

## I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1726/2003 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ  
της 22ας Ιουλίου 2003  
για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 417/2002 για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής <sup>(1)</sup>,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής <sup>(2)</sup>,

Αφού ζήτησε τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης <sup>(3)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 417/2002 <sup>(4)</sup> εισάγει πρόγραμμα εσπευσμένης σταδιακής καθιέρωσης απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού της σύμβασης MARPOL 73/78 στα πετρελαιοφόρα μονού κύτους, προκειμένου να μειωθεί ο κίνδυνος πετρελαϊκής ρύπανσης λόγω ατυχήματος στα ευρωπαϊκά ύδατα.
- (2) Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη θα πρέπει να καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια, προκειμένου να εξασφαλίσουν τη θέσπιση σε παγκόσμιο επίπεδο παρεμφερούς ρύθμισης με την περιεχόμενη στον παρόντα κανονισμό αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 417/2002 κατά τη διάρκεια του 2003, διά τροποποίησης της σύμβασης MARPOL. Τόσο το Συμβούλιο όσο και η Επιτροπή χαιρετίζουν την προθυμία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) να πραγματοποιήσει πρόσθετη συνάντηση της επιτροπής προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος (MEPC), το Δεκέμβριο του 2003, για να διευκολυνθεί η εξεύρεση διεθνούς λύσης όσον αφορά την εσπευσμένη σταδιακή εξάλειψη των πετρελαιοφόρων μονού κύτους και την εισαγωγή, βραχυπρόθεσμα, απαγόρευσης των πετρελαιοφόρων μονού κύτους για τη μεταφορά βαρέων κλασμάτων πετρελαίου.
- (3) Η Κοινότητα διακατέχεται από έντονο προβληματισμό για το γεγονός ότι τα όρια ηλικίας των πετρελαιοφόρων μονού κύτους που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 417/2002 δεν είναι αρκούντως αυστηρά. Ιδίως, μετά το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου μονού κύτους της κατηγορίας 1 «Pre-

stige» που είχε την ίδια ηλικία με το «Erika», δηλαδή 26 ετών, τα εν λόγω όρια ηλικίας θα πρέπει να μειωθούν περαιτέρω.

- (4) Η ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών πετρελαίου πρότεινε να καθοριστούν τα όρια ηλικίας στα 23, 28 και από τα 25 έως τα 30 έτη αντιστοίχως για τις τρεις κατηγορίες των πετρελαιοφόρων μονού κύτους και να ισχύσουν όσον αφορά τη σταδιακή εξάλειψη αυτών των πετρελαιοφόρων οι τελικές προθεσμίες των ετών 2005, 2010 και 2015 αντιστοίχως. Σύμφωνα με την αρχική πρόταση της Επιτροπής ο κανονισμός θα εφαρμόζοταν στα πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 600 τόνων και άνω. Τα όρια που τελικώς περιλήφθησαν στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 417/2002 ήταν, συνεπεία των διαπραγματεύσεων, λιγότερο αυστηρά από κάθε άποψη.
- (5) Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας, κατόπιν του περιστατικού του πετρελαιοφόρου «Prestige», η Επιτροπή προτίθεται να προτείνει την έκδοση κανονισμού για την απαγόρευση της μεταφοράς βαρέος μαζούτ από πετρελαιοφόρα μονού κύτους που κατευθύνονται προς λιμένες των κρατών μελών ή που αποπλέουν από αυτούς.
- (6) Τα συμπεράσματα του Συμβουλίου, της 6ης Δεκεμβρίου 2002, καλούσαν την Επιτροπή να υποβάλει επείγοντως πρόταση για την εσπευσμένη σταδιακή απόσυρση των πετρελαιοφόρων μονού κύτους και την ενσωμάτωση του προγράμματος εκτίμησης της κατάστασης για τα πετρελαιοφόρα ανεξαρτήτως του σχεδιασμού τους από την ηλικία των 15 ετών. Το Συμβούλιο συμφώνησε εξάλλου να μεταφέρονται τα βαρέα κλάσματα του πετρελαίου μόνο με πετρελαιοφόρα διπλού κύτους.
- (7) Λόγω της εσπευσμένης απόσυρσης των πετρελαιοφόρων μονού κύτους, θα αυξηθεί αισθητά ο αριθμός των προς διάλυση πλοίων και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να θεθεί ως στόχος η ασφάλης για τον άνθρωπο και το περιβάλλον διάλυση των πλοίων αυτών.
- (8) Σκοπός του προγράμματος εκτίμησης της κατάστασης είναι ο εντοπισμός των δομικών αδυναμιών στα γηραδιά πετρελαιοφόρα· θα πρέπει συνεπώς να εφαρμόζεται από το 2005 και μετά σε όλα τα πετρελαιοφόρα ηλικίας άνω των 15 ετών.

<sup>(1)</sup> Δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα.

<sup>(2)</sup> ΕΕ C 133 της 6.6.2003, σ. 97.

<sup>(3)</sup> Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 4ης Ιουνίου 2003 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 22ας Ιουλίου 2003.

<sup>(4)</sup> ΕΕ L 64 της 7.3.2002, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 (ΕΕ L 324 της 29.11.2002, σ. 1).

- (9) Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στο ψήφισμά του για «Την καταστροφή του πετρελαιοφόρου Prestige στα ανοικτά των ακτών της Γαλικίας» της 21ης Νοεμβρίου 2002, είχε ζητήσει να ληφθούν αυστηρότερα μέτρα που θα μπορούσαν να τεθούν ταχύτερα σε ισχύ αναφέροντας ότι με τη νέα αυτή καταστροφή τονίστηκε για άλλη μια φορά η αναγκαιότητα να ληφθούν αποτελεσματικά μέτρα σε διεθνές επίπεδο, αλλά και στο επίπεδο της ΕΕ, για να βελτιωθεί ουσιαστικά η θαλάσσια ασφάλεια.
- (10) Η Επιτροπή θα πρέπει να λάβει εντολή από το Συμβούλιο και τα κράτη μέλη, σύμφωνα με την οποία θα μπορεί να διαπραγματευθεί την υιοθέτηση των διατάξεων του παρόντος κανονισμού στο πλαίσιο του ΔΝΟ.
- (11) Δεδομένου ότι η ραγδαία αύξηση του όγκου των μεταφορών πετρελαίου μέσω της Βαλτικής συνιστά, ιδίως κατά το χειμώνα, κίνδυνο για το θαλάσσιο περιβάλλον, τα πετρελαιοφόρα πλοία που καταπλέουν σε λιμένα ή τερματικό σταθμό ανοικτής θάλασσας που υπάγεται στη δικαιοδοσία ενός κράτους μέλους ή αποπλέουν από αυτόν, ή αγκυροβολούν σε περιοχή που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους της περιοχής αυτής, θα πρέπει να διαθέτουν στο κύτος και τον κινητήρα τους εξοπλισμό προστασίας από τον πάγο που να συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις που θέτουν οι αρχές του συγκεκριμένου κράτους μέλους για την περίπτωση που η διέλευση από παγωμένα ύδατα επιβάλλει τη χρησιμοποίηση μηχανισμού παγοπροστασίας στα πλοία.
- (12) Είναι απολύτως αναγκαίο να πεισθούν οι τρίτες χώρες, και ιδίως οι υποψήφιες προς ένταξη και οι γειτονικές χώρες, να αναλάβουν δέσμευση ότι δεν θα χρησιμοποιούν πλέον πετρελαιοφόρα μονού κύτους.
- (13) Τα φορτηγά πλοία ή τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μεταφέρουν συχνά ως καύσιμα στην αποθήκη τους βαρύ μαζούτ σε ποσότητες που μπορεί να υπερβαίνουν το φορτίο μικρών δεξαμενοπλοίων. Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει το ταχύτερο δυνατό πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, ούτως ώστε να εξασφαλισθεί ότι στα νέα πλοία το πετρέλαιο που χρησιμοποιείται ως καύσιμο θα είναι αποθηκευμένο σε ασφαλείς δεξαμενές με διπλά τοιχώματα.
- (14) Τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία διαθέτουν την απαιτούμενη τεχνολογία για την κατασκευή πετρελαιοφόρων διπλού κύτους. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή και τα κράτη μέλη θα πρέπει να μεριμνούν, με κατάλληλα μέσα και προγράμματα, ούτως ώστε η συνεπεία του παρόντος κανονισμού αυξημένη ζήτηση ασφαλών πετρελαιοφόρων διπλού κύτους να έχει θετικές συνέπειες για το ναυπηγικό τομέα της Κοινότητας.
- (15) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 417/2002 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

## Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 417/2002 τροποποιείται ως εξής:

1. Στο άρθρο 1 προστίθεται το ακόλουθο κείμενο:

«, και η απαγόρευση της μεταφοράς με προορισμό ή αφετηρία λιμένες των κρατών μελών βαρέων κλασμάτων προϊόντων πετρελαίου με πετρελαιοφόρα μονού κύτους.».

2. Στο άρθρο 2, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 5 000 τόνων και άνω:

— όταν, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν, καταπλέουν σε λιμένα ή σταθμό ανοικτής θάλασσας ή αποπλέουν από αυτούς ή αγκυροβολούν σε περιοχή αγκυροβόλησης που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, ή

— που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους,

Για τους σκοπούς του άρθρου 4 παράγραφος 3, ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 600 τόνων και άνω.».

3. Το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 10 αντικαθίσταται ως εξής:

«10. “πετρελαιοφόρο διπλού κύτους”, πετρελαιοφόρο το οποίο πληροί τις απαιτήσεις του κανόνα 13F του παραρτήματος I του κανονισμού MARPOL 73/78 σχετικά με τα πετρελαιοφόρα διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού. Πετρελαιοφόρο που πληροί τις διατάξεις της παραγράφου 1 στοιχείο γ) του αναθεωρημένου κανόνα 13G του παραρτήματος I του κανονισμού MARPOL 73/78 θεωρείται επίσης πετρελαιοφόρο διπλού κύτους.».

β) προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

«14. ως “βαρέα κλάσματα πετρελαίου” νοούνται:

α) το αργό πετρέλαιο με πυκνότητα μεγαλύτερη από  $900 \text{ kg/m}^3$  (\*) στους  $15^\circ\text{C}$ .

β) το μαζούτ με πυκνότητα μεγαλύτερη από  $900 \text{ kg/m}^3$  στους  $15^\circ\text{C}$  ή με ιξώδες πάνω από  $180 \text{ mm}^2/\text{s}$  (\*\*) στους  $50^\circ\text{C}$ .

γ) η άσφαλτος, η πίσσα και τα γαλακτώματά τους.

(\*) Αντιστοιχεί σε βαθμό API μικρότερο από 25,7.

(\*\*) Αντιστοιχεί σε ιξώδες μεγαλύτερο από 180 cSt.».

4. Το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1, τα στοιχεία α) και β) αντικαθίστανται ως εξής:

«α) για τα πετρελαιοφόρα της κατηγορίας 1:

— 2003 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1980 ή νωρίτερα,

— 2004 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1981,

— 2005 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1982 ή αργότερα·

β) για τα πετρελαιοφόρα της κατηγορίας 2 και 3:

— 2003 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1975 ή νωρίτερα,

— 2004 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1976,

- 2005 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1977,
- 2006 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1978 και 1979,
- 2007 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1980 και 1981,
- 2008 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1982,
- 2009 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1983,
- 2010 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1984 ή αργότερα».

β) το στοιχείο γ) διαγράφεται·

γ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«2. Παρά την παράγραφο 1, τα πετρελαιοφόρα των κατηγοριών 2 ή 3 που διαθέτουν μόνο διπλό δάπεδο ή διπλά τοιχώματα, τα οποία δεν χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά πετρελαίου και εκτείνονται σε όλο το μήκος της δεξαμενής φόρτωσης, ή διαθέτουν χώρους διπλού κύτους που δεν χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά πετρελαίου και εκτείνονται σε όλο το μήκος της δεξαμενής φόρτωσης, αλλά δεν πληρούν τις προϋποθέσεις για την εξαίρεσή τους από την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 1 στοιχείο γ), του αναθεωρημένου κανόνα 13G του παραρτήματος Ι του κανονισμού MARPOL 73/78, επιτρέπεται να βρίσκονται σε χρήση και μετά την ημερομηνία που ορίζεται στην παράγραφο 1, αλλά πάντως όχι μετά την επέτειο της παράδοσης του πλοίου το 2015 ή την ημερομηνία κατά την οποία το πλοίο θα συμπληρώσει 25 έτη —υπολογιζόμενα από την ημερομηνία παράδοσης—, όποιο από τα δύο γεγονότα επέλθει πρώτο.».

δ) η σημερινή παράγραφος 2 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Σε κανένα πετρελαιοφόρο το οποίο μεταφέρει βαρέα κλάσματα πετρελαίου, ανεξάρτητα από τη σημαία του, δεν θα επιτρέπεται να καταπλέει σε λιμένες και σταθμούς ανοικτής θάλασσας που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, ή να αποπλέει από αυτούς, ή να αγκυροβολεί σε περιοχές αγκυροβόλησης που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, εκτός εάν το πετρελαιοφόρο αυτό ανήκει στα πετρελαιοφόρα διπλού κύτους.».

ε) προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι:

«4. Πετρελαιοφόρα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε λιμένες και στην εσωτερική ναυσιπλοΐα δύνανται να εξαιρούνται από την υποχρέωση της παραγράφου 3, εφόσον διαθέτουν κανονική πλοϊμότητα σύμφωνα με τις διατάξεις περί εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

5. Τα πετρελαιοφόρα χωρητικότητας κάτω των 5 000 τόνων πρέπει να ανταποκρίνονται στις διατάξεις της παραγράφου 3 το αργότερο κατά την επέτειο της παράδοσής τους, το έτος 2008.

6. Έως τις 21 Οκτωβρίου 2005, τα κράτη μέλη μπορούν, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες το πάγωμα των υδάτων επιβάλλει τη χρησιμοποίηση πλοίων με παγοπροστασία, να επιτρέπουν σε πετρελαιοφόρα μονού κύτους εξοπλισμένα με παγοπροστασία και με διπλό δάπεδο το οποίο δεν χρησιμο-

ποιείται για τη μεταφορά πετρελαίου και εκτείνεται σε όλο το μήκος της δεξαμενής φόρτωσης, τα οποία μεταφέρουν βαρύ πετρέλαιο, να καταπλέουν σε λιμένες ή θερματικούς σταθμούς ανοικτής θάλασσας που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους ή να αποπλέουν από αυτούς, ή να αγκυροβολούν σε περιοχές που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους, εφόσον το βαρύ πετρέλαιο μεταφέρεται μόνο στις κεντρικές δεξαμενές των πετρελαιοφόρων αυτών.».

5. Το άρθρο 5 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 5

#### **Συμμόρφωση των πλοίων των κατηγοριών 2 και 3 με το πρόγραμμα εκτίμησης της κατάστασης**

Δεν επιτρέπεται στα πετρελαιοφόρα μονού κύτους ηλικίας άνω των 15 ετών, ανεξάρτητα από τη σημαία τους, να καταπλέουν σε λιμένες ή σταθμούς ανοικτής θάλασσας που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους ή να αποπλέουν από αυτούς ή να αγκυροβολούν σε περιοχές που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους μετά την επέτειο της ημερομηνίας παράδοσής τους, το 2005 για τα πλοία της κατηγορίας 2 και της κατηγορίας 3, εκτός εάν τηρούν το πρόγραμμα εκτίμησης της κατάστασης του άρθρου 6.».

6. Το άρθρο 6 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 6

#### **Πρόγραμμα εκτίμησης της κατάστασης**

Για τους σκοπούς του άρθρου 5 εφαρμόζεται το πρόγραμμα εκτίμησης της κατάστασης που θεσπίστηκε με το ψήφισμα 94 (46) της ΜΕΡC, της 27ης Απριλίου 2001, όπως ισχύει κατόπιν τροποποιήσεως.».

7. Στο άρθρο 8, η εισαγωγική φράση της παραγράφου 1 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Κατά παρέκκλιση από τα άρθρα 4, 5 και 7, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών μπορούν, με την επιφύλαξη των εθνικών τους διατάξεων, να επιτρέπουν, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, σε μεμονωμένα σκάφη να καταπλέουν σε λιμένες ή σταθμούς ανοικτής θάλασσας που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους ή να αποπλέουν από αυτούς, ή να αγκυροβολούν σε περιοχές που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους, εφόσον:».

Άρθρο 2

Η προεδρία του Συμβουλίου, ενεργώντας για λογαριασμό των κρατών μελών, και η Επιτροπή ενημερώνουν από κοινού το ΔΝΟ (ΙΜΟ) σχετικά με την έγκριση του παρόντος κανονισμού, παραπέμποντας στο πλαίσιο αυτό στο άρθρο 211 παράγραφος 3 της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας.

Άρθρο 3

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 22 Ιουλίου 2003.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

P. COX

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

G. ALEMANN

---