

32003R1726

1.10.2003

DZIENNIK URZĘDOWY UNII EUROPEJSKIEJ

L 249/1

ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 1726/2003 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**z dnia 22 lipca 2003 r.****zmieniające rozporządzenie (WE) nr 417/2002 w sprawie przyspieszonego wprowadzania konstrukcji podwójnokadłubowej lub równoważnego rozwiązania w odniesieniu dla zbiornikowców pojedynczokadłubowych**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (WE) nr 417/2002 ⁽⁴⁾ ustanawia plan przyspieszonego wprowadzania stosowania konstrukcji podwójnokadłubowej lub równoważnego rozwiązania ustanowionego przez Konwencję Marpol 73/78 do zbiornikowców pojedynczokadłubowych, w celu zmniejszenia ryzyka przypadkowego zanieczyszczenia olejami na wodach europejskich.
- (2) Komisja oraz Państwa Członkowskie powinny dołożyć wszelkich starań w celu zapewnienia, że zasady podobne do tych zawartych w niniejszym rozporządzeniu zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 417/2002 mogą zostać ustanowione w roku 2003 na poziomie światowym, poprzez zmianę Konwencji Marpol. Zarówno Rada jak i Komisja przyjmują gotowość Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) do przeprowadzenia dodatkowego posiedzenia Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego w grudniu 2003 r. w celu ułatwienia znalezienia rozwiązania dotyczącego przyspieszonego wycofywania zbiornikowców pojedynczokadłubowych oraz wprowadzenia, w krótkim okresie, zakazu na zbiornikowce pojedynczokadłubowe przewożące oleje ciężkie.
- (3) Wspólnota jest poważnie zaniepokojona tym, że ograniczenia wiekowe dotyczące wykorzystywania zbiornikowców pojedynczokadłubowych w rozporządzeniu (WE) nr 417/2002 nie są dostatecznie rygorystyczne. W

szczególności, w następstwie katastrofy zbiornikowca pojedynczokadłubowego kategorii 1 „Prestige” takiego samego wieku jak „Erika” (26 lat) te ograniczenia wiekowe powinny zostać dalej obniżone.

- (4) Komunikat Komisji dla Parlamentu Europejskiego oraz Rady w sprawie bezpieczeństwa morskiego handlu olejami zaproponował ograniczenia wiekowe 23, 28 oraz 25 do 30 lat odpowiednio dla trzech kategorii zbiornikowców pojedynczokadłubowych, oraz odpowiednio końcowe daty 2005, 2010 oraz 2015 r., dla takich zbiornikowców. Wniosek wstępny Komisji postanowił, że rozporządzenie należy stosować do zbiornikowców o nośności od 600 ton i powyżej. Ograniczenia ostatecznie włączone do rozporządzenia (WE) nr 417/2002 były, w następstwie negocjacji, mniej restrykcyjne we wszystkich aspektach.
- (5) Komunikat Komisji dla Parlamentu Europejskiego oraz Rady w sprawie poprawy bezpieczeństwa na morzu w odpowiedzi na przypadek „Prestige” stwierdzał, że Komisja zamierzała zaproponować rozporządzenie zakazujące transportu ciężkich paliw olejowych w zbiornikowcach pojedynczokadłubowych płynących do lub opuszczających porty w Państwach Członkowskich.
- (6) Konkluzje Rady z dnia 6 grudnia 2002 r. wezwały Komisję do przedstawienia jako sprawy niecierpiącej zwłoki, propozycji dotyczącej przyspieszonego wycofywania zbiornikowców jednokadłubowych oraz włączającej plan oceny stanu zbiornikowców, bez względu na konstrukcję, od wieku 15 lat. Rada uzgodniła dalej, że oleje ciężkie należy transportować wyłącznie w zbiornikowcach dwukadłubowych.
- (7) Przyspieszone wycofywanie statków jednokadłubowych doprowadzi do znacznego zwiększenia ilości statków przeznaczonych na złom, oraz należy dołożyć starań w celu zapewnienia, że złomowane statki będą przetwarzane w sposób bezpieczny dla ludzi i środowiska.
- (8) Plan oceny stanu jest opracowany w celu wykrywania słabych punktów w konstrukcji starzejących się zbiornikowców i dlatego należy, od roku 2005, stosować do wszystkich zbiornikowców powyżej 15 lat.

⁽¹⁾ Dotychczas nieopublikowany w Dzienniku Urzędowym.⁽²⁾ Dz.U. C 133 z 6.6.2003, str. 97.⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 4 czerwca 2003 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 22 lipca 2003 r.⁽⁴⁾ Dz.U. L 64 z 7.3.2002, str. 1. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem (WE) nr 2099/2002 (Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1).

- (9) Parlament Europejski w swojej rezolucji w sprawie katastrofy zbiornikowca Prestige przy wybrzeżu Galicji w dniu 21 listopada 2002 r. wezwał do mocniejszych środków, które mogą szybciej wejść w życie, i stwierdził, że ta nowa katastrofa ponownie podkreśliła potrzebę skutecznego działania na poziomie międzynarodowym i UE w celu znaczącej poprawy bezpieczeństwa morskiego.
- (10) Komisja powinna otrzymać mandat Rada oraz Państw Członkowskich w celu umożliwienia jej negocjowania przyjęcia przepisów niniejszego rozporządzenia IMO.
- (11) Jako, że gwałtownie zwiększająca się ilość transportowanej ropy naftowej przez Morze Bałtyckie stwarza zagrożenie dla środowiska morskiego, szczególnie zimą, zbiornikowce wchodzące lub opuszczające port lub terminal przybrzeżny lub zakotwiczone na obszarze podlegającym jurysdykcji Państwa Członkowskiego w tym regionie powinny posiadać wzmocnienie przeciwlodowe konstrukcji statku oraz maszyny napędowe, które spełniają wymagania administracji Państwa Członkowskiego, gdy warunki lodowe wymagają użycia wzmocnienia lodowego statku.
- (12) Istotne jest przekonanie państw trzecich, w szczególności państw kandydujących oraz państw, które są sąsiadami UE, do podjęcia zaprzestania używania zbiornikowców pojedynczokadłubowych.
- (13) Frachtowce lub kontenerowce często przewożą oleje ciężkie (HFO) jako paliwo silnikowe w swoich pojemnikach, których ilość może znacznie przekroczyć ładunki mniejszych zbiornikowców. Komisja przedłożyć wniosek Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie tak szybko jak to możliwe w celu zapewnienia, że w nowych statkach ropa naftowa w pojemnikach do celów napędzania silników jest także przechowywana w bezpiecznych, dwuciennych zbiornikach.
- (14) Europejskie stocznie mają konieczny know-how do budowy dwukadłubowych zbiornikowców. Komisja oraz Państwa Członkowskie powinny odpowiednio dążyć do zapewnienia, za pomocą właściwych instrumentów i oprogramowania, że zwiększone zapotrzebowanie na bezpieczne dwukadłubowe zbiornikowce wynikające z niniejszego rozporządzenia ma faktyczny wpływ na wspólnotowy przemysł stoczniowy.
- (15) Rozporządzenie (WE) nr 417/2002 należy odpowiednio zmienić,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (EWG) nr 417/2002 wprowadza się następujące zmiany:

1. W art. 1 dodaje się, co następuje:

„oraz zakazu transportu do lub z portów Państwa Członkowskiego olejów ciężkich w zbiornikowcach pojedynczokadłubowych.”

2. W art. 2 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do zbiornikowców o nośności 5 000 ton i wyższej:

- wchodzących lub wychodzących z portu lub terminalu przybrzeżnego albo kotwiczących w obszarze podlegającym jurysdykcji Państwa Członkowskiego, bez względu na ich banderę, lub
- pływających pod banderą Państwa Członkowskiego.

Do celów art. 4 ust. 3, niniejsze rozporządzenie stosuje się do zbiornikowców o nośności 600 ton i wyższej.”

3. W art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

- a) pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10. »zbiornikowiec dwukadłubowy« oznacza zbiornikowiec spełniający dwukadłubowe lub równoważne wymagania konstrukcyjne regulaminu 13F załącznika I do Marpol 73/78. Zbiornikowiec spełniający przepisy ust. 1 lit. c) zmienionego regulaminu 13G załącznika I do Marpol 73/78 jest uważany także za zbiornikowiec dwukadłubowy;”

- b) dodaje się pkt 14 w brzmieniu:

„14. »oleje ciężkie« oznaczają:

- a) oleje surowe o gęstości ponad 900 kg/m³ w temperaturze 15 °C (*);
- b) oleje opałowe o gęstości ponad 900 kg/m³ w temperaturze 15 °C lub o lepkości kinematycznej ponad 180 mm²/s w temperaturze 50 °C (**);
- c) bitumen i smoła oraz ich zawiesiny;

(*) Odpowiadający poziomowi API mniejszemu niż 25,7.

(**) Odpowiadający lepkości kinematycznej ponad 180 cSt.”

4. W art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

- a) w ust. 1 lit. a) i b) otrzymują brzmienie:

„a) dla zbiornikowców kategorii 1:

- rok 2003 dla statków dostarczonych w roku 1980 lub wcześniej,
- rok 2004 dla statków dostarczonych w roku 1981,
- rok 2005 dla statków dostarczonych w roku 1982 lub później;

b) dla zbiornikowców kategorii 2 i 3:

- rok 2003 dla statków dostarczonych w roku 1975 lub wcześniej,
- rok 2004 dla statków dostarczonych w roku 1976,

- rok 2005 dla statków dostarczonych w roku 1977,
- rok 2006 dla statków dostarczonych w roku 1978 i 1979,
- rok 2007 dla statków dostarczonych w roku 1980 i 1981,
- rok 2008 dla statków dostarczonych w roku 1982,
- rok 2009 dla statków dostarczonych w roku 1983,
- rok 2010 dla statków dostarczonych w roku 1984 lub później;

b) skreśla się lit. c);

c) dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

„2. Bez względu na ust. 1, zbiornikowce kategorii 2 lub 3, które są wyposażone wyłącznie w podwójne dna lub podwójne burty nieużywane do transportu ropy naftowej oraz wykraczające poza całkowitą długość zbiornika ładunkowego, lub z przestrzeniami dwukadłubowymi nieużywanymi do transportu ropy naftowej oraz wykraczające poza całkowitą długość zbiornika ładunkowego, ale które nie spełniają warunków wyłączenia z przepisów ust. 1 lit. c) zmienionego regulaminu 13G załącznika I do Marpol 73/78, mogą być dalej eksploatowane po dniu określonym w ust. 1, ale nie wykraczającej poza rocznicę dostarczenia statku w roku 2015 lub dzień, w którym statek osiągnie wiek 25 lat od dnia jego dostarczenia, w zależności od tego co nastąpi wcześniej.”;

d) obecny ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„3. Żaden zbiornikowiec przewożący oleje ciężkie, niezależnie od jego bandery, nie jest dopuszczony do wejścia lub wyjścia z portu lub terminalu przybrzeżnego albo do kotwiczenia w obszarach podlegających jurysdykcji Państwa Członkowskiego, chyba że taki zbiornikowiec jest zbiornikowcem dwukadłubowym.”;

e) dodaje się ust. 4, 5 i 6 w brzmieniu:

„4. Zbiornikowce operujące wyłącznie w portach i żegludze śródlądowej mogą być wyłączone od obowiązku z ust. 3 pod warunkiem że posiadają odpowiednie świadectwa zgodnie z ustawodawstwem dotyczącym żeglugi śródlądowej.

5. Zbiornikowce o nośności mniejszej niż 5 000 ton muszą być zgodne z przepisami ust. 3 najpóźniej do dnia rocznicy dostarczenia statku w roku 2008.

6. Do dnia 21 października 2005 r. Państwo Członkowskie może, w przypadkach gdy warunki lodowe wymagają użycia statków posiadających wzmocnienie przeciwlodowe, zezwolić zbiornikowcom pojedynczokadłubowym posiadającym wzmocnienie przeciwlodowe, wyposażonym w podwójne dno nieużywanym do transportu ropy naftowej oraz wykraczającym poza

całkowitą długość zbiornika ładunkowego, przewożącym oleje ciężkie, na wejście lub wyjście z portu lub terminalu przybrzeżnego albo na kotwiczenie na obszarze podlegającym jurysdykcji tego Państwa Członkowskiego, pod warunkiem że oleje ciężkie są przewożone wyłącznie w środkowych zbiornikach statku.”

5. artykuł 5 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 5

Zgodność z planem oceny stanu statków kategorii 2 i 3

Bez względu na jego banderę, zbiornikowiec pojedynczokadłubowy mający więcej niż 15 lat nie jest dopuszczany do wejścia lub wyjścia z portu lub terminalu przybrzeżnego albo na kotwiczenia na obszarze podlegającym jurysdykcji tego Państwa Członkowskiego poza dzień rocznicy dostarczenia statku, w roku 2005 dla statków kategorii 2 i kategorii 3, chyba że spełnia on warunki planu oceny stanu określonego w art. 6.”

6. art. 6 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 6

Plan oceny stanu

Do celów art. 5, plan oceny stanu przyjęty rezolucją MEPC 94 (46) z dnia 27 kwietnia 2001, ze zmianami, stosuje się.”

7. W art. 8 ust. 1 zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„1. W drodze odstępstwa od art. 4, 5 i 7, właściwy organ Państwa Członkowskiego może, z zastrzeżeniem przepisów krajowych, zezwolić, w wyjątkowych okolicznościach, pojedynczemu statkowi na wejście lub wyjście z portu lub terminalu przybrzeżnego albo na kotwiczenie na obszarze podlegającym jurysdykcji tego Państwa Członkowskiego, gdy:”

Artykuł 2

Prezydencja Rady, działającej w imieniu Państw Członkowskich, oraz Komisji, informuje wspólnie IMO o przyjęciu niniejszego rozporządzenia, w przypadku gdy następuje odniesienie do art. 211 ust. 3 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza.

Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 22 lipca 2003 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

P. COX

Przewodniczący

W imieniu Rady

G. ALEMANN

Przewodniczący
