

31994R2978

1994.12.12.

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA

L 319/1

A TANÁCS 2978/94/EK RENDELETE**(1994. november 21.)****az elkülönített ballaszttartállyal rendelkező olajszállító tartályhajók ballaszttartályainak köbözéséről szóló A.747(18) IMO állásfoglalás végrehajtásáról**

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 84. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára ⁽¹⁾,

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽²⁾,

a Szerződés 189c. cikkében ⁽³⁾ megállapított eljárásnak megfelelően,

mivel a tengerjáró olajszállító tartályhajók még mindig okoznak üzemszerű és véletlen szennyezéseket, és az olaj hagyományos kialakítású tartályhajókban történő szállítása folyamatos veszélyt jelent a tengeri környezetre;

mivel a a környezetbarát olajszállító tartályhajók tervezésére és üzemeltetésére vonatkozó, nemzetközi megállapodásokban szereplő szabályokat a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) támogatásával állapították meg;

mivel a környezetbarát olajszállító tartályhajók üzemeltetése mind a part menti államok, mind pedig az ipar számára kedvező;

mivel a nemzetközi egyezmények tartalmazzák az olajszállító tartályhajók minősítésére vonatkozó rendelkezéseket; mivel az IMO továbbfejlesztette az olajszállító tartályhajók elkülönített ballaszttartályainak köbözési módszerét;

mivel egy kivétellel valamennyi tagállam megerősítette és végrehajtotta a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló 1973. évi nemzetközi egyezményt és az ahhoz kapcsolódó 1978. évi jegyzőkönyvet (*Marpol* 73/78); mivel valamennyi tagállam megerősítette és végrehajtotta a hajók köbözéséről szóló 1969. évi nemzetközi egyezményt;

mivel az IMO közgyűlése által 1991. november 6-án elfogadott A.722(17) állásfoglalás és az azt követő, az elkülönített ballaszttartállyal rendelkező olajszállító tartályhajók ballaszttartályainak köbözéséről szóló A.747(18) állásfoglalás, amelyet az IMO 1993. november 4-én fogadott el, azt az általános óhajt fejezi ki, hogy ösztönözzék környezetbarát tartályhajók tervezését és elkülönített ballaszttartályok alkalmazását az olajszállító tartályhajókon;

mivel az IMO közgyűlésének A.747(18) állásfoglalása: i. felkérte a kormányokat, hogy tanácsolják a kikötői hatóságoknak az elkülönített ballaszttartályok úrtartalmának levonására vonatkozó ajánlásai alkalmazását, amikor a MARPOL 73/78 I. mellékletének 13. rendeletének megfelelően megállapítják az elkülönített ballaszttartállyal rendelkező tartályhajók bruttó úrtartalmán alapuló díjakat, és ii. felkérte a kormányokat, hogy tanácsolják továbbá a révkalauz-szolgálatoknak, hogy az említett ajánlásoknak megfelelően hozzanak intézkedéseket;

mivel a Tanács felismerte a megerősített fellépés szükségességét – adott esetben – közösségi vagy nemzeti szinten, hogy megfelelő választ adhasson a tengeri biztonság követelményeire és a tengeri szennyezés megelőzésére vonatkozóan; mivel kívánatos a kettős héjazatú olajszállító tartályhajók, vagy az 1992. március 6-án módosított *Marpol* 73/78 I. melléklete 13F. szabályának követelményeit teljesítő, más kialakítású olajszállító tartályhajók, illetve az elkülönített ballaszttartályos olajszállító tartályhajók alkalmazásának támogatása;

mivel a kettős héjazatú vagy más kialakítású olajszállító tartályhajókat e rendelet alkalmazásában úgy kell kezelni, mintha elkülönített ballaszttartályai megfelelénének a *Marpol* 73/78 I. melléklete 13. szabályának;

mivel nem helyénvaló büntetni azokat a hajótulajdonosokat és üzemeltetőket, akik környezetbarát módon kialakított és üzemeltetett olajszállító tartályhajókat alkalmaznak;

⁽¹⁾ HL C 5., 1994.1.7., 4. o.

⁽²⁾ HL C 295., 1994.10.22., 26. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 1994. május 3-i véleménye, a Tanács 1994. szeptember 19-i közös álláspontja (HL C 301., 1994.10.27., 34. o.) és az Európai Parlament 1994. november 16-i határozata (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

mivel az olajszállító tartályhajók elkülönített ballaszttartályainak úrtartalma alapján történő illetékkiróvás, különösen ha e tartályokat nem használják áruszállításra, pénzügyi hátrányt jelent azok számára, akik jelentős lépést tettek a tisztább környezet irányába;

mivel gazdasági okokból az egyes kikötői hatóságok vonakodnak az IMO állásfoglalás alkalmazásától, attól tartva, hogy hátrányos helyzetbe kerülnek, ha egyedül csak ők alkalmazzák azt;

mivel az A.722(17) és az A.747(18) IMO állásfoglalással valamennyi tagállam egyetért, de még nem mindegyik hajtotta végre;

mivel a tengeri környezetnek a hagyományos kialakítású olajszállító tartályhajók által okozott szennyeződéstől való védelme érdekében a Közösségben egységesen kell végrehajtani azokat a nemzetközi szabályokat, amelyek a kikötői hatóságok és a révkalauz-szolgálatok által az olajszállító tartályhajókra kivetett adókra vonatkoznak;

mivel a Közösségen belüli verseny torzulásának elkerülése, valamint a hatékony és gazdaságos megoldások elérése érdekében a nemzetközi szabályok egységes végrehajtására irányuló összehangolt cselekvéseket – a szubszidiaritás elvével összhangban – a legjobban rendeleti úton lehet megvalósítani;

mivel a nemzetközi olajszennyezés-megelőzési bizonyítványt és a nemzetközi közbözési bizonyítványt (1969) kibocsátó, lobogó szerinti államoknak vagy egyéb testületeknek, illetve a hajótulajdonosoknak és az olajszállító tartályhajókra kirótt illetékeket beszedő személyeknek együtt kell dolgozniuk az A.747(18) IMO állásfoglalás végrehajtásán a tengeri környezet védelmének fokozása érdekében;

mivel egyes tagállamokban már bevezettek olyan rendszereket, amelyek az A.747(18) IMO állásfoglalástól eltérő alapon csökkentik a környezetbarát hajókra kirótt illetékeket; mivel az említett állásfoglalás szellemével összhangban úrtartalomalapú illetékek alternatív rendszerét kell kialakítani, amely szálalékosan különbözik a rendes díjaktól úgy, hogy az átlagos különbség legalább azonos azzal, amelyet az említett állásfoglalás előír; mivel emellett biztosítani kell azt, hogy az elkülönített ballaszttartályos olajszállító tartályhajók ne részesüljenek hátrányosabb bánásmódban még akkor sem, ha az illetékeket nem az úrtartalom alapján számítják ki,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A Közösségen belüli kikötői hatóságok és révkalauz-szolgálatok e rendelet rendelkezéseinek megfelelően:

- a) végrehajtják a Közösségen belül a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) közgyűlése által 1993. november 4-én elfogadott, az elkülönített ballaszttartállyal rendelkező olajszállító tartályhajók ballaszttartályainak közbözéséről szóló A.747(18) IMO állásfoglalást, amelynek mellékletét e rendelet I. melléklete tartalmazza, hogy ösztönözzék az elkülönített ballaszttartályokkal rendelkező olajszállító tartályhajók használatát, beleértve a kettős héjazatú vagy más kialakítású olajszállító tartályhajókat; vagy
- b) az A.747(18) IMO állásfoglalástól eltérő – de annak szellemében – csökkentett illetékrendszert alkalmaznak az elkülönített ballaszttartályos olajszállító tartályhajókra.

2. cikk

Ezt a rendeletet azokra az olajszállító tartályhajókra kell alkalmazni, amelyek:

- külön kijelölt tartályokban elkülönített ballasztot tudnak szállítani,
- elkülönített ballaszttartállyal rendelkező olajszállító tartályhajó céljára épültek, lettek alkalmassá téve, felszerelve, és úgy üzemeltetik azokat, beleértve a kettős héjazatú vagy más kialakítású olajszállító tartályhajókat,
- megfelelnek a hajók közbözéséről szóló 1969. évi nemzetközi egyezmény előírásainak, és
- nemzetközi közbözési bizonyítvánnyal (1969) rendelkeznek.

3. cikk

(1) E rendelet alkalmazásában:

- a) „olajszállító tartályhajó”: olyan hajó, amely megfelel az olajszállító tartályhajó *Marpol* 73/78 I. melléklete 1. szabályának (4) bekezdésében szereplő meghatározásának;
- b) „elkülönített ballaszt”: olyan ballaszt, amely megfelel az elkülönített ballaszt *Marpol* 73/78 I. melléklete 1. szabályának (17) bekezdésében szereplő meghatározásának;
- c) „elkülönített ballaszttartály”: olyan tartály, amelyet kizárólag az elkülönített ballaszt szállítására használnak;
- d) „elkülönített ballaszttartállyal rendelkező olajszállító tartályhajó”: olyan olajszállító tartályhajó, amelyet elkülönített ballaszttartályokkal láttak el, és amelyet a lobogó szerinti állam vagy az általa arra felhatalmazott egyéb testület elkülönített ballaszttartállyal rendelkező olajszállító tartályhajónak minősít. Ezt az adott hatóságnak egyértelműen jeleznie kell a nemzetközi olajszennyezés-megelőzési bizonyítvány függeléké vonatkozó bekezdésében;

- e) „kettős héjazatú olajszállító tartályhajó”: olyan elkülönített ballaszttartállyal rendelkező olajszállító tartályhajó, amelyet a *Marpol 73/78* I. melléklete 13F szabályának (3) bekezdésében megállapított követelményeknek megfelelően építettek;
- f) „más kialakítású olajszállító tartályhajó”: olyan elkülönített ballaszttartállyal rendelkező olajszállító tartályhajó, amelyet a *Marpol 73/78* I. melléklete 13F szabályának (4) és (5) bekezdésében megállapított követelményeknek megfelelően építettek;
- g) „*Marpol 73/78*”: a vonatkozó 1978. évi jegyzőkönyvvel módosított, a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló 1973. évi nemzetközi egyezmény azokkal a módosításokkal együtt, amelyek e rendelet elfogadásakor hatályban voltak;
- h) „kikötői hatóság”: olyan hivatalos vagy magánszemély, aki illetéket ró ki a hajókra hajózási létesítmények rendelkezésre bocsátásáért és hajózási szolgáltatások nyújtásáért;
- i) „révkalauz-szolgálat”: olyan hivatalos vagy magánszemély, aki révkalauz-szolgáltatás nyújtására jogosult a hajózás részére;
- j) „bruttó űrtartalom”: a hajó teljes nagyságának megfelelő, a hajók közbözéséről szóló 1969. évi nemzetközi egyezmény rendelkezéseivel összhangban megállapított mérték;
- k) „csökkentett bruttó űrtartalom”: az olajszállító tartályhajó bruttó űrtartalma, amelyet úgy számítanak ki, hogy az elkülönített ballaszttartályoknak az e rendelet I. mellékletének (4) bekezdésében megadott képlettel összhangban meghatározott bruttó űrtartalmát levonják a hajó teljes bruttó űrtartalmából.

(2) A II. melléklet tartalmazza az (1) bekezdés a), b), e) és f) pontjában említett kifejezések *Marpol 73/78* által megadott meghatározását.

4. cikk

A hajók közbözéséről szóló 1969. évi nemzetközi egyezménnyel összhangban kiállított, az elkülönített ballaszttartállyal rendelkező olajszállító tartályhajókra vonatkozó nemzetközi közbözési bizonyítvány (1969) kibocsátásakor az illetékes hatóság ennek a rendeletnek az alkalmazásában a „Megjegyzések” rovatba nyilatkozatot illeszt be, amely megfelel e rendelet I. melléklete (3) bekezdésének, és meghatározza:

- i) a hajó elkülönített ballaszttartályainak űrtartalmát; ezt az űrtartalmat az e rendelet I. mellékletének (4) bekezdésében meghatározott módszernek és eljárásnak megfelelően számítják ki; és
- ii) a hajó csökkentett bruttó űrtartalmát.

5. cikk

(1) Amennyiben az olajszállító tartályhajókra vonatkozó illetekeket egészben vagy részben a hajó bruttó űrtartalmának alapján állapítják meg, a kikötői hatóságok és révkalauz-szolgálatok kihagyják az olajszállító tartályhajó elkülönített ballaszttartályainak űrtartalmát azért, hogy számításait a hajó nemzetközi közbözési bizonyítványának (1969) „Megjegyzések” rovatában jelzett csökkentett bruttó űrtartalomra alapozzák.

(2) Másrésztől a kikötői hatóságok és révkalauz-szolgálatok biztosítják, hogy a 2. cikk szerint e rendelet hatálya alá tartozó olajszállító tartályhajó illeteke legalább 17 %-kal alacsonyabb legyen, mint az elkülönített ballaszttartályok nélküli, azonos bruttó űrtartalmú tartályhajóé.

Azok a kikötői hatóságok és révkalauz-szolgálatok, amelyek 1994. június 13-án már alkalmazzák az első albekezdésben említett, de alacsonyabb százalékon alapuló átalányrendszert, a 17 %-os csökkentést legkésőbb 1997. január 1-jéig minimumként alkalmazzák.

(3) Amennyiben az illetekeket nem a bruttó űrtartalom alapján határozzák meg, a kikötői hatóságok, illetve a révkalauz-szolgálatok biztosítják, hogy az elkülönített ballaszttartállyal rendelkező olajszállító tartályhajók ne részesüljenek hátrányosabb bánásmódban, mint abban az esetben, ha az illeteket az (1) vagy (2) bekezdésnek megfelelően számítják ki.

(4) A kikötői hatóságok és révkalauz-szolgálatok minden elkülönített ballaszttartállyal rendelkező olajszállító tartályhajóra az (1), (2) és (3) bekezdésben említett rendszerek közül csak egyet alkalmaznak.

6. cikk

E rendelet I. mellékletét a 7. cikkben megállapított eljárás szerint lehet módosítani, hogy figyelembe vegye az A.747(18) IMO állásfoglalás és a majd hatályba lépő, vonatkozó nemzetközi egyezmények esetleges módosításait.

7. cikk

(1) A Bizottságot egy bizottság segíti, amely a tagállamok képviselőiből áll, elnöke pedig a Bizottság képviselője. Ezt a bizottságot a Bizottság hívja össze, amikor e rendelet alkalmazásához szükséges.

(2) A bizottság kidolgozza eljárási szabályzatát.

(3) A következő eljárást kell alkalmazni a 6. cikk hatálya alá tartozó ügyekre:

a) A Bizottság képviselője tervezetet nyújt be a bizottság számára a meghozandó intézkedésekről. A bizottság, az elnöke által az ügy sürgősségére tekintettel megállapított

határidőn belül, véleményt nyilvánít a tervezetről. A véleményt a Szerződés 148. cikkének (2) bekezdésében a Tanácsnak a Bizottság javaslata alapján elfogadandó előírt többséggel kell meghozni. A bizottságban a tagállamok képviselőinek szavazatait az említett cikkben meghatározott módon kell súlyozni. Az elnök nem szavazhat.

- b) A Bizottság a tervezett intézkedéseket elfogadja, ha azok összhangban vannak a bizottság véleményével.
- c) Ha a tervezett intézkedések nincsenek összhangban a bizottság véleményével, vagy a bizottság nem nyilvánított véleményt, a Bizottság a meghozandó intézkedésekről haladéktalanul javaslatot terjeszt a Tanács elé. A Tanács minősített többséggel határoz. Ha a javaslatnak a Tanács elé terjesztésétől számított három hónapon belül a Tanács nem határozott, a javaslatot a Bizottság fogadja el.

8. cikk

- (1) A tagállamok legkésőbb 1995. december 31-ig elfogadják azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ennek a rendeletnek a végrehajtásához.

Ezek az intézkedések – többek között – a szervezetre, az eljárásra és az ellenőrzés eszközeire vonatkoznak.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 1994. november 21-én.

a Tanács részéről

az elnök

M. WISSMANN

- (2) A tagállamok évente megküldik a Bizottságnak az e rendelet alkalmazásáról rendelkezésre álló összes információt, beleértve a kikötői hatóságok és révkalauz-szolgálatok által elkövetett jogsértéseket.

- (3) Amikor a tagállamok elfogadják az (1) bekezdésben említett intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre a rendeletre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

- (4) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak valamennyi olyan rendelkezését, amelyet az e rendelet által szabályozott területen fogadnak el. A Bizottság tájékoztatja erről a többi tagállamot.

9. cikk

- (1) A Bizottság, a tagállamoktól a 8. cikknek megfelelően megkapott jelentés alapján, évente felülvizsgálja e rendelet végrehajtását.

- (2) A Bizottság 1998. december 31-ig értékelő jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az 5. cikk (2) bekezdésében előírt rendszer működéséről.

10. cikk

Ez a rendelet 1996. január 1-jén lép hatályba.

I. MELLÉKLET

Olajszállító tartályhajók elkülönített ballaszttartályainak köbözése

Annak érdekében, hogy egységes alapot teremtsenek az olajszállító tartályhajók elkülönített ballaszttartályaira vonatkozó köbözés alkalmazására, a nemzetközi bizonyítványok kiadására felhatalmazott közigazgatási szervek, testületek, valamint az olajszállító tartályhajókra kirótt illetéket beszedő személyek elfogadják a következő elveket:

- 1) Elkülönített ballaszttartállyal rendelkező olajszállító tartályhajónak a nemzetközi olajszennyezés-megelőzési bizonyítvány kiegészítésének (5) bekezdésében leírt hajó minősül, és az elkülönített ballaszttartályok helyét a kiegészítés (5.2) bekezdése tünteti fel.
- 2) Az elkülönített ballaszttartályok azok a tartályok, amelyeket kizárólag az elkülönített vízballaszt szállítására használnak, és amelyeket a *Marpol* 73/78 I. melléklete 1. szabályának (17) bekezdése határoz meg. Az elkülönített ballaszttartályoknak rendelkezniük kell külön ballasztzivattyúval és csőrendszerrel, amely arra szolgál, hogy a ballasztvizet kizárólag a tengerből szívja be, illetve a tengerbe ürítse ki. Az elkülönített ballaszttartályok és az édesvíz-rendszer között nem lehet csővezetékes kapcsolat. Az elkülönített ballaszttartály nem használható áruszállításra vagy a hajó készleteinek és felszerelésének tárolására.
- 3) A nemzetközi köbözési bizonyítványban (1969) a „Megjegyzések” rovatba a következőket jegyzik be az olajszállító tartályhajók elkülönített ballaszttartályainak úrtartalmára vonatkozóan:

„Az elkülönített ballaszttartály megfelel a vonatkozó 1978. évi jegyzőkönyvvel módosított, a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló 1973. évi nemzetközi egyezmény I. melléklete 13. szabályának, és a kizárólag elkülönített ballasztvíz tárolására használt tartályok összesített úrtartalma ...

Az úrtartalomalapú illetékek kiszámításához alkalmazandó csökkentett bruttó úrtartalom ...”

- 4) A fent említett elkülönített ballaszttartályok úrtartalmát a következő képlet alapján számítják ki:

$$K_1 \times V_b$$

ahol:

$K_1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V$ (vagy ahogyan azt a hajók köbözéséről szóló 1969. évi nemzetközi egyezmény 2. melléklete táblázatba foglalta).

$V =$ a hajók köbözéséről szóló 1969. évi nemzetközi egyezmény 3. rendeletének meghatározása szerint a hajó valamennyi zárt terének összesített térfogata köbméterben.

$V_b =$ az elkülönített ballaszttartályoknak a hajók köbözéséről szóló 1969. évi nemzetközi egyezmény 6. szabályával összhangban meghatározott összesített térfogata köbméterben.

II. MELLÉKLET

A Marpol 73/78 meghatározásai a 3. cikk (1) bekezdésének a), b), e) és f) pontjában szereplő kifejezésekre

Az (1) bekezdés a) pontjához:

Az „olajszállító tartályhajó” olyan hajó, amelyet elsősorban arra építettek vagy alakítottak át, hogy rakománytartályában ömlesztve olajat szállítson, és amely magában foglalja a kombinált áruszállító hajókat és az egyezmény II. mellékletében meghatározott „vegyi anyagot szállító tartályhajót”, amennyiben rakománya vagy rakományának egy része ömlesztett olaj.

A „kombinált áruszállító hajó” olyan hajó, amelyet ömlesztett olaj vagy szilárd rakomány szállítására terveztek.

A „vegyi anyagot szállító tartályhajó” olyan hajó, amelyet elsősorban arra építettek vagy alakítottak át, hogy ártalmas folyékony halmazállapotú ömlesztett rakományt szállítson, és amely magában foglalja az egyezmény I. mellékletében meghatározott „olajszállító tartályhajót”, amennyiben rakománya vagy rakományának egy része ömlesztett, ártalmas folyékony halmazállapotú anyag.

Az (1) bekezdés b) pontjához:

Az „elkülönített ballaszt” az a ballasztvíz, amelyet a rakományolaj-rendszertől és az üzemolajrendszertől teljesen elkülönített tartályba töltenek, és amelyet tartósan a ballaszt szállítására, vagy a ballaszt szállítására, illetve az olajtól vagy az ártalmas anyagoktól különböző rakományok szállítására jelölnek ki az egyezmény mellékleteiben szereplő különböző meghatározások szerint.

Az (1) bekezdés e) pontjához:

A „kettős héjazatú olajszállító tartályhajó” olyan olajszállító tartályhajó, amelynek rakománytartályait azok teljes hosszában ballaszttartályok vagy a rakományolaj- és az üzemolajtartályoktól különböző terek védenek.

Az (1) bekezdés f) pontjához:

A „más kialakítású olajszállító tartályhajó”:

- olyan olajszállító tartályhajó, amelynek kialakítása olyan, hogy a rakományt a tengervíztől elválasztó fenéklemezezésre ható rakomány- és a gőznyomás nem haladja meg a külső hidrosztatikus víznyomást,
- olyan olajszállító tartályhajó, amelyet olyan módszerek szerint terveztek, amelyek legalább azonos szintű védelmet biztosítanak az olajszennyeződés ellen ütközés vagy zátonyra futás esetében, és amelyeket a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet által kialakított irányvonalak figyelembe vételével a tengerészeti környezetvédelmi bizottság elvileg jóváhagyott.