- ж) „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;
- з) „пристанищни администрации“ означава лице, публично или частно, което събира таксите за корабите при предоставяне на услуги в областта на морския транспорт;
- и) „пилотски администрации“ означава лице, публично или частно, упълномощено да предоставя услуги по пилотиране на морски транспортни средства;
- й) „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.;
- к) „намален брутен тонаж“ означава брутният тонаж на петролен 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, букви а), б), д) и е).

#### 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 приложение I, параграф 3 към настоящия регламент, като уточнява:

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

#### Член 5

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

2. От друга страна, пристанищните администрации и пилотските администрации гарантират таксата за петролни танкери, които попадат в обхвата на настоящия регламент съобразно член 2, да бъде най-малкото със 17 % по-ниска 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 % като минимум 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 третираны 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 петролни 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 свой 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 своето 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 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 законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящия регламент, най-късно на 31 декември 1995 г.

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 нас-

тоящия 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. Условието и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

4. Държавите-членки съобщават незабавно на Комисията всички разпоредби на националното си право, които изработват в областта, уредена от 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 ѝ 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 1996 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 петролни танкери**

За да се използва уеднаквиена база за измерване тонажа на танковете с изолиран баласт на петролните танкери, се препоръчва на администрациите, на компетентните за издаване на международни свидетелства органи и на лицата, които събират таксите от танкерите, да възприемат следните принципи:

1. Корабът се освидетелства като петролен танкер, 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 сладка 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 петролните 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 ...

Маленият 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:

$$K_1 \times V_b$$

В тази формула:

$K_1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V$  ( $K_1$  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)*

„петролен 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 превозания 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 петролен 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)*

„петролен танкер с алтернативен дизайн“ означава:

- петролен 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,
  - петролен танкер, създаден по други методи при условие, че те осигуряват най-малко същото равнище 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.
-