

31994R2978

12.12.1994

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 319/1

ROZPORZĄDZENIE RADY (WE) NR 2978/94**z dnia 21 listopada 1994 r.****w sprawie wykonania rezolucji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) A.747(18) w sprawie stosowania pomiaru tonażu przestrzeni balastowych na zbiornikowcach z oddzielnymi przedziałami balastowymi**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 84 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 189c Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

nadal dochodzi do zanieczyszczania wód wskutek poruszania się po nich pełnomorskich zbiornikowców, a także wskutek wypadków z ich udziałem i nadal transport ropy naftowej statkami wyposażonymi w zbiorniki o tradycyjnej konstrukcji stanowi zagrożenie dla środowiska morskiego;

pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) opracowano i uzgodniono na poziomie międzynarodowym zasady projektowania i eksploatacji przyjaznych dla środowiska zbiornikowców;

korzyści wynikające z eksploatacji przyjaznych dla środowiska zbiornikowców dotyczą zarówno państw przybrzeżnych, jak i samej branży;

międzynarodowe konwencje przewidują wymóg certyfikacji zbiornikowców; metody pomiaru tonażu przestrzeni balastowych na zbiornikowcach z oddzielnymi przedziałami balastowymi są nadal rozwijane przez Międzynarodową Organizację Morską;

wszystkie Państwa Członkowskie z wyjątkiem jednego ratyfikowały i wprowadziły w życie Międzynarodową Konwencję o Zapobieganiu Zanieczyszczaniu Wód Morskich przez Statki z 1973 r., wraz z odnoszącym się do niej Protokołem z 1978 r. (Marpol 73/78); wszystkie Państwa Członkowskie ratyfikowały i wprowadziły w życie Międzynarodową Konwencję o Pomiarze Tonażu Statków z 1969 r.;

rezolucja A.722(17) przyjęta przez Zgromadzenie IMO w dniu 6 listopada 1991 r. oraz stanowiąca jej kontynuację rezolucja A.747(18) w sprawie stosowania pomiaru tonażu przestrzeni balastowych na zbiornikowcach z oddzielnymi przedziałami balastowymi, przyjęta przez Zgromadzenie Międzynarodowej Organizacji Morskiej w dniu 4 listopada 1993 r., stanowią wyraz powszechnego poparcia dla projektowania przyjaznych dla środowiska zbiornikowców z oddzielnymi przedziałami balastowymi;

w rezolucji A.747(18) Zgromadzenie Międzynarodowej Organizacji Morskiej (i) wzywa rządy państw do apelowania do portowych organów administracji morskiej o stosowanie jej zaleceń w sprawie potrącenia tonażu przestrzeni balastowych z oddzielnymi przedziałami balastowymi od tonażu brutto przy ustalaniu wysokości opłat pobieranych na podstawie tonażu brutto, odnoszącego się do wszystkich zbiornikowców z oddzielnymi przedziałami balastowymi, zgodnie z rozporządzeniem 13 zawartym w załączniku I do Marpol 73/78, oraz (ii) wzywa rządy państw do zwrócenia się do organów świadczących usługi pilotażowe o podjęcie stosownych działań w związku z tym zaleceniem;

Rada widzi potrzebę zintensyfikowania działań na poziomie Wspólnoty lub na poziomie krajowym, odpowiednio, w celu zagwarantowania stosowania się do wymogów dotyczących bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczaniu mórz; wskazane jest promowanie stosowania zbiornikowców o podwójnym kadłubie lub zbiornikowców, których projekty spełniają wymogi rozporządzenia 13F załącznika I do Marpol 73/78 w wersji ze zmianami z dnia 6 marca 1992 r., a także zbiornikowców z oddzielnymi przedziałami balastowymi;

do celów niniejszego rozporządzenia zbiornikowce o podwójnym kadłubie i zbiornikowce, których projekty powinny być traktowane do celów niniejszego rozporządzenia w taki sposób, jakby ich oddzielne przedziały balastowe odpowiadały przepisom rozporządzenia 13 załącznika I do Marpol 73/78;

niewłaściwe jest stosowanie sankcji wobec armatorów i podmiotów gospodarczych za używanie zbiornikowców przyjaznych dla środowiska zarówno pod względem konstrukcji, jak i eksploatacji;

⁽¹⁾ Dz.U. C 5 z 7.1.1974, str. 4.

⁽²⁾ Dz.U. C 295 z 22.10.1994, str. 26.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 3 maja 1994 r., wspólne stanowisko Rady z dnia 19 września 1994 r. (Dz.U. C 301 z 27.10.1994, str. 34) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 16 listopada 1994 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

dla tych, którzy uczynili istotny krok w kierunku bardziej czystego środowiska naturalnego, finansowo niekorzystne jest w szczególności pobieranie opłat od tonażu oddzielnych przedziałów balastowych zbiornikowców w sytuacji, gdy nie są to zbiorniki wykorzystywane do przewozu towaru;

organy administracji portowej poszczególnych państw, z przyczyn ekonomicznych, niechętnie są sytuacji, w której wprowadziłyby w życie rezolucję Międzynarodowej Organizacji Morskiej jako jedyne, ponieważ postawił je to w niekorzystnej sytuacji finansowej;

rezolucje Międzynarodowej Organizacji Morskiej A.722(17) i A.747(18) zostały przyjęte, ale nie wszystkie Państwa Członkowskie wprowadziły je w życie;

do celów ochrony naturalnego środowiska morskiego przed zanieczyszczaniem przez zbiornikowce o tradycyjnej konstrukcji należy doprowadzić w obrębie Wspólnoty do ujednolicenia wprowadzenia zasad przyjętych na poziomie międzynarodowym, dotyczących pobierania opłat wyrównawczych od zbiornikowców przez władze portowe i organy świadczące usługi pilotażowe;

zgodnie z zasadą pomocniczości najlepszym sposobem uniknięcia zakłócenia konkurencji we Wspólnocie oraz osiągnięcia skutecznych i efektywnych rozwiązań jest podjęcie zgodnych działań w celu wspólnego wykonania, w formie rozporządzenia, uzgodnionych zasad międzynarodowych;

w celu zapewnienia skuteczniejszej ochrony naturalnego środowiska morskiego państwa bandery bądź inne organy wystawiające „Międzynarodowe świadectwo zapobiegania zanieczyszczeniu mórz przez ropę naftową i jej produkty” i „Międzynarodowe świadectwo tonażu”, jak też armatorzy i osoby pobierające opłaty wyrównawcze od zbiornikowców, muszą wspólnie pracować nad wprowadzeniem rezolucji Międzynarodowej Organizacji Morskiej A.747(18);

niektóre Państwa Członkowskie, opierając się na podstawie innej niż rezolucja Międzynarodowej Organizacji Morskiej A.747(18), ustanowiły już wewnętrzne systemy obniżania opłat wyrównawczych w przypadku przyjaznych dla środowiska zbiornikowców; zgodnie z duchem niniejszego rozporządzenia należy stworzyć podstawy prawne dla alternatywnego systemu opłat opartego na tonażu statku i różniącego się procentowo od zwykłej stawki taryfowej w taki sposób, aby średnia różnica była co najmniej równa tej, którą przewiduje rezolucja; należy ponadto zagwarantować, że przyjazne dla środowiska zbiornikowce będą zawsze traktowane na równie korzystnych warunkach, nawet jeżeli wysokość opłat nie będzie obliczana w oparciu o tonaż,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Działające w obrębie Wspólnoty organy administracji portowej oraz organy świadczące usługi pilotażowe muszą, zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia:

- a) wprowadzić w życie we Wspólnocie rezolucję Międzynarodowej Organizacji Morskiej A.747(18) w sprawie stosowania pomiaru tonażu oddzielnych przedziałów balastowych zbiornikowców, przyjętą przez Zgromadzenie Międzynarodowej Organizacji Morskiej w dniu 4 listopada 1993 r., do której Załącznik stanowi część załącznika I do niniejszego rozporządzenia, w celu stworzenia bodźca do używania zbiornikowców z oddzielnymi przedziałami balastowymi, co dotyczy także zbiornikowców o podwójnym kadłubie oraz zbiornikowców, które są zaprojektowane niekonwencjonalnie; lub
- b) stosować system opłat wyrównawczych zredukowanych w odniesieniu do zbiornikowców z oddzielnymi przedziałami balastowymi, różniącymi się od systemu ustalonego rezolucją Międzynarodowej Organizacji Morskiej A.747(18), ale w tym samym duchu.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do zbiornikowców, które:

- mogą przewozić oddzielony balast w zbiornikach przeznaczonych specjalnie dla tego celu,
- są zaprojektowane, zbudowane, przystosowane, wyposażone i eksploatowane jako zbiornikowce z podzielnymi zbiornikami balastowymi, co obejmuje także zbiornikowce o podwójnym kadłubie oraz zbiornikowce, które są zaprojektowane niekonwencjonalnie,
- spełniają wymogi Międzynarodowej Konwencji o Pomiarze Tonażu Statków z 1969 r., oraz
- posiadają „Międzynarodowe świadectwo tonażu” (1969).

Artykuł 3

1. Do celów niniejszego rozporządzenia:

- a) „zbiornikowiec” oznacza statek spełniający warunki definicji zbiornikowca, ustanowionej w rozporządzeniu 1 ust. 4 załącznika I do *Marpol* 73/78;
- b) „oddzielne przedziały balastowe” oznaczają balast spełniający warunki definicji balastu ustanowionej w rozporządzeniu 1 ust. 17 załącznika I do *Marpol* 73/78;
- c) „oddzielne przedziały balastowe zbiornikowców” oznaczają zbiornik użytkowany wyłącznie do przewozu podzielonych zbiorników balastowych;
- d) „zbiornikowiec z oddzielnymi przedziałami balastowymi” oznacza zbiornikowiec wyposażony w oddzielne przedziały balastowe i posiadający świadectwo wystawione przez organy rządowe danego państwa bandery lub przez inne uprawnione do tego przez to państwo organy, stwierdzające, że jest on zbiornikowcem wyposażonym w oddzielne przedziały balastowe. Spełnienie odnośnych wymogów musi być przez taki właściwy organ stwierdzone w sposób jednoznaczny, we właściwym ustępie dodatku do „Międzynarodowego świadectwa zapobiegania zanieczyszczeniu mórz przez ropę naftową i jej produkty”;

- e) „zbiornikowiec o podwójnym kadłubie” oznacza zbiornikowiec z oddzielnymi przedziałami balastowymi, zbudowany zgodnie z wymogami ustanowionymi w rozporządzeniu 13F ust. 3 załącznika I do *Marpol 73/78*;
- f) „zbiornikowiec zaprojektowany niekonwencjonalnie” oznacza zbiornikowiec z oddzielnymi przedziałami balastowymi, zbudowany zgodnie z wymogami ustanowionymi w rozporządzeniu 13F ust. 4 i 5, załącznika I do *Marpol 73/78*;
- g) „*Marpol 73/78*” oznacza Międzynarodową Konwencję o Zapobieganiu Zanieczyszczaniu Wód Morskich przez Statki w formie zmienionej Protokołem do tej konwencji z 1978 r., wraz ze zmianami do niej, obowiązującymi w dniu przyjęcia niniejszego rozporządzenia;
- h) „organy administracji portowej” oznaczają podmioty prawa publicznego bądź osoby prywatne pobierające od statków opłaty za świadczenie usług żeglugi morskiej;
- i) „organ świadczący usługi pilotażowe” oznacza podmiot prawa publicznego lub osobę prywatną uprawnioną do świadczenia usług pilotażowych w ramach żeglugi morskiej;
- j) „tonaż brutto” oznacza miarę całkowitej wielkości statku, ustaloną zgodnie z przepisami Międzynarodowej Konwencji o Pomiarze Tonażu Statków z 1969 r.;
- k) „zredukowany tonaż brutto” oznacza tonaż brutto zbiornikowca, otrzymany po odjęciu od wielkości tonażu brutto całego statku wielkości tonażu brutto oddzielnych przedziałów balastowych, w sposób zgodny z wzorem podanym w ust. 4 załącznika I do niniejszego rozporządzenia.

2. Załącznik II zawiera podane w *Marpol 73/78* definicje terminów wymienionych w ust. 1 lit. a), b), e) i f).

Artykuł 4

Wystawiając „Międzynarodowe świadectwo tonażu” (1969) dla zbiornikowca z oddzielnymi przedziałami balastowymi, którego tonaż zmierzono zgodnie z zasadami Międzynarodowej Konwencji o Pomiarze Tonażu Statków z 1969 r., do celów niniejszego rozporządzenia właściwy organ wprowadzi pod słowem „Uwagi” oświadczenie zgodne z ust. 3 załącznika I do niniejszego rozporządzenia, określające:

- i) tonaż oddzielnych przedziałów balastowych; tonaż ten powinien być obliczony zgodnie z metodą i procedurą określoną w ust. 4 załącznika I do niniejszego rozporządzenia; oraz
- ii) zmniejszony tonaż brutto statku.

Artykuł 5

1. Określając wysokość opłat dla zbiornikowców, które w całości lub w części oparte są na wielkości tonażu brutto zbiornikowca, władze portowe oraz organy odpowiedzialne za usługi pilotażowe powinny wyłączyć z tonażu brutto zbiornikowca tonaż jego oddzielnych przedziałów balastowych, tak aby przy obliczaniu wysokości opłaty oprzeć się na zredukowanym tonażu brutto, zgodnie ze wskazówkami pozycji „Uwagi” w „Międzynarodowym świadectwie tonażu” (1969).

2. Odpowiednio władze portowe oraz organy odpowiedzialne za usługi pilotażowe gwarantują, że wysokość opłat dla zbiornikowców wchodzących w zakres niniejszego rozporządzenia, przewidzianych w art. 2, będzie co najmniej o 17 % niższa niż wysokość opłat dla zbiornikowców nieposiadających oddzielnych przedziałów balastowych.

Władze portowe oraz organy odpowiedzialne za usługi pilotażowe stosujące już na dzień 13 lipca 1994 r. system opłat stałych przewidziany w akapicie pierwszym, ale oparty na niższej stopie procentowej, zastosują wielkość nie mniejszą niż 17 % nie później niż do dnia 1 stycznia 1997 r.

3. Tam, gdzie opłaty ustalane są w sposób inny niż w oparciu o tonaż brutto, władze portowe oraz organy odpowiedzialne za usługi pilotażowe zagwarantują, że wysokość opłat dla zbiornikowców z oddzielnymi przedziałami balastowymi nie będzie dla nich mniej korzystna niż wysokość opłat obliczona zgodnie z ust. 1 lub 2.

4. Władze portowe oraz organy odpowiedzialne za usługi pilotażowe muszą stosować tylko jeden system opłat spośród wymienionych w ust. 1, 2 lub 3 do wszystkich zbiornikowców z oddzielnymi przedziałami balastowymi.

Artykuł 6

Zmiany do załącznika I do niniejszego rozporządzenia, wprowadzane w celu uwzględnienia zmian do rezolucji Międzynarodowej Organizacji Morskiej A.747(18) oraz do dotyczących konwencji międzynarodowych po wejściu w życie tych zmian, mogą być wprowadzane zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 7.

Artykuł 7

1. Komisję wspomaga komitet złożony z przedstawicieli Państw Członkowskich, któremu przewodniczy przedstawiciel Komisji. Komitet ten zwoływany jest przez Komisję w każdym przypadku, dla stosowania niniejszego rozporządzenia.

2. Komitet opracuje swój regulamin wewnętrzny.

3. Stosowana jest następująca procedura do spraw objętych art. 6:

- a) Przedstawiciel Komisji przedkłada komitetowi do zaopiniowania projekt środków, które należy podjąć. Komitet przedstawia swoją opinię w sprawie projektu w terminie

nie późniejszym niż ustalony przez przewodniczącego, stosownie do pilności sprawy. W przypadku decyzji, które Rada obowiązana jest przyjąć na podstawie propozycji ze strony Komisji, o ostatecznej formie opinii wydanej większością głosów określonej w art. 148 ust. 2 Traktatu. Artykuł ten przedstawia sposób ważenia głosów przedstawicieli Państw Członkowskich w Komitecie. Przewodniczący nie bierze udziału w głosowaniu.

- b) Komisja przyjmie wnioskowane środki, jeżeli są one zgodne z opinią komitetu.
- c) Jeżeli przewidziane przez Komisję środki nie są zgodne z opinią komitetu bądź jeżeli komitet nie przekaze żadnej decyzji w danej sprawie, Komisja niezwłocznie przedłoży Radzie propozycje dotyczące środków, jakie należy podjąć. Decyzja Komisji w tej sprawie podjęta będzie kwalifikowaną większością głosów. Jeżeli w terminie trzech miesięcy od daty zwrócenia się do Rady Rada nie podejmie żadnych działań, proponowane środki są przyjmowane przez Komisję.

Artykuł 8

- 1. Państwa Członkowskie w odpowiednim czasie przyjmą, nie później jednak niż do dnia 31 grudnia 1995 r., przepisy ustawowe, wykonawcze lub administracyjne niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia.

Przepisy takie muszą dotyczyć między innymi organizacji, procedury i środków kontroli.

- 2. Państwa Członkowskie przesyłają corocznie Komisji wszystkie dostępne informacje dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia, łącznie z przypadkami naruszania jego przepisów przez władze portowe oraz organy odpowiedzialne za usługi pilotażowe.

- 3. Środki podejmowane przez Państwa Członkowskie, określone w ust. 1, zawierają odniesienie do niniejszego rozporządzenia lub odniesienie to towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

- 4. Państwa Członkowskie niezwłocznie przekażą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjmowanych w dziedzinach objętych niniejszym rozporządzeniem. Komisja niezwłocznie powiadomi o tym pozostałe Państwa Członkowskie.

Artykuł 9

- 1. Po otrzymaniu sprawozdań Państw Członkowskich Komisja dokona przeglądu wykonania niniejszego rozporządzenia, zgodnie z art. 8.

- 2. Komisja przedstawi ocenę sprawozdania z funkcjonowania systemu, przewidzianego w art. 5 ust. 2, Parlamentowi Europejskiemu i Radzie nie później niż do dnia 31 grudnia 1998 r.

Artykuł 10

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1996 r.

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 21 listopada 1994 r.

W imieniu Rady
M. WISSMANN
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

Pomiar tonażu przestrzeni balastowych na zbiornikowcach z oddzielnymi przedziałami balastowymi

W celu korzystania z ujednoliconej podstawy stosowania pomiaru tonażu przestrzeni balastowych na zbiornikowcach z oddzielnymi przedziałami balastowymi, organy administracji portowej Państw Członkowskich, uznane organy wystawiające świadectwa międzynarodowe oraz osoby pobierające opłaty wyrównawcze od zbiornikowców przyjmują następujące zasady:

- 1) Statek zaopatrzony jest w świadectwo zbiornikowca z oddzielnymi przedziałami balastowymi, zgodnie z ust. 5 dodatku do „Międzynarodowego świadectwa zapobiegania zanieczyszczaniu mórz przez ropę naftową i jej produkty”, a lokalizacja z oddzielnych przedziałów balastowych wskazana jest w ust. 5.2 tego dodatku.
- 2) Przestrzenie balastowe z oddzielnymi przedziałami balastowymi są zbiornikami wykorzystywanymi wyłącznie do przewozu oddzielnego balastu wodnego, zgodnie z definicją ustanowioną w rozporządzeniu 1 (17) Załącznika do Marpol 73/78. Przestrzenie balastowe z oddzielnymi przedziałami balastowymi powinny być wyposażone w odrębny system ssąco-tłoczący przeznaczony wyłącznie do pobierania wody z morza i wypompowywania jej do morza. System ten nie powinien łączyć się z instalacją wodociągową dla wody słodkiej. Żadna z przestrzeni balastowych z oddzielnymi przedziałami balastowymi nie powinna być wykorzystywana do przewozu jakiegokolwiek ładunku ani też do magazynowania jakichkolwiek zapasów czy materiałów.
- 3) Na „Międzynarodowym świadectwie tonażu”, pod słowem „Uwagi”, jest przewidziane miejsce na wpisanie tonażu przestrzeni balastowych na zbiornikowcach z oddzielnymi przedziałami balastowymi, w następujący sposób:

„Oddzielne przedziały balastowe spełniają wymogi rozporządzenia nr 13 załącznika I do Międzynarodowej Konwencji o Zapobieganiu Zanieczyszczaniu Wód Morskich przez Statki z 1973 r., z odnoszącymi się do niej zmianami wprowadzonymi Protokołem z 1978 r. Tonaż całkowity takich zbiorników używanych wyłącznie do przewozu oddzielnego balastu równa się ...

Zredukowany tonaż brutto, jakiego należy używać przy obliczaniu opłat opartych na tonażu, jest ...”

- 4) Tonaż oddzielnych przedziałów balastowych, określony powyżej, powinien być obliczany zgodnie z następującym wzorem:

$$K_1 \times V_b$$

gdzie

$$K_1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V \text{ (bądź jak ujęto w tablicy w załączniku II do Międzynarodowej Konwencji o Pomiarze Tonażu Statków z 1969 r.)}$$

V = całkowita pojemność wszystkich zamkniętych pomieszczeń statku wyrażona w metrach sześciennych, zgodnie z definicją podaną w rozporządzeniu 3 Międzynarodowej Konwencji o Pomiarze Tonażu Statków z 1969 r.

V_b = całkowita pojemność oddzielnych przedziałów balastowych wyrażona w metrach sześciennych, zgodnie z rozporządzeniem 6 Międzynarodowej Konwencji o Pomiarze Tonażu Statków z 1969 r.

ZAŁĄCZNIK II

Definicje terminów użytych w art. 3 ust. 1 lit. a), b) e), f), zawarte w Marpol 73/78

Dotyczy ust. 1 lit. a):

„Zbiornikowiec” oznacza statek skonstruowany bądź przystosowany głównie do przewozu dużych ilości ropy naftowej, także w wersji obejmującej zbiornikowiec do przewozów kombinowanych oraz „zbiornikowiec do przewozu substancji chemicznych” zgodnie z jego definicją podaną w załączniku II do niniejszej Konwencji, o ile część lub całość przewożonego nimi ładunku stanowi ropa naftowa.

„Zbiornikowiec do przewozów kombinowanych” oznacza statek skonstruowany bądź przystosowany głównie do przewozu ropy naftowej lub ładunków w stanie stałym.

„Zbiornikowiec do przewozu substancji chemicznych” oznacza statek skonstruowany bądź przystosowany głównie do przewozu dużych ilości szkodliwych substancji ciekłych i obejmujący także „zbiornikowiec” zgodnie z jego definicją podaną w załączniku I do niniejszej Konwencji, o ile część lub całość przewożonego nimi ładunku stanowią szkodliwe substancje ciekłe.

Dotyczy ust. 1 lit. b):

„Oddzielony balast” oznacza balast wodny wprowadzony do zbiornika całkowicie oddzielonego od zbiornika do przewozu ładunku ropy naftowej oraz od układu paliwowego, przeznaczanego na stałe do przewozu balastu bądź balastu i ładunku innego niż ropa naftowa i szkodliwe substancje chemiczne, jak w różny sposób określają to definicje zawarte w załącznikach do niniejszej Konwencji.

Dotyczy ust. 1 lit. e):

„Zbiornikowiec o podwójnym kadłubie” oznacza zbiornikowiec, w którym równolegle i wzdłuż całej długości zbiornika do przewozu ładunku umieszczony jest pas ochronny zbiorników do przewozu balastu bądź pomieszczeń o przeznaczeniu innym niż do przewozu ładunku czy zbiorników paliwowych.

Dotyczy ust. 1 lit. f):

„Zbiornikowiec zaprojektowany niekonwencjonalnie” oznacza:

- zbiornikowiec skonstruowany w sposób, dzięki któremu ciśnienie wywierane przez ładunek i opary na poszycie dna kadłuba, stanowiące jedyną granicę między morzem a ładunkiem, nie przekracza zewnętrznego ciśnienia hydrostatycznego wody,
- zbiornikowiec skonstruowany przy użyciu metod gwarantujących co najmniej ten sam poziom bezpieczeństwa przed zanieczyszczeniem wód w przypadku kolizji bądź utknięcia na mieliźnie, jaki zatwierdzony został przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego na podstawie wytycznych opracowanych przez Międzynarodową Organizację Morską.
