

Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

► B

**RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 2978/94**

**av den 21 november 1994**

**om genomförande av IMO-resolution A.747(18) om tillämpningen av mätning av dräktighet av  
barlastutrymmen i oljetankfartyg med segregerade barlasttankar**

(EGT L 319, 12.12.1994, s. 1)

Ändrad genom:

Officiella tidningen

nr            sida            datum

► M1 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 av den 5 november 2002    L 324            1            29.11.2002

▼B**RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 2978/94**

av den 21 november 1994

**om genomförande av IMO-resolution A.747(18) om tillämpningen av mätning av dräktighet av barlastutrymmen i oljetankfartyg med segregerade barlasttankar**

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 84.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag <sup>(1)</sup>,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(2)</sup>,

i enlighet med förfarandet i artikel 189c i fördraget <sup>(3)</sup>, och

med beaktande av följande:

Driftsbetingade föreningar och föreningar genom olyckshändelser från sjögående oljetankfartyg fortsätter att inträffa, och oljetransporter med konventionellt konstruerade tankfartyg utgör ett ständigt hot mot den marina miljön.

Internationellt överenskomna regler för konstruktionen och driften av miljövänliga oljetankfartyg har fastställts av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).

Bruket av miljövänliga oljetankfartyg gynnar såväl kuststaterna som näringslivet.

Internationella konventioner innehåller krav på certifiering av oljetankfartyg. Metoden för mätning av dräktigheten av segregerade barlasttankar i oljetankfartyg har vidareutvecklats av IMO.

Alla medlemsstater utom en har ratificerat och genomfört 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och det därtill hörande protokollet år 1978 (MARPOL 73/78). Alla medlemsstater har ratificerat och genomfört 1969 års internationella konvention om skeppsmätning.

I resolution A.722(17) som antogs av IMO:s församling den 6 november 1991 och i efterföljande resolution A.747(18) om tillämpningen av mätning av dräktigheten av segregerade barlasttankar i oljetankfartyg som antogs av IMO:s församling den 4 november 1993 uttrycks en allmän önskan om att främja konstruktionen av miljövänliga tankfartyg och användandet av segregerade barlasttankar i oljetankfartyg.

I resolution A.747(18) uppmanade IMO:s församling under regeringarna att i) tillråda hamnmyndigheterna att tillämpa dess rekommendation om att dra av de segregerade barlasttankarnas dräktighet vid fastställandet av avgifter som grundar sig på bruttodräktigheten för alla tankfartyg med segregerad barlasttankkapacitet, i enlighet med regel 13 i bilaga I till MARPOL 73/78 och ii) uppmanade vidare regeringarna att tillråda lotsmyndigheterna att agera i enlighet med rekommendationen.

Rådet har erkänt behovet av ökade insatser på gemenskapsnivå eller nationell nivå för att säkerställa ett tillräckligt gensvar på kraven om sjösäkerhet och förhindrandet av havsföroreningar. Det är önskvärt att främja användandet av oljetankfartyg med dubbla skrov eller oljetankfartyg med en alternativ konstruktion som uppfyller kraven i regel 13F i bilaga I till MARPOL 73/78, i dess lydelse den 6 mars 1992, liksom användandet av oljetankfartyg med segregerade barlasttankar.

<sup>(1)</sup> EGT nr C 5, 7.1.1994, s. 4.

<sup>(2)</sup> EGT nr C 295, 22.10.1994, s. 26.

<sup>(3)</sup> Yttrandet från Europaparlamentet av den 3 maj 1994, rådets gemensamma ståndpunkt av den 19 september 1994 (EGT nr C 301, 27.10.1994, s. 34) och Europaparlamentets beslut av den 16 november 1994, ännu inte offentliggjort i EGT.

▼B

Oljetankfartyg med dubbla skrov och oljetankfartyg med alternativ konstruktion bör vid tillämpningen av denna förordning behandlas som om deras segregerade barlasttankar uppfyller bestämmelserna i regel 13 i bilaga I till MARPOL 73/78.

Det är inte rimligt att bestraffa redare/operatörer som använder oljetankfartyg som är miljövänliga i konstruktions- och driftshänseende.

Särskilt innebär det en ekonomisk nackdel för dem som har tagit ett viktigt steg mot en renare miljö när avgifter tas ut på de segregerade barlasttankarnas dräktighet i oljetankfartyg, då dessa tankar inte används för transport av last.

Av ekonomiska skäl vill ingen enskild hamnmyndighet drabbas av nackdelar genom att ensam tillämpa IMO-resolutionen.

Samtliga medlemsstater har kommit överens om IMO-resolutionerna A.722(17) och A.747(18) men alla har inte genomfört dem.

I syfte att skydda den marina miljön mot föroreningar från konventionellt konstruerade oljetankfartyg bör internationellt överenskomna regler för hamn- och lotsmyndigheters uttag av avgifter tillämpas enhetligt i gemenskapen.

För att undvika en snedvridning av konkurrensen inom gemenskapen och för att nå effektiva och kostnadseffektiva lösningar kan ett gemensamt agerande för ett enhetligt genomförande av de internationellt överenskomna reglerna i enlighet med subsidiaritetsprincipen bäst åstadkommas genom en förordning.

Flaggstaten eller andra organ som utfärdar det internationella oljeskyddscertifikatet och det internationella mätbrevet (1969) liksom redarna och de som tar ut avgifter på oljetankfartyg måste samarbeta vid genomförandet av IMO-resolution A.747(18) i syfte att öka skyddet av den marina miljön.

I några medlemsstater har system redan införts för att nedsätta avgifterna för miljövänliga fartyg på annan grundval än IMO-resolution A.747(18). I enlighet med andan i den resolutionen bör ett alternativt system för dräktighetsbaserade avgifter fastställas, bestående i en procentuell skillnad i förhållande till den normala tariffen så att den genomsnittliga skillnaden blir åtminstone densamma som den som förutses i resolutionen. Det bör dessutom säkerställas att oljetankfartyg med segregerade barlasttankar aldrig behandlas mindre förmånligt även om avgifterna inte beräknas på grundval av dräktighet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

Hamn- och lotsmyndigheterna inom gemenskapen skall i enlighet med bestämmelserna i denna förordning

- a) inom gemenskapen genomföra IMO-resolution A.747(18) om mätning av dräktighet av segregerade barlasttankar i oljetankfartyg som antogs av Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) församling den 4 november 1993 och vars bilaga återfinns i bilaga I till denna förordning, för att främja användandet av oljetankfartyg med segregerade barlasttankar, inbegripet oljetankfartyg med dubbla skrov och oljetankfartyg med alternativ konstruktion,
- eller
- b) tillämpa ett system för nedsättning av de avgifter som tas ut på oljetankfartyg med segregerade barlasttankar som skiljer sig från systemet i IMO-resolution A.747(18) men i dess anda.

*Artikel 2*

Denna förordning skall tillämpas på oljetankfartyg som

— kan medföra segregerad barlast i särskilt inrättade tankar,

**▼B**

- är konstruerade, byggda, utrustade och drivs som oljetankfartyg med segregerade barlasttankar, inbegripet oljetankfartyg med dubbla skrov och oljetankfartyg med alternativ konstruktion,
- uppfyller kraven i 1969 års internationella konvention om skeppsmätning och
- innehar det internationella mätbrevet (1969).

*Artikel 3*

1. I denna förordning används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

- a) *oljetankfartyg*: ett fartyg som motsvarar definitionen av ett oljetankfartyg i regel 1.4 i bilaga I till MARPOL 73/78.
- b) *segregerad barlast*: den barlast som motsvarar definitionen av segregerad barlast i regel 1.17 i bilaga I till MARPOL 73/78.
- c) *segregerad barlasttank*: en tank som uteslutande används för frakt av segregerad barlast.
- d) *oljetankfartyg med segregerade barlasttankar*: ett oljetankfartyg som är försett med segregerade barlasttankar och som av flaggstans regering eller av andra bemyndigade organ är certifierat som ett oljetankfartyg försett med segregerade barlasttankar. Denna överensstämmelse skall tydligt anges av en sådan myndighet i det relevanta avsnittet i tillägget till det internationella oljeskyddscertifikatet.
- e) *oljetankfartyg med dubbla skrov*: ett oljetankfartyg med segregerade barlasttankar som byggts i enlighet med kraven i regel 13F.3 i bilaga I till MARPOL 73/78.
- f) *oljetankfartyg med alternativ konstruktion*: ett oljetankfartyg med segregerade barlasttankar som byggts i enlighet med kraven i regel 13F.4 och 5 i bilaga I till MARPOL 73/78.

**▼M1**

- g) *marpol 73/78*: 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, i dess lydelse enligt det därtill hörande protokollet av år 1978, i gällande version.

**▼B**

- h) *hamnmyndighet*: en offentlig eller privat juridisk person som tar ut avgifter av fartyg för tillhandahållande av anläggningar och tjänster till sjöfarten.
- i) *lotsmyndighet*: en offentlig eller privat juridisk person som har rätt att tillhandahålla lotstjänster till sjöfarten.
- j) *bruttodräktighet*: måttet på ett fartygs totala storlek, fastställd i enlighet med bestämmelserna i 1969 års internationella konvention om skeppsmätning.
- k) *reducerad bruttodräktighet*: ett oljetankfartygs bruttodräktighet efter det att de segregerade barlasttankarnas bruttodräktighet, fastställd i enlighet med formeln i punkt 4 i bilaga 1 till denna förordning, har dragits av från fartygets totala bruttodräktighet.

2. Bilaga 2 innehåller de definitioner av termerna i punkt 1 a, b, e och f som ges i MARPOL 73/78.

*Artikel 4*

Vid utfärdande av det internationella mätbrevet (1969) för ett oljetankfartyg med segregerade barlasttankar som har mätts i enlighet med reglerna i 1969 års internationella konvention om skeppsmätning skall den behöriga myndigheten för tillämpningen av denna förordning under rubriken ”Anmärkningar” införa en anteckning i enlighet med punkt 3 i bilaga 1 till denna förordning som anger följande:

- i) *Dräktigheten för fartygets segregerade barlasttankar*: denna dräktighet skall beräknas i enlighet med den metod och det förfarande som anges i punkt 4 i bilaga 1 till denna förordning.
- ii) *Fartygets reducerade bruttodräktighet*.

**▼B***Artikel 5*

1. Vid beräkning av de avgifter för oljetankfartyg som helt eller delvis baseras på fartygets bruttodräktighet skall hamnoch lotsmyndigheter utesluta dräktigheten av ett oljetankfartygs segregerade barlasttankar och basera sina beräkningar på den reducerade bruttodräktighet som anges under rubriken "Anmärkningar" i fartygets internationella mätbrev (1969).

2. Alternativt skall hamn- och lotsmyndigheterna säkerställa att avgiften för ett oljetankfartyg som omfattas av denna förordning i enlighet med artikel 2 är minst 17 % lägre än avgiften för ett tankfartyg utan segregerade barlasttankar och med samma bruttodräktighet.

Hamn- och lotsmyndigheter som redan den 13 juni 1994 tillämpar ett system med schablonavgifter enligt första stycket men med ett lägre procenttal skall tillämpa minst 17 % senast den 1 januari 1997.

3. Om avgifterna har fastställts på ett annat sätt än på grundval av bruttodräktigheten skall hamn- och lotsmyndigheterna säkerställa att oljetankfartyg med segregerade barlasttankar inte får en mindre förmånlig behandling än om avgifterna beräknas i enlighet med punkt 1 eller 2.

4. Hamn- och lotsmyndigheterna skall i fråga om alla oljetankfartyg med segregerade barlasttankar tillämpa endast ett av de system som anges i punkterna 1, 2 och 3.

*Artikel 6*

Bilaga 1 till denna förordning får ändras i enlighet med förfarandet i artikel 7 för att ta hänsyn till ändringar i IMO-resolution A.747(18) och i relevanta internationella konventioner som har trätt i kraft.

**▼M1**

Ändringarna av de internationella instrument som avses i artikel 3 får undantas från denna förordnings tillämpningsområde i enlighet med artikel 5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 av den 5 november 2002 om inrättande av en kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS) <sup>(1)</sup>.

*Artikel 7*

1. Kommissionen skall biträdas av Kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS), inrättad genom artikel 3 i förordning (EG) nr 2099/2002.

2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter <sup>(2)</sup> tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

**▼B***Artikel 8*

1. Medlemsstaterna skall senast den 31 december 1995 sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att genomföra denna förordning.

Bestämmelserna skall bland annat reglera hur kontroller skall genomföras och vilka metoder och medel som skall användas.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen årligen översända all tillgänglig information om tillämpningen av denna förordning, inbe-

<sup>(1)</sup> EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.

<sup>(2)</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

**▼B**

gripet överträdelser som har begåtts av deras hamn- och lotsmyndigheter.

3. När en medlemsstat antar bestämmelser enligt punkt 1 skall de innehålla en hänvisning till denna förordning eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

4. Medlemsstaterna skall till kommissionen genast överlämna texterna till de bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av denna förordning. Kommissionen skall underrätta de övriga medlemsstaterna om detta.

*Artikel 9*

1. Kommissionen skall se över tillämpningen av denna förordning årligen efter det att den mottagit rapporter från medlemsstaterna i enlighet med artikel 8.

2. Kommissionen skall överlämna en utvärderingsrapport om hur det system som avses i artikel 5.2 fungerar till Europaparlamentet och rådet senast den 31 december 1998.

*Artikel 10*

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1996.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.



*BILAGA 1*

**Mätning av dräktighet av segregerade barlasttankar i oljetankfartyg**

För en enhetlig tillämpning vid mätning av dräktighet av segregerade barlasttankar i oljetankfartyg skall de myndigheter och organ som erkänts för utfärdande av internationella certifikat och de instanser som tar ut avgifter på oljetankfartyg godta följande principer:

1. Fartyget är certifierat som oljetankfartyg med segregerade barlasttankar som angetts i punkt 5 i tillägget till det internationella oljeskyddscertifikatet, och de segregerade barlasttankarnas läge anges i punkt 5.2 i tillägget.
2. Segregerade barlasttankar är tankar som uteslutande används för segregerad vattenbarlast i enlighet med definitionen i regel 1.17 i bilaga I till MARPOL 73/78. De segregerade barlasttankarna bör ha ett separat pump- och rörledningssystem som är anordnat så att det tar in och tömmer ut barlastvatten endast från och till havet. Det får inte finnas några rörförbindelser från segregerade barlasttankar till färskvattensystemet. Segregerade barlasttankar får inte användas för transport av last eller för förvaring av fartygets förråd eller materiel.
3. I det internationella mätbrevet (1969) införs under "Anmärkningar" följande i fråga om de segregerade barlasttankarnas dräktighet i ett oljetankfartyg:

"De segregerade barlasttankarna uppfyller regel 13 i bilaga I till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, i dess lydelse enligt det därtill hörande protokollet av år 1978, och den totala dräktigheten av de tankar som används uteslutande för förande av segregerad vattenbarlast är ....

De reducerade bruttodräktigheten som bör användas vid beräkningen av avgifter baserade på dräktigheten är ...."

4. Dräktigheten av de segregerade barlasttankar som avses ovan skall beräknas i enlighet med följande formel:

$$K_1 \times V_b$$

varvid

$K_1$  =  $0,2 + 0,02 \log_{10} V$  (eller enligt tabellen i bihang 2 till 1969 års internationella konvention om skeppsmätning).

$V$  = Den sammanlagda volymen av fartygets alla slutna utrymmen i kubikmeter enligt definitionen i regel 3 i 1969 års internationella konvention om skeppsmätning.

$V_b$  = Den sammanlagda volymen av de segregerade barlasttankarna i kubikmeter, mätta i enlighet med regel 6 i 1969 års internationella konvention om skeppsmätning.



## BILAGA 2

**Definitioner i MARPOL 73/78 av uttrycken i artikel 3.1 a, b, e och f***Avseende punkt 1 a:*

**Oljetankfartyg:** ett fartyg som är byggt och anpassat huvudsakligen för transport av olja i bulk i lastutrymmena, inbegripet kombinationsfartyg och sådant kemikalietankfartyg som definieras i bilaga 2 till denna konvention, när fartyget transporterar en last eller dellast av olja i bulk.

**Kombinationsfartyg:** ett fartyg konstruerade för att transportera antingen olja eller fasta laster i bulk.

**Kemikalietankfartyg:** ett fartyg byggt eller anpassat huvudsakligen för att transportera en last av skadliga flytande ämnen i bulk, inbegripet ”oljetankfartyg” enligt definitionen i bilaga I till denna konvention, när fartyget transporterar en last eller en dellast av skadliga flytande ämnen i bulk.

*Avseende punkt 1 b:*

**Segregerad barlast:** det barlastvatten som tas in i en tank som är helt skild från oljelasten och brännoljesystemet och som permanent är avdelat för transport av barlast eller för transport av barlast eller annan last än olja eller skadliga ämnen som definieras på olika ställen i bilagorna till denna konvention.

*Avseende punkt 1 e:*

**Oljetankfartyg med dubbla skrov:** ett oljetankfartyg vars hela lasttanklängd skall skyddas av barlasttankar eller andra utrymmen än last- och brännoljetankar.

*Avseende punkt 1 f:**Oljetankfartyg med alternativ konstruktion:*

- ett oljetankfartyg vars konstruktion är sådan att last- och ångtrycket på fartygets bottenplåt, som utgör den enda avgränsningen mellan lasten och havet, inte överskrider det yttre hydrostatiska vattentrycket,
- ett oljetankfartyg som är konstruerat i enlighet med metoder som säkerställer åtminstone samma nivå av skydd mot oljeutsläpp i händelse av kollision eller grundstötning och vars konstruktionsprincip har godkänts av Kommittén för skydd av den marina miljön, på grundval av de riktlinjer som utarbetats av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).