

Τροποποιημένη πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή αντίστοιχου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους ⁽¹⁾

(2001/C 154 E/02)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

COM(2000) 848 τελικό — 2000/0067(COD)

(Υποβλήθηκε από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 250, παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ στις 18 Δεκεμβρίου 2000)

⁽¹⁾ ΕΕ C 212 E της 25.7.2000, σ. 121.

ΑΡΧΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

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,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 251 της Συνθήκης,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών πρέπει να ληφθούν περαιτέρω μέτρα για την αύξηση της ασφάλειας και την πρόληψη της ρύπανσης στις θαλάσσιες μεταφορές.
- (2) Η Κοινότητα ανησυχεί σοβαρά για τα θαλάσσια ατυχήματα που περιλαμβάνουν πετρελαιοφόρα και για την επακόλουθη ρύπανση των ακτών της και τη βλάβη που προξενείται στη χλωρίδα και στην πανίδα της και σε άλλους θαλάσσιους πόρους.
- (3) Η Επιτροπή υπογράμμισε στην ανακοίνωσή της «Κοινή πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα» ⁽¹⁾ το αίτημα του έκτακτου Συμβουλίου Περιβάλλοντος και Μεταφορών της 25ης Ιανουαρίου 1993 να υποστηριχθεί η δράση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) σχετικά με τη μείωση του χάσματος ασφαλείας μεταξύ των νέων και των υφιστάμενων πλοίων με την αναβάθμιση ή/και τη σταδιακή κατάργηση των υφιστάμενων πλοίων, που είχαν κατασκευαστεί σύμφωνα με παλαιότερα πρότυπα, μετά από μια λογική περίοδο λειτουργίας, δίδοντας ιδιαίτερη προσοχή στα πετρελαιοφόρα που δεν πληρούν τις απαιτήσεις των τροπολογιών της Διεθνούς Σύμβασης για την Αποφυγή της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πλοία του 1973 και του σχετικού Πρωτοκόλλου του 1978 (MARPOL 73/78), οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ το 1982.

⁽¹⁾ COM(93) 66 τελικό, 24.2.1993.

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

Αμετάβλητο

ΑΡΧΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

- (4) Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στο ψήφισμά του σχετικά με την κοινή πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα ⁽¹⁾ επικρότησε την ανακοίνωση της Επιτροπής και ζήτησε να αναληφθεί δράση για τη βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας των πετρελαιοφόρων.
- (5) Το Συμβούλιο, με το ψήφισμά του της 8ης Ιουνίου 1993 ⁽²⁾, υποστήριξε πλήρως τους στόχους της ανακοίνωσης της Επιτροπής.
- (6) Σε διεθνές επίπεδο, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) θέσπισε στη Διεθνή Σύμβαση για την Αποφυγή της Ρύπανσης από τα Πλοία του 1973 και στο σχετικό με αυτή Πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL 73/78), διεθνώς συμφωνημένους κανόνες για την αποφυγή της ρύπανσης, οι οποίοι αφορούν τον σχεδιασμό και τη λειτουργία των πετρελαιοφόρων.
- (7) Ο ΙΜΟ υιοθέτησε στις 6 Μαρτίου 1992 ορισμένες σημαντικές τροπολογίες της Σύμβασης MARPOL 73/78, οι οποίες περιέχουν αυστηρότερα μέτρα σχετικά με τις απαιτήσεις σχεδιασμού και κατασκευής των πετρελαιοφόρων και τέθηκαν σε ισχύ στις 6 Ιουλίου 1993· ότι τα μέτρα αυτά επιβάλλουν απαιτήσεις διπλού κύτους ή αντίστοιχου σχεδιασμού στα πετρελαιοφόρα που παραδίδονται από τις 6 Ιουλίου 1996 και μετά, προκειμένου να αποφευχθεί η ρύπανση από πετρέλαιο σε περίπτωση σύγκρουσης ή προσάραξης· ότι, στο πλαίσιο αυτών των τροπολογιών, τέθηκε σε εφαρμογή από τις 6 Ιουλίου 1995 για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους ένα πρόγραμμα σταδιακής καθιέρωσης, που απαιτεί τη συμμόρφωση των πετρελαιοφόρων αυτών με τις απαιτήσεις διπλού κύτους ή αντίστοιχου σχεδιασμού το αργότερο εντός 25 και, σε ορισμένες περιπτώσεις, 30 ετών από την ημερομηνία παράδοσής τους· ότι, ως συνέπεια αυτών των μέτρων, τα υπάρχοντα πετρελαιοφόρα μονού κύτους που δεν πληρούν τις απαιτήσεις της MARPOL 73/78 σχετικά με τις δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος και την προστατευτική τους θέση δεν θα επιτρέπεται πλέον, σε διεθνές επίπεδο, να ασκούν δραστηριότητα μετά το 2007 και, σε ορισμένες περιπτώσεις, το 2012, εκτός εάν συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις διπλού κύτους ή αντίστοιχου σχεδιασμού του κανονισμού 13F του Παραρτήματος Ι της MARPOL 73/78· ότι για τα υπάρχοντα πετρελαιοφόρα μονού κύτους που πληρούν τις απαιτήσεις της MARPOL 73/78 σχετικά με τις δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος και την προστατευτική τους θέση, η προθεσμία αυτή θα εκπνεύσει το αργότερο το 2026.

⁽¹⁾ ΕΕ C 91 της 28.3.1994, σ. 301.

⁽²⁾ ΕΕ C 271 της 7.10.1993, σ. 1.

ΑΡΧΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

- (8) Πριν από αυτές τις τροπολογίες της MARPOL 73/78, οι ΗΠΑ είχαν ήδη υιοθετήσει, το 1990, τον Νόμο για την Πετρελαϊκή Ρύπανση, ο οποίος θέσπιζε απαιτήσεις διπλού κύτους τόσο για τα νέα όσο και για τα υπάρχοντα πετρελαιοφόρα· ότι αυτές οι απαιτήσεις προβλέπουν ότι μετά την 1η Ιανουαρίου 2010 τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους που δεν διαθέτουν διπλά ύφαλα ή διπλά πλευρικά τοιχώματα δεν θα επιτρέπεται να ασκούν δραστηριότητες από και προς τους λιμένες των ΗΠΑ, εκτός εάν συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις διπλού κύτους· ότι, επιπροσθέτως, και κατά την περίοδο που προηγείται αυτής της τελικής προθεσμίας, τα εν λόγω πετρελαιοφόρα μονού κύτους δεν θα επιτρέπεται να ασκούν δραστηριότητες από και προς τους λιμένες των ΗΠΑ από το 2005 και μετά όταν φθάσουν σε ηλικία 25 και, σε ορισμένες περιπτώσεις, 23 ετών, εκτός εάν συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις διπλού κύτους· ότι για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους που είναι εξοπλισμένα με διπλά ύφαλα ή διπλά πλευρικά τοιχώματα, ως τελική προθεσμία ορίζεται η 1η Ιανουαρίου 2015 και το όριο ηλικίας του πλοίου κατά την προηγούμενη περίοδο μεταξύ 2005 και 2015 είναι τα 30 έτη και, σε ορισμένες περιπτώσεις, τα 28.
- (9) Είναι αναμενόμενο πως οι διαφορές μεταξύ του διεθνούς καθεστώτος και του καθεστώτος που θεσπίστηκε από τις ΗΠΑ όσον αφορά τα όρια ηλικίας και τις τελικές προθεσμίες για την εφαρμογή των απαιτήσεων διπλού κύτους από τα υφιστάμενα πετρελαιοφόρα μονού κύτους, θα έχουν ως συνέπεια, από το 2005 και μετά, και ιδίως μετά τις τελικές προθεσμίες του 2010 και του 2015, τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους, που δεν θα επιτρέπεται να ασκούν πλέον δραστηριότητες από και προς τους λιμένες των ΗΠΑ λόγω της ηλικίας τους, να μεταθέσουν ενδεχομένως τις εμπορικές τους δραστηριότητες σε άλλες περιοχές του κόσμου, συμπεριλαμβανομένης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και να συνεχίσουν να ασκούν δραστηριότητες μέχρις ότου υποχρεωθούν να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις διπλού κύτους σύμφωνα με τα όρια ηλικίας που προβλέπονται από τη Σύμβαση MARPOL 73/78.
- (10) Η σύγκριση της ηλικίας των πετρελαιοφόρων και των στατιστικών στοιχείων των ατυχημάτων τους δείχνει αυξημένη συχνότητα ατυχημάτων για τα πλοία μεγαλύτερης ηλικίας· ότι έχει συμφωνηθεί διεθνώς ότι η υιοθέτηση των τροπολογιών του 1992 της MARPOL 73/78, που επιβάλλουν την εφαρμογή απαιτήσεων διπλού κύτους ή αντίστοιχου σχεδιασμού στα υπάρχοντα πετρελαιοφόρα μονού κύτους όταν φθάσουν σε μία ορισμένη ηλικία, θα παράσχει σε αυτά τα πετρελαιοφόρα υψηλότερο βαθμό προστασίας από την πετρελαϊκή ρύπανση λόγω ατυχήματος σε περίπτωση σύγκρουσης ή πρόσκρουσης.
- (11) Είναι προς το συμφέρον της Κοινότητας να υιοθετήσει μέτρα για να αποφευχθεί η δυνατότητα των πετρελαιοφόρων μονού κύτους, που σύμφωνα με τον Νόμο για την Πετρελαϊκή Ρύπανση του 1990 δεν επιτρέπεται να ασκούν πλέον δραστηριότητες από και προς τους λιμένες των ΗΠΑ λόγω της προχωρημένης ηλικίας τους ή μετά την παρέλευση των τελικών προθεσμιών, να αρχίσουν ή να συνεχίσουν να ασκούν δραστηριότητες από και προς τους ευρωπαϊκούς λιμένες, με αποτέλεσμα τη διατήρηση ή την αύξηση του κινδύνου πετρελαϊκής ρύπανσης λόγω ατυχήματος στα ευρωπαϊκά ύδατα.

ΑΡΧΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

(12) Τα μέτρα αυτά θα πρέπει να βασισθούν στις απαιτήσεις της Σύμβασης MARPOL 73/78 που προβλέπει τη συμμόρφωση των υφιστάμενων πετρελαιοφόρων μονού κύτους με τις απαιτήσεις διπλού κύτους ή αντίστοιχου σχεδιασμού το αργότερο μέχρι μία ορισμένη ηλικία· ότι τα όρια ηλικίας για τα μέτρα αυτά πρέπει να είναι ευθυγραμμισμένα με εκείνα που προβλέπονται από τον Νόμο για την Πετρελαϊκή Ρύπανση του 1990 και ότι θα πρέπει, για τον σκοπό αυτό, να θεσπισθεί ένα πρόγραμμα εσπευσμένης σταδιακής καδιέρωσης των απαιτήσεων διπλού κύτους ή αντίστοιχου σχεδιασμού της MARPOL 73/78 για τα υφιστάμενα πετρελαιοφόρα μονού κύτους, με μείωση του ορίου ηλικίας και καθορισμό τελικών προθεσμιών ευθυγραμμισμένων με τα όρια και τις προθεσμίες του Νόμου για την Πετρελαϊκή Ρύπανση του 1990, μετά την παρέλευση των οποίων τα εν λόγω πλοία θα πρέπει να πληρούν αυτές τις απαιτήσεις ως προϋπόθεση για την είσοδό τους στους λιμένες ή στα εσωτερικά ύδατα των κρατών μελών της Κοινότητας.

(13) Οι απαιτήσεις του κανονισμού 13F του Παραρτήματος 1 της MARPOL 73/78 για τη συμμόρφωση των πετρελαιοφόρων μονού κύτους με τις απαιτήσεις διπλού κύτους ή αντίστοιχου σχεδιασμού ισχύουν μόνο για τα δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου νεκρού φορτίου 20 000 τόνων και άνω και για τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου νεκρού φορτίου 30 000 τόνων και άνω· ότι οι απαιτήσεις διπλού κύτους ή αντίστοιχου σχεδιασμού του κανονισμού 13F του Παραρτήματος 1 της MARPOL 73/78 ισχύουν μόνο για τα πετρελαιοφόρα νεκρού φορτίου 600 τόνων και άνω που έχουν παραδοθεί μετά τις 6 Ιουλίου 1996· ότι λόγω αυτής της διαφοράς των ορίων μεγέθους στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού δεν καλύπτεται η κατηγορία των δεξαμενόπλοιων αργού πετρελαίου μονού κύτους που έχουν παραδοθεί πριν από τις 6 Ιουλίου 1996 και έχουν νεκρό φορτίο μεταξύ 600 και 20 000 τόνων· ότι, ενόψει της σημασίας που έχει αυτή η κατηγορία πετρελαιοφόρων μικρότερης χωρητικότητας για το ενδοκοινοτικό εμπόριο, θα πρέπει να υιοθετηθούν παρόμοια μέτρα για να διασφαλισθεί ότι αυτά τα πετρελαιοφόρα θα πρέπει επίσης να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις διπλού κύτους ή αντίστοιχου σχεδιασμού της MARPOL 73/78· ότι για τον σκοπό αυτό θα πρέπει να θεσπισθεί η σταδιακή καδιέρωση των απαιτήσεων διπλού κύτους ή αντίστοιχου σχεδιασμού της MARPOL 73/78 και για αυτή την κατηγορία πετρελαιοφόρων μονού κύτους ως προϋπόθεση για την είσοδό τους στους λιμένες ή στα εσωτερικά ύδατα των κρατών μελών της Κοινότητας.

(14) Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο ψήφισμα που ενέκρινε στις 20 Ιανουαρίου 2000 σχετικά με τη διαρροή πετρελαίου στα ανοιχτά των γαλλικών ακτών, επικρότησε κάθε προσπάθεια της Επιτροπής να επισπευθεί η ημερομηνία κατά την οποία θα είναι όλα τα πετρελαιοφόρα υποχρεωμένα να διαθέτουν κατασκευή διπλού κύτους.

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

(13) Οι απαιτήσεις του κανονισμού 13F του Παραρτήματος 1 της MARPOL 73/78 για τη συμμόρφωση των πετρελαιοφόρων μονού κύτους με τις απαιτήσεις διπλού κύτους ή αντίστοιχου σχεδιασμού ισχύουν μόνο για τα δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου νεκρού φορτίου 20 000 τόνων και άνω και για τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου νεκρού φορτίου 30 000 τόνων και άνω· ότι οι απαιτήσεις διπλού κύτους ή αντίστοιχου σχεδιασμού του κανονισμού 13F του Παραρτήματος 1 της MARPOL 73/78 ισχύουν μόνο για τα πετρελαιοφόρα νεκρού φορτίου 600 τόνων και άνω που έχουν παραδοθεί μετά τις 6 Ιουλίου 1996· ότι λόγω αυτής της διαφοράς των ορίων μεγέθους στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού δεν καλύπτεται η κατηγορία των δεξαμενόπλοιων αργού πετρελαίου μονού κύτους που έχουν παραδοθεί πριν από τις 6 Ιουλίου 1996 και έχουν νεκρό φορτίο μεταξύ 600 και 20 000 τόνων· ότι, ενόψει της σημασίας που έχει αυτή η κατηγορία πετρελαιοφόρων μικρότερης χωρητικότητας για το ενδοκοινοτικό εμπόριο, εξαιρουμένων των δεξαμενόπλοιων νεκρού φορτίου κάτω των 3 000 τόνων, θα πρέπει να υιοθετηθούν μέτρα για να διασφαλισθεί ότι αυτά τα πετρελαιοφόρα θα πρέπει επίσης να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις διπλού κύτους ή αντίστοιχου σχεδιασμού της MARPOL 73/78· ότι για τον σκοπό αυτό θα πρέπει να θεσπισθεί η σταδιακή καδιέρωση των απαιτήσεων διπλού κύτους ή αντίστοιχου σχεδιασμού της MARPOL 73/78 και για αυτή την κατηγορία πετρελαιοφόρων μονού κύτους ως προϋπόθεση για την είσοδό τους στους λιμένες ή στα εσωτερικά ύδατα των κρατών μελών της Κοινότητας.

Αμετάβλητο

ΑΡΧΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

(15) Εφόσον πλησιάζει η προθεσμία κατάργησης των πετρελαιοφόρων μονού κύτους που δεν πληρούν τις απαιτήσεις της MARPOL 73/78 σχετικά με τις δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος και την προστατευτική τους θέση, δεν υπάρχει λόγος να διατηρηθεί περαιτέρω το σύστημα της διαφορετικής οικονομικής αντιμετώπισης που προβλέπει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2978/94 του Συμβουλίου μεταξύ αυτών των πετρελαιοφόρων και των πετρελαιοφόρων που πληρούν τις απαιτήσεις της MARPOL 73/78 για τις δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος και την προστατευτική τους θέση.

(16) Εφόσον τα μέτρα που απαιτούνται για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού είναι γενικά μέτρα κατά την έννοια του άρθρου 2 της απόφασης 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁽¹⁾, θα πρέπει να εγκριθούν μέσω της διαδικασίας της κανονιστικής επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 5 αυτής της απόφασης.

Ορισμένες διατάξεις του παρόντος κανονισμού που περιέχουν αναφορές στους κανονισμούς της Σύμβασης MARPOL 73/78 ενδέχεται να τροποποιηθούν από την επιτροπή προκειμένου να ευθυγραμμιστούν με τις τροπολογίες αυτών των κανονισμών που εγκρίνονται ή που τίθενται σε ισχύ· ότι τα ποσοστά των μειώσεων και

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Σκοπός

Σκοπός του παρόντος κανονισμού είναι η θέσπιση:

— ενός προγράμματος εσπευσμένης σταδιακής καθιέρωσης των απαιτήσεων διπλού κύτους ή αντίστοιχου σχεδιασμού της Σύμβασης MARPOL 73/78 στα πετρελαιοφόρα μονού κύτους, και

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε όλα τα πετρελαιοφόρα νεκρού φορτίου 600 τόνων και άνω,

— όταν εισέρχονται σε λιμένα ή στα εσωτερικά ύδατα ενός κράτους μέλους της Κοινότητας, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν, ή

— που φέρουν τη σημαία ενός κράτους μέλους.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοούνται ως:

1. «MARPOL 73/78», η Διεθνής Σύμβαση του 1973 για την Αποφυγή της Ρύπανσης από Πλοία, όπως τροποποιήθηκε από το σχετικό Πρωτόκολλο του 1978, καθώς και οι τροπολογίες της που ισχύουν κατά την ημερομηνία έκδοσης του παρόντος κανονισμού,

(¹) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

(15) Εφόσον πλησιάζει η προθεσμία κατάργησης των πετρελαιοφόρων μονού κύτους που δεν πληρούν τις απαιτήσεις της MARPOL 73/78 σχετικά με τις δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος και την προστατευτική τους θέση, δεν υπάρχει λόγος να εξακολουθήσει να εφαρμόζεται το σύστημα της διαφορετικής οικονομικής αντιμετώπισης που προβλέπει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2978/94 του Συμβουλίου μεταξύ αυτών των πετρελαιοφόρων και των πετρελαιοφόρων που πληρούν τις απαιτήσεις της MARPOL 73/78 για τις δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος και την προστατευτική τους θέση.

(16) Εφόσον τα μέτρα που απαιτούνται για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού είναι γενικά μέτρα κατά την έννοια του άρθρου 2 της απόφασης 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁽¹⁾, θα πρέπει να εγκριθούν μέσω της διαδικασίας της κανονιστικής επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 5 αυτής της απόφασης.

(17) Ορισμένες διατάξεις του παρόντος κανονισμού που περιέχουν αναφορές στους κανονισμούς της Σύμβασης MARPOL 73/78 ενδέχεται να τροποποιηθούν από την επιτροπή προκειμένου να ευθυγραμμιστούν με τις τροπολογίες αυτών των κανονισμών που εγκρίνονται ή που τίθενται σε ισχύ.

Αμετάβλητο

— ενός προγράμματος εσπευσμένης σταδιακής καθιέρωσης των απαιτήσεων διπλού κύτους ή αντίστοιχου σχεδιασμού της Σύμβασης MARPOL 73/78 στα πετρελαιοφόρα μονού κύτους.

Αμετάβλητο

(¹) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

ΑΡΧΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

2. «πετρελαιοφόρο» το πλοίο το οποίο ανταποκρίνεται στον ορισμό του πετρελαιοφόρου που περιέχεται στον κανονισμό 1 (4) του Παραρτήματος I της MARPOL 73/78,
3. «νεκρό φορτίο (DW)», το φορτίο το οποίο ανταποκρίνεται στον ορισμό που περιέχεται στον κανονισμό 1 (22) του Παραρτήματος I της MARPOL 73/78,
4. «νέο πετρελαιοφόρο», το πλοίο το οποίο ανταποκρίνεται στον ορισμό του νέου πετρελαιοφόρου που περιέχεται στον κανονισμό 1 (26) του Παραρτήματος I της MARPOL 73/78,
5. «δεξαμενόπλοιο αργού πετρελαίου», το πλοίο το οποίο ανταποκρίνεται στον ορισμό του δεξαμενόπλοιου αργού πετρελαίου που περιέχεται στον κανονισμό 1 (29) του Παραρτήματος I της MARPOL 73/78,
6. «δεξαμενόπλοιο μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου», το πλοίο το οποίο ανταποκρίνεται στον ορισμό του δεξαμενόπλοιου μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου που περιέχεται στον κανονισμό 1 (30) του Παραρτήματος I της MARPOL 73/78,
7. «πετρελαιοφόρο μονού κύτους», το πετρελαιοφόρο το οποίο δεν πληροί τις απαιτήσεις διπλού κύτους ή αντίστοιχου σχεδιασμού του κανονισμού 13 F του Παραρτήματος I της MARPOL 73/78,
8. «πετρελαιοφόρο διπλού κύτους», το πετρελαιοφόρο το οποίο πληροί τις απαιτήσεις διπλού κύτους ή αντίστοιχου σχεδιασμού του κανονισμού 13F του Παραρτήματος I της MARPOL 73/78,
9. «ηλικία», η ηλικία του πλοίου, εκφραζόμενη σε αριθμό ετών μετά την ημερομηνία παράδοσής του,

Άρθρο 4

Συμμόρφωση των πετρελαιοφόρων μονού κύτους με τις απαιτήσεις διπλού κύτους ή αντίστοιχου σχεδιασμού

1. Τα κράτη μέλη δεν επιτρέπουν στα πετρελαιοφόρα μονού κύτους να εισέρχονται στους λιμένες ή στα εσωτερικά τους ύδατα μετά διπλού κύτους ή αντίστοιχου σχεδιασμού του κανονισμού 13F του Παραρτήματος I της MARPOL 73/78

για τα δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου νεκρού φορτίου 20 000 τόνων και άνω και τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου νεκρού φορτίου 30 000 τόνων και άνω που δεν πληρούν τις απαιτήσεις για τα νέα πετρελαιοφόρα των κανονισμών 13, 13B, 13E και 18 (4) του Παραρτήματος I της MARPOL 73/78:

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

1. Τα κράτη μέλη δεν επιτρέπουν στα πετρελαιοφόρα μονού κύτους να εισέρχονται στους λιμένες ή στα εσωτερικά τους ύδατα μετά τις ημερομηνίες που προσδιορίζονται κατωτέρω, εκτός εάν τα πετρελαιοφόρα αυτά συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις διπλού κύτους ή αντίστοιχου σχεδιασμού του κανονισμού 13F του Παραρτήματος I της MARPOL 73/78:

1. για τα δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου νεκρού φορτίου 20 000 τόνων και άνω και τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου νεκρού φορτίου 30 000 τόνων και άνω που δεν πληρούν τις απαιτήσεις για τα νέα πετρελαιοφόρα των κανονισμών 13, 13B, 13E και 18 (4) του Παραρτήματος I της MARPOL 73/78: έως την ημερομηνία της επετείου παράδοσης του πλοίου κατά το έτος που αντιστοιχεί σε αυτό βάσει του ακόλουθου πίνακα:

- 2003 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1973 ή νωρίτερα,
- 2004 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1974 και το 1975,

ΑΡΧΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

για τα δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου νεκρού φορτίου 20 000 τόνων και άνω και τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου νεκρού φορτίου 30 000 τόνων και άνω που πληρούν τις απαιτήσεις για τα νέα πετρελαιοφόρα των κανονισμών 13, 13B, 13E και 18 (4) του Παραρτήματος I της MARPOL 73/78

για τα δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου νεκρού φορτίου 600 τόνων και άνω, αλλά κάτω των 20 000 τόνων και τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου νεκρού φορτίου 600 3 000 τόνων και άνω, αλλά κάτω των 30 000 τόνων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις για τα νέα πετρελαιοφόρα των κανονισμών 13, 13B, 13E και 18 (4) του Παραρτήματος I της MARPOL 73/78: όταν φθάσουν σε ηλικία 25 ετών ή την 1η Ιουνίου 2015

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

- 2005 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1976 και 1977,
- 2006 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1978, το 1979 και το 1980,
- 2007 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1981 ή αργότερα.

2. για τα δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου νεκρού φορτίου 20 000 τόνων και άνω και τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου νεκρού φορτίου 30 000 τόνων και άνω που πληρούν τις απαιτήσεις για τα νέα πετρελαιοφόρα των κανονισμών 13, 13B, 13E και 18 (4) του Παραρτήματος I της MARPOL 73/78: έως την ημερομηνία της επετείου παράδοσης του πλοίου κατά το έτος που αντιστοιχεί σε αυτό βάσει του ακόλουθου πίνακα:

- 2003 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1977 ή νωρίτερα,
- 2004 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1978,
- 2005 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1979,
- 2006 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1980,
- 2007 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 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,
- 2011 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1985,
- 2012 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1986 και το 1987,
- 2013 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1988 και το 1989,
- 2014 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1990 και το 1991,
- 2015 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1992 ή αργότερα.

3. για τα δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου νεκρού φορτίου 3 000 τόνων και άνω, αλλά κάτω των 20 000 τόνων και τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου νεκρού φορτίου 3 000 τόνων και άνω, αλλά κάτω των 30 000 τόνων: έως την ημερομηνία της επετείου παράδοσης του πλοίου κατά το έτος που αντιστοιχεί σε αυτό βάσει του ακόλουθου πίνακα:

- 2003 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1974 ή νωρίτερα,
- 2004 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1975 και το 1976,
- 2005 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1977 και το 1978,

ΑΡΧΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

- 2006 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1979 και το 1980,
- 2007 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 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,
- 2011 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1985,
- 2012 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1986,
- 2013 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1987 και το 1988,
- 2014 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1989, το 1990 και το 1991,
- 2015 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1992 ή αργότερα.

2. Ένα πετρελαιοφόρο της κατηγορίας (1), ηλικίας 25 ετών και άνω, μετά την πάροδο της εποπτείας παράδοσής του, πρέπει να συμμορφώνεται με μια από τις ακόλουθες διατάξεις:

- a) Να διαθέτει πλευρικές δεξαμενές ή χώρους διπλού πυθμένα που δεν χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά πετρελαίου και να πληροί τις σχετικές με το πλάτος και το ύψος προϋποθέσεις του κανονισμού 13F(4) του Παραρτήματος Ι της σύμβασης MARPOL 73/78, ή
- β) Να λειτουργεί με υδροστατική ισοσταθμισμένη φόρτωση, λαμβάνοντας υπόψη τις κατευθυντήριες γραμμές του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ψηφίσμα 64(36) της επιτροπής προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος).

3. Η διοίκηση δύναται να επιτρέψει τη συνέχιση της λειτουργίας πετρελαιοφόρων της κατηγορίας (1) μετά το 2005 και της κατηγορίας (2) μετά το 2010, με την επιφύλαξη της συμμόρφωσης προς ένα ειδικό πρόγραμμα αξιολόγησης της κατάστασης (όπως περιγράφεται στο Παράρτημα).

Άρθρο

Κοινοποίηση στον ΙΜΟ

Η Προεδρία του Συμβουλίου και της Επιτροπής ενημερώνουν τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό σχετικά με την έκδοση του παρόντος κανονισμού, παραπέμποντας στο άρθρο 211, παράγραφος 3 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας.

Άρθρο

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που θεσπίζεται στο άρθρο 12, παράγραφος 1 της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Οδηγία του Συμβουλίου της 13ης Σεπτεμβρίου 1993 για τις ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοία τα οποία κατευθύνονται σε ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες μεταφέροντας επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα, ΕΕ L 247 της 5.10.1993, σ. 19.

Άρθρο 5

Αμετάβλητο

Άρθρο 6

Αμετάβλητο

ΑΡΧΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

2. Όποτε γίνεται αναφορά σε αυτήν την παράγραφο, εφαρμόζεται η διαδικασία που καθορίζεται στο άρθρο 5 της απόφασης 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, σύμφωνα με το άρθρο 7, παράγραφος 3 και το άρθρο 8 της ίδιας απόφασης.

3. Η περίοδος που προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ είναι τρεις μήνες.

Άρθρο

Διαδικασία τροπολογίας

Οι αναφορές στα άρθρα των κανονισμών του Παραρτήματος Ι της MARPOL 73/78 μπορούν να τροποποιηθούν, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 8, προκειμένου να ευθυγραμμιστούν με τις τροπολογίες αυτών των κανονισμών που έχουν εγκριθεί από τον ΙΜΟ.

Άρθρο

Κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2978/94 του Συμβουλίου

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2978/94 του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 1994 για την εκτέλεση του ψηφίσματος Α.747 (18) του ΙΜΟ σχετικά με την εφαρμογή της καταμέτρησης της χωρητικότητας των χώρων έρματος στα πετρελαιοφόρα διαχωρισμένου έρματος ⁽¹⁾ καταργείται από την [12 μήνες μετά τη θέση σε ισχύ του παρόντος κανονισμού].

Άρθρο

Εφαρμογή

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν εγκαίρως, αλλά πριν από την ημερομηνία εφαρμογής που αναφέρεται στο άρθρο 12, τις νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

2. Τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 1, όταν υιοθετούνται από τα κράτη μέλη, περιλαμβάνουν αναφορά στον παρόντα κανονισμό ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς διατάξεις για την αναφορά αυτή καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

3. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή όλες τις διατάξεις εσωτερικού δικαίου τις οποίες υιοθετούν στον τομέα που διέπεται από τον παρόντα κανονισμό. Η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά τα υπόλοιπα κράτη μέλη.

Άρθρο

Θέση σε ισχύ

Ο παρών κανονισμός τίθεται σε ισχύ τη δωδέκατη ημέρα μετά τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*. Είναι εφαρμοστέος την [12 μήνες μετά την ημερομηνία της θέσης του σε ισχύ].

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε όλα τα κράτη μέλη.

(¹) ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 1.

Άρθρο 7

Αμετάβλητο

Άρθρο 8

Αμετάβλητο

Άρθρο 9

Αμετάβλητο

Άρθρο 10

Αμετάβλητο

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

- A. Καθεστώς ειδικής επιθεώρησης για δεξαμενόπλοια της κατηγορίας (1) (δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου νεκρού φορτίου 20 000 τόνων και άνω και δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου νεκρού φορτίου 30 000 τόνων και άνω που δεν πληρούν τις απαιτήσεις για τα νέα πετρελαιοφόρα των κανονισμών 13, 13B, 13E και 18 (4) του Παραρτήματος I της MARPOL 73/78) και για δεξαμενόπλοια της κατηγορίας (2) (δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου νεκρού φορτίου 20 000 τόνων και άνω και δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου νεκρού φορτίου 30 000 τόνων και άνω που πληρούν τις απαιτήσεις για τα νέα πετρελαιοφόρα των κανονισμών 13, 13B, 13E και 18 (4) του Παραρτήματος I της MARPOL 73/78) ως προϋπόθεση για τη συνέχιση της λειτουργίας τους μετά το έτος 2005 και 2010 αντίστοιχα.
1. Η ειδική επιθεώρηση πρέπει να διενεργηθεί σε συνδυασμό με την τελευταία ενδιάμεση ή περιοδική επιθεώρηση πριν από την καταληκτική ημερομηνία της 1ης Ιανουαρίου 2005 και της 1ης Ιανουαρίου 2010 αντίστοιχα και διεξάγεται σύμφωνα με το πρόγραμμα αξιολόγησης της κατάστασης. Με την επιφύλαξη της επιτυχούς ολοκλήρωσης της ειδικής επιθεώρησης, δύναται να επιτραπεί η συνέχιση της λειτουργίας του πλοίου. Ωστόσο, η συνέχιση της λειτουργίας δεν δύναται σε καμία περίπτωση να επιτραπεί μετά την ημερομηνία της επετείου παράδοσης του πλοίου εντός των ετών 2007 και 2015 αντίστοιχα.
 2. Η ειδική επιθεώρηση απαιτεί την παρέμβαση νηογνώμονα άλλου από εκείνον που εξέδωσε το πιστοποιητικό του πλοίου, ο οποίος επιβεβαιώνει την παράταση της ζωής του πλοίου. Κύριος στόχος του ελέγχου από τον άλλο νηογνώμονα είναι η επικύρωση των τελευταίων μετρήσεων πάχους που διενήργησε ο τελευταίος, συμπεριλαμβανομένης της επαλήθευσης της επιθεώρησης του εξωτερικού τοιχώματος του πυθμένα του πλοίου, όπως απαιτείται βάσει του συστήματος HSSC [ψήφισμα A. 746(18), κατευθυντήριες γραμμές ελέγχου βάσει του εναρμονισμένου συστήματος ελέγχου και πιστοποίησης] (δεξαμενισμός ή υποβρύχια επιθεώρηση), καθώς και τον εκ νέου υπολογισμό της αττοχής του λώρου του πλοίου βάσει των μετρήσεων του πάχους.
 3. Εάν, κατά την ειδική επιθεώρηση, ο δεύτερος νηογνώμονας διαπιστώσει ουσιαστική διάβρωση ή ελαττώματα στην κατασκευή τα οποία, κατά τη γνώμη του, ενδέχεται να βλάψουν τη δομική ακεραιότητα του πλοίου, πρέπει να ολοκληρωθούν τα μέτρα αποκατάστασης προς ικανοποίηση του εν λόγω αναγνωρισμένου οργανισμού, πριν εξεταστεί η δυνατότητα παράτασης της λειτουργίας του πλοίου μετά την 1η Ιανουαρίου 2005 και την 1η Ιανουαρίου 2010 αντίστοιχα, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1. Όποτε αυτό κρίνεται απαραίτητο, ο άλλος αναγνωρισμένος οργανισμός διεξάγει πρόσθετη επιθεώρηση προκειμένου να πεισθεί σχετικά με την πληρότητα και την ποιότητα των απαιτούμενων μέτρων αποκατάστασης. Εφόσον ο άλλος αναγνωρισμένος οργανισμός, κατά την ειδική επιθεώρηση, εντοπίσει μικρής κλίμακας διάβρωση ή ελαττώματα στην κατασκευή τα οποία, κατά τη γνώμη του, δεν αναμένεται να βλάψουν τη δομική ακεραιότητα του πλοίου, ο εν λόγω νηογνώμονας θα παρακολουθεί την εξέλιξη αυτών των ελαττωμάτων μέσω ετήσιων ελέγχων.
 4. Τα πλοία της κατηγορίας αυτής που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού πρέπει να φέρουν πιστοποιητικά τα οποία θα αποδεικνύουν τη διενέργεια της/των ειδικής/-ών αναθεώρησης/-ων προς ικανοποίηση του αναγνωρισμένου οργανισμού επαλήθευσης, συμπεριλαμβανομένων των αποτελεσμάτων των εν λόγω ελέγχων.
- B. Το παρόν παράρτημα τροποποιείται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 6 ώστε να συνάδει με τη συμφωνία που επιτεύχθηκε στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.