

31994R2978

12.12.1994

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

L 319/1

NAŘÍZENÍ RADY (ES) č. 2978/94

ze dne 21. listopadu 1994

o provádění rezoluce Mezinárodní námořní organizace A.747(18) o měření prostornosti zátěžových nádrží ropných tankerů s odděleným zátěžovým prostorem

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 84 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru ⁽²⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 189c Smlouvy ⁽³⁾,

vzhledem k tomu, že stále dochází ke znečištění způsobenému provozem a nehodami námořních ropných tankerů a že přeprava ropy tankery tradiční konstrukce představuje trvalé ohrožení mořského prostředí;

vzhledem k tomu, že mezinárodně dohodnutá pravidla pro stavbu a provoz ropných tankerů neohrožujících životní prostředí byla zpracována pod záštitou Mezinárodní námořní organizace (dále jen „IMO“),

vzhledem k tomu, že provoz ropných tankerů neohrožujících životní prostředí je prospěšný jak pro pobřežní státy, tak i pro výrobní odvětví;

vzhledem k tomu, že mezinárodní smlouvy obsahují ustanovení o vydávání osvědčení ropným tankerům; že IMO dále zdokonalila postup měření prostornosti zátěžových nádrží ropných tankerů s odděleným zátěžovým prostorem;

vzhledem k tomu, že všechny členské státy kromě jednoho ratifikovaly a provedly Mezinárodní úmluvu na ochranu před znečištěním lodní dopravou z roku 1973 a protokol k ní z roku 1978 (MARPOL 73/78); že všechny členské státy ratifikovaly a provedly Mezinárodní úmluvu o měření lodí z roku 1969;

vzhledem k tomu, že rezoluce A.722(17) přijatá shromážděním IMO dne 6. listopadu 1991 a následná rezoluce A.747(18) o měření prostornosti zátěžových nádrží ropných tankerů s oddělenými zátěžovými prostorem přijatá shromážděním IMO dne 4. listopadu 1993 vyjadřují všeobecné přání podpořit stavbu tankerů neohrožujících životní prostředí a používání oddělených zátěžových nádrží na ropných tankerech;

vzhledem k tomu, že v rezoluci A.747(18) shromáždění IMO i) vyzvalo vlády, aby doporučily přístavním správcům používat jeho doporučení o odpočtu prostornosti zátěžových nádrží při stanovení poplatků podle hrubé prostornosti u všech tankerů s oddělenými zátěžovými nádržemi v souladu s pravidlem 13 přílohy I úmluvy MARPOL 73/78 a ii) vyzvalo vlády, aby doporučily také lodivodským správcům přijmout opatření v souladu s uvedeným doporučením;

vzhledem k tomu, že Rada uznala potřebu posílit činnost na úrovni Společenství nebo případně na úrovni členských států s cílem zajistit náležitou odezvu na požadavky týkající se námořní bezpečnosti a zamezení znečištění mořského prostředí; že je žádoucí podporovat používání ropných tankerů s dvojitým lodním trupem nebo ropných tankerů alternativní stavby splňujících požadavky pravidla 13F přílohy I úmluvy MARPOL 73/78 ve znění platném k 6. březnu 1992 a také používání ropných tankerů s oddělenými zátěžovými nádržemi;

vzhledem k tomu, že se pro účely tohoto nařízení ropné tankery s dvojitým lodním trupem a ropné tankery alternativní stavby posuzují tak, jako kdyby jejich oddělené zátěžové nádrže vyhovovaly pravidlu 13 přílohy I úmluvy MARPOL 73/78;

vzhledem k tomu, že není vhodné postihovat vlastníky a provozovatele lodí za používání ropných tankerů, které svou stavbou a provozem neohrožují životní prostředí;

⁽¹⁾ Úř. věst. C 5, 7.1.1994, s. 4.

⁽²⁾ Úř. věst. C 295, 22.10.1994, s. 26.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 3. května 1994 (Úř. věst. C 205, 25.7.1994, s. 59), společný postoj Rady ze dne 19. září 1994 (Úř. věst. C 301, 27.10.1994, s. 34) a rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 16. listopadu 1994 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).

vzhledem k tomu, že zejména zatížení poplatky za prostornost oddělených zátěžových nádrží ropných tankerů, na nichž se tyto nádrže nepoužívají k přepravě nákladu, představuje finanční újmu pro ty, kteří udělali významný krok směrem k čistějšímu životnímu prostředí;

vzhledem k tomu, že jednotlivé přístavní správy nechtějí být z hospodářských důvodů znevýhodněny tím, že jako jediné provedou rezoluci IMO;

vzhledem k tomu, že členské státy schválily rezoluce IMO A.722(17) a A.747(18), ale ne všechny je provedly;

vzhledem k tomu, že za účelem ochrany mořského prostředí před znečištěním z ropných tankerů tradiční stavby je třeba ve Společnosti jednotně uplatňovat mezinárodně dohodnutá pravidla týkající se ukládání poplatků za ropné tankery přístavními a lodivodskými správami;

vzhledem k tomu, že nařízení je nejlepším prostředkem k přijetí společného opatření pro jednotné provedení mezinárodně dohodnutých pravidel podle zásady subsidiarity s cílem zamezit narušení hospodářské soutěže ve Společenství a dospět k účinným a nákladově efektivním řešením;

vzhledem k tomu, že stát vlajky nebo jiné subjekty vydávající mezinárodní osvědčení o zamezení znečištění ropou a mezinárodní výměrný list (1969) a rovněž vlastníci lodí a osoby ukládající poplatky za ropné tankery musí spolupracovat na provádění rezoluce IMO A.747(18) s cílem zvýšit ochranu mořského prostředí;

vzhledem k tomu, že v některých členských státech již byly zavedeny systémy snížení poplatků za plavidla neohrožující životní prostředí, a to na jiném základě, než je rezoluce IMO A.747(18); že v duchu uvedené rezoluce by měly být stanoveny alternativní systémy poplatků založených na prostornosti formou procentní srážky z běžné sazby tak, aby průměrný rozdíl byl nejméně stejný, jaký předpokládá uvedená rezoluce; že by mělo být dále zajištěno, aby se s ropnými tankery, které mají oddělené zátěžové nádrže, v žádném případě nezacházelo méně příznivě, a to ani tehdy, když se poplatky nevypočítávají na základě prostornosti,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Přístavní a lodivodské správy ve Společenství musí v souladu s tímto nařízením

- a) uplatňovat ve Společenství rezoluci IMO A.747(18) o měření prostornosti zátěžových nádrží ropných tankerů s odděleným zátěžovým prostorem přijatou shromážděním IMO dne 4. listopadu 1993, jejíž příloha je obsažena v příloze I tohoto nařízení, s cílem podpořit používání ropných tankerů s oddělenými zátěžovými nádržemi včetně ropných tankerů s dvojitým lodním trupem a ropných tankerů alternativní stavby, nebo
- b) umožnit, aby ve Společenství byly používány jiné systémy snížení poplatků za ropné tankery s oddělenými zátěžovými nádržemi než ve smyslu rezoluce IMO A.747(18), ale které z něj vycházejí.

Článek 2

Toto nařízení se vztahuje na ropné tankery, které

- mohou přepravovat oddělenou zátěž ve zvlášť k tomu určených nádržích,
- jsou navrženy, postaveny a přizpůsobeny, vybaveny a provozovány jako ropné tankery s oddělenými zátěžovými nádržemi, včetně ropných tankerů s dvojitým lodním trupem a ropných tankerů alternativní stavby,
- vyhovují požadavkům Mezinárodní úmluvy o měření lodí z roku 1969 a
- mají mezinárodní výměrný list (1969).

Článek 3

1. Pro účely tohoto nařízení se:

- a) „ropným tankerem“ rozumí loď odpovídající definici ropného tankeru podle pravidla 1 bodu 4 přílohy I k úmluvě MARPOL 73/78;
- b) „oddělenou zátěží“ rozumí zátěž odpovídající definici oddělené zátěže podle pravidla 1 bodu 17 přílohy I k úmluvě MARPOL 73/78;
- c) „oddělenou zátěžovou nádrží“ rozumí nádrž používaná výhradně k přepravě oddělené zátěže;
- d) „ropným tankerem s oddělenými zátěžovými nádržemi“ rozumí ropný tanker vybavený nádržemi na oddělenou zátěž, kterému bylo vládou státu vlajky nebo jinými jí k tomu pověřenými subjekty vydáno osvědčení jako tankeru vybavenému nádržemi na oddělenou zátěž. Shodu musí daný orgán zřetelně uvést v odpovídajícím odstavci dodatku mezinárodního osvědčení o zamezení znečištění ropou;

- e) „ropným tankerem s dvojitým lodním trupem“ rozumí ropný tanker s oddělenými zátěžovými nádržemi postavený v souladu s požadavky pravidla 13F bodu 3 přílohy 1 k úmluvě MARPOL 73/78;
- f) „ropným tankerem alternativní stavby“ rozumí ropný tanker s oddělenými zátěžovými nádržemi postavený v souladu s požadavky pravidla 13F bodech 4 a 5 přílohy 1 k úmluvě MARPOL 73/78;
- g) „úmluvou MARPOL 73/78“ rozumí Mezinárodní úmluva na ochranu před znečištěním lodní dopravou z roku 1973, pozměněná protokolem z roku 1978 k této úmluvě, včetně změn a dodatků platných ke dni přijetí tohoto nařízení;
- h) „přístavní správou“ rozumí veřejná nebo soukromá osoba ukládající lodím poplatky za poskytování zařízení a služeb pro plavbu;
- i) „lodivodskou správou“ rozumí veřejná nebo soukromá osoba oprávněná k poskytování lodivodských služeb pro plavbu;
- j) „hrubou prostorností“ rozumí celková výměra všech prostor lodě určená podle ustanovení Mezinárodní úmluvy o měření lodí z roku 1969;
- k) „sníženou hrubou prostorností“ rozumí hrubá prostornost ropných tankerů dosažená odečtením hrubé prostornosti nádrží na oddělenou zátěž určené podle vzorce uvedeného v bodě 4 přílohy I tohoto nařízení od celkové hrubé prostornosti plavidla.

2. Příloha II obsahuje definice uvedené v úmluvě MARPOL 73/78 pro pojmy uvedené v odst. 1 písm. a), b), e) a f).

Článek 4

Pokud příslušný subjekt vydává mezinárodní výměrný list (1969) pro ropný tanker s oddělenými zátěžovými nádržemi měřený podle pravidel Mezinárodní úmluvy o měření lodí z roku 1969, uvede pro účely tohoto nařízení pod záhlaví „Poznámky“ zápis podle bodu 3 přílohy I tohoto nařízení s uvedením

- i) prostornosti oddělených zátěžových nádrží lodě, jež se vypočítá v souladu s metodou a postupem uvedenými v bodě 4 přílohy I tohoto nařízení, a
- ii) snížené hrubé prostornosti lodí.

Článek 5

1. Přístavní a lodivodské správy při stanovení poplatků za ropné tankery, plně nebo zčásti založených na údajích o hrubé prostornosti plavidla (BRT), vyjmou prostornost oddělených zátěžových nádrží ropných tankerů tak, aby byl výpočet založen na snížené hrubé prostornosti uvedené pod záhlavím „Poznámky“ mezinárodního výměrného listu (1969) plavidla.

2. Namísto vzorce podle odstavce 1 případně přístavní a lodivodské správy zajistí, aby poplatky za ropný tanker spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení podle článku 2 byly nejméně o 17 % nižší než poplatky za tanker bez oddělených zátěžových nádrží o stejné hrubé prostornosti.

Přístavní a lodivodské správy k 13. červnu 1994 již používající systém paušálních sazeb stanovený podle prvního pododstavce, ale založený na nižší procentní sazbě, uplatňují minimální sazbu 17 % nejpozději od 1. ledna 1997.

3. Pokud se poplatky nestanoví na základě hrubé prostornosti, ale jinak, přístavní a lodivodské správy zajistí, aby se s ropnými tankery s oddělenými zátěžovými nádržemi nezačalo méně příznivě, než když se poplatky vypočítávají podle odstavců 1 nebo 2.

4. Přístavní a lodivodské správy na všechny ropné tankery s oddělenými zátěžovými nádržemi uplatňují pouze jeden ze systémů uvedených v odstavcích 1, 2 a 3.

Článek 6

Přílohu I tohoto nařízení lze měnit postupem podle článku 7 za účelem zohlednění změn rezoluce IMO A.747(18) a příslušných mezinárodních smluv, které vstoupí v platnost.

Článek 7

1. Komisi je nápomocen výbor složený ze zástupců členských států, kterému předsedá zástupce Komise. Výbor se schází na výzvu Komise, kdykoli je to nezbytné pro uplatňování tohoto nařízení.

2. Výbor přijme svůj jednací řád.

3. Na otázky uvedené v článku 6 se použije tento postup:

- a) Zástupce Komise předloží výboru návrh opatření, která mají být přijata. Výbor zaujme stanovisko k návrhu ve lhůtě, kterou může předseda stanovit podle naléhavosti věci.

Stanovisko se přijímá většinou stanovenou v čl. 148 odst. 2 Smlouvy pro přijímání rozhodnutí, která má Rada přijímat na návrh Komise. Hlasům zástupců členských států ve výboru je přidělena váha stanovená v uvedeném článku. Předseda nehlasuje.

- b) Komise přijme zamýšlená opatření, jsou-li v souladu se stanoviskem výboru.
- c) Pokud zamýšlená opatření nejsou v souladu se stanoviskem výboru nebo pokud výbor žádné stanovisko nezaujme, předloží Komise Radě neprodleně návrh opatření, která mají být přijata. Rada se usnese kvalifikovanou většinou. Pokud se Rada neusnese do třech měsíců ode dne, kdy jí byl návrh předán, přijme navrhovaná opatření Komise.

Článek 8

1. Členské státy přijmou včas, ale před 31. prosincem 1995, právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí.

Tato opatření musí zahrnovat kromě jiného organizaci, postupy a prostředky kontroly.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 21. listopadu 1994.

2. Členské státy sdělí Komisi jednou ročně všechny dostupné informace o uplatňování tohoto nařízení včetně jeho porušení přístavními a lodivodskými správami.

3. Opatření podle odstavce 1 přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na toto nařízení nebo opatření musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

4. Členské státy neprodleně sdělí Komisi všechny vnitrostátní právní předpisy, která přijmou v oblasti působnosti tohoto nařízení. Komise o nich uvědomí členské státy.

Článek 9

1. Komise po obdržení zpráv od členských států předepsaných v článku 8 posoudí jednou ročně uplatňování tohoto nařízení.

2. Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě do 31. prosince 1998 hodnotící zprávu o uplatňování systému stanoveného v čl. 5 odst. 2.

Článek 10

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem 1. ledna 1996.

Za Radu
předseda
M. WISSMANN

PŘÍLOHA I

Měření oddělených zátěžových nádrží ropných tankerů

Správní úřady, subjekty uznané k vydávání mezinárodních osvědčení a osoby ukládající poplatky za ropné tankery přijmou za účelem jednotného základu pro měření oddělených zátěžových nádrží v ropných tankerech tyto zásady:

1. Lodi se vydává osvědčení podle odstavce 5 dodatku k mezinárodnímu osvědčení o zamezení znečištění ropou jako ropnému tankeru s oddělenými zátěžovými nádržemi; uspořádání oddělených zátěžových nádrží je uvedeno v odstavci 5.2 dodatku.
2. Oddělené zátěžové nádrže jsou nádrže používané výlučně pro přepravu oddělené vodní zátěže podle pravidla 1 bodu 17 přílohy I úmluvy MARPOL 73/78. Oddělené zátěžové nádrže mají mít oddělený čerpadlový a potrubní systém, který odebírá a odvádí vodní zátěž pouze z moře a do moře. Z oddělených zátěžových nádrží nesmí vést žádné potrubní spojení napojené na vedení pitné vody. Žádná nádrž na oddělenou zátěž nemá být použita pro přepravu jakéhokoli nákladu nebo pro skladování zásob nebo materiálu na lodi.
3. V mezinárodním výměrném listě (1969) se pod záhlavím „Poznámky“ uvede zápis o prostornosti oddělených zátěžových nádrží v ropných tankerech takto:

„Oddělené zátěžové nádrže odpovídají nařízení 13 přílohy I Mezinárodní úmluvy na ochranu před znečištěním lodní dopravou z roku 1973, pozměněnou protokolem z roku 1978 k této úmluvě, a jejich celková prostornost používaná výlučně pro přepravu oddělené vodní zátěže činí....

Snížená hrubá prostornost používaná pro výpočet poplatků na základě prostornosti činí“

4. Uvedená prostornost oddělených zátěžových nádrží se vypočítá podle tohoto vzorce:

$$K_1 \times V_h$$

kde:

$$K_1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V \text{ (nebo podle hodnot v tabulkách přílohy 2 Mezinárodní úmluvy o měření lodí z roku 1969).}$$

V = celkový objem všech přilehlých prostor lodě v krychlových metrech definovaný v pravidle 3 Mezinárodní úmluvy o měření lodí z roku 1969.

V_h = celkový objem oddělených zátěžových nádrží v krychlových metrech měřený podle pravidla 6 Mezinárodní úmluvy o měření lodí z roku 1969.

PŘÍLOHA II

Definice vymezené úmluvou MARPOL 73/78 pro termíny v čl. 3 odst. 1 písm. a), b), e) a f)

K odst. 1 písm. a):

„Ropným tankerem“ se rozumí loď postavená nebo upravená především pro hromadnou přepravu ropy ve svých nákladových prostorech a zahrnuje smíšené tankery pro hromadný náklad a všechny „tankery na chemikálie“ ve smyslu přílohy II této úmluvy, pokud hromadně přepravují náklad nebo část nákladu s ropou.

„Smíšeným tankerem pro hromadný náklad“ se rozumí loď určená pro hromadnou přepravu buď ropy, nebo tuhých látek.

„Tankerem na chemikálie“ se rozumí loď postavená nebo upravená především pro hromadnou přepravu škodlivých kapalných látek a zahrnuje ropné tankery ve smyslu přílohy I této úmluvy, jestliže hromadně přepravují náklad nebo část nákladu se škodlivými kapalnými látkami.

K odst. 1 písm. b):

„Oddělenou zátěží“ se rozumí vodní zátěž napuštěná do nádrže úplně oddělené od nákladu ropy a palivového systému a trvale určené pro přepravu zátěže, nebo pro přepravu zátěže nebo nákladu kromě ropy nebo škodlivých látek tak, jak je několikrát definováno v přílohách této úmluvy.

K odst. 1 písm. e):

„Ropným tankerem s dvojitým lodním trupem“ se rozumí ropný tanker, jehož nádrž na náklad je po celé délce chráněná zátěžovými nádržemi nebo prostory kromě nádrží na náklad a palivovými nádržemi.

K odst. 1 písm. f):

„Ropným tankerem alternativní stavby“ se rozumí:

- ropný tanker takové stavby, že tlak nákladu a tlak páry na dnovou obšívku, která tvoří jedinou hranici mezi nákladem a mořem, nepřekračuje vnější hydrostatický tlak vody,
 - tanker postavený metodami zajišťujícími nejméně stejnou úroveň ochrany proti znečištění ropou v případě kolize nebo ztroskotání a v zásadě schválenými Výborem pro ochranu mořského prostředí na základě směrnic zpracovaných Mezinárodní námořní organizací.
-