

**REGLUGERÐ RÁÐSINS (EB) nr. 2978/94**

frá 21. nóvember 1994

**um framkvæmd ályktunar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) A. 747 (18)  
um beitingu mælingarreglna um aðgreinda sjókjölfestugeyma í olíuflutningaskipum**

RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HEFUR,

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins, einkum 2. mgr. 84. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar <sup>(1)</sup>,með hliðsjón af álitum efnahags- og félagsmálanefndarinnar <sup>(2)</sup>,í samræmi við málsmeðferðina sem um getur í 189. gr. c í sáttmálanum <sup>(3)</sup>,*og að teknu tilliti til eftirfarandi:*

Mengun af slysi eða samfara rekstri sjógengra olíuflutningaskipa á sér enn stað og umferð olíuflutningaskipa af hefðbundinni gerð er sífelld ógnun við lífríki sjávar.

Á vegum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) hafa verið samþykktar alþjóðareglur um hönnun og rekstur umhverfisvænna olíuflutningaskipa.

Rekstur umhverfisvænna olíuflutningaskipa er til hagsbóta bæði fyrir strandríki og atvinnulífðið.

Í alþjóðasamningum eru tiltekin ákvæði um löggildingu olíuflutningaskipa. Alþjóðasiglingamálastofnunin hefur þróað frekari aðferð til mælingar olíuflutningaskipa með aðgreinda sjókjölfestugeyma.

<sup>(1)</sup> Stjtið. EB nr. C 5, 7. 1. 1994, bls. 4.<sup>(2)</sup> Stjtið. EB nr. C 295, 22. 10. 1994, bls. 26.<sup>(3)</sup> Álit Evrópuþingsins frá 3. maí 1994, sameiginleg afstaða ráðsins frá 19. september 1994 (Stjtið. EB nr. C 301, 27. 10. 1994, bls. 34) og ákvörðun Evrópuþingsins frá 16. nóvember 1994 (hefur enn ekki verið birt í *Stjórnartíðindum EB*).

Öll aðildarríkin, að undanskildu einu, hafa fullgilt og framkvæmt alþjóðasamning um varnir gegn mengun frá skipum frá 1973, og bókun frá 1978 þar að lútandi (MARPOL 73/78). Öll aðildarríki hafa fullgilt og framkvæmt alþjóðasamning um mælingar skipa frá 1969.

Í ályktun A.722 (17) sem þing Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar samþykkti 6. nóvember 1991 ásamt síðari ályktun A.747 (18) um beitingu mælingarreglna um aðgreinda sjókjölfestugeyma í olíuflutningaskipum sem þing Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar samþykkti 4. nóvember 1993 er látin í ljós sú almenna ósk að hvatt verði til hönnunar umhverfisvænna olíuflutningaskipa og notkunar olíuflutningaskipa með aðgreindum sjókjölfestugeymum.

Í ályktun A.747 (18) hefur þing Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar i) farið þess á leit við stjórnvöld að þau beini því til hafnaryfirvalda að þau beiti tilmælum stofnunarinnar þess efnis að draga stærð aðgreindra sjókjölfestugeyma frá þegar reiknuð eru út gjöld sem byggjast á brúttótonnatölu allra olíuflutningaskipa með aðgreind sjókjölfesturými í samræmi við reglu nr. 13 í I. viðauka við MARPOL 73/78 og ii) farið þess á leit við stjórnvöld að þau beini því einnig til hafnsöguýfirvalda að þau grípi til aðgerða í samræmi við þessa beiðni.

Ráðið hefur viðurkennt, eftir því sem við á, að þörf sé á auknum aðgerðum innan bandalagsins eða innan einstakra aðildarríkja til að tryggja að kröfum um öryggi á hafi úti sé fullnægt og til að koma í veg fyrir mengun sjávar. Æskilegt er að stuðla að notkun olíuflutningaskipa með tvöföldum byrðingi eða olíuflutningaskipa af annarri gerð sem uppfylla kröfur reglu nr. 13F í I. viðauka við MARPOL 73/78, eins og honum var breytt 6. mars 1992, og olíuflutningaskipa með aðgreindum sjókjölfestugeymum.

Að því er varðar þessa reglugerð skal líta svo á að aðgreindir sjókjölfestugeymar olíuflutningaskipa með tvöföldum byrðingi og olíuflutningaskipa af annarri gerð samræmist

reglu nr. 13 í I. viðauka við MARPOL 73/78.

Ekki er sanngjarnt að refska skipaeigendum eða útgerðar-  
mönnum fyrir að nota olúflutningaskip sem eru umhverfi-  
svæn að því er smíði og útgerð varðar.

Álagning gjalda miðað við stærð olúflutningaskipa með  
aðgreinda sjókjölfestugeyma, séu þeir ekki notaðir til farm-  
flutninga, hefur í för með sér fjárhagslega byrði fyrir þá sem  
hafa stigið mikilvægt skref í átt til hreinna umhverfis.

Einstök hafnaryfirvöld vilja, af efnahagslegum ástæðum,  
ekki ótilknúin vera sett í þá erfiðu aðstöðu að vera þau einu  
sem beita ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar.

Öll aðildarríkin hafa samþykkt en ekki beitt ályktunum Al-  
þjóðasiglingamálastofnunarinnar A.722 (17) og A.747 (18).

Að því er varðar vernd lífríkis sjávar gegn mengun af völd-  
um olúflutningaskipa af hefðbundinni gerð ber að sam-  
ræma framkvæmd alþjóðlega samþykktara reglna í banda-  
laginu um gjaldtöku hafnar- og hafnsöguyfirvalda af olú-  
flutningaskipum.

Til að koma í veg fyrir röskun á samkeppni innan bandalags-  
ins og til að ná fram rekstrarhagkvæmni er setning reglu-  
gerðar besta ráðið til að ná fram samstilltum aðgerðum  
um samræmda framkvæmd alþjóðlega samþykktara reglna,  
í samræmi við dreifræðisregluna.

Fánaríki eða aðrir aðilar sem gefa út alþjóðlega olúmengun-  
arvarnarskírteinið (IOPP-skírteinið) til að koma í veg fyrir  
olúmengun og alþjóðlega mælibréfið (1969) og skipaeig-  
endur og aðilar sem leggja gjöld á olúflutningaskip verða  
að vinna saman að því að koma ályktun Alþjóðasiglinga-  
málastofnunarinnar A.747 (18) til framkvæmdar til að auka  
vernd hafsvæða.

Nokkur aðildarríki hafa þegar komið á fyrirkomulagi til  
að lækka gjöld sem lögð eru á umhverfisvæn skip sem  
byggjast ekki á ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar  
A.747 (18). Í anda þeirrar ályktunar skal útfæra annað  
kerfi fyrir gjöld sem byggjast á mælingu sem samanstendur  
af hlutfallslegum mismun frá almennum taxta til þess að  
meðalmunurinn verði að minnsta kosti sá sami og sá sem  
lagður er til í ályktuninni. Enn fremur ber að tryggja að olú-  
flutningaskip með aðgreinda sjókjölfestugeyma hljóti ekki  
verri kjör jafnvel þó gjöld séu ekki reiknuð út á grundvelli  
mælingar.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

*1. gr.*

Hafnar- og hafnsöguyfirvöld innan bandalagsins skulu, í  
samræmi við ákvæði þessarar reglugerðar:

- a) framkvæma innan bandalagsins ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.747 (18), um beitingu mælingarreglna um aðgreinda sjókjölfestugeyma í olúflutningaskipum, sem samþykkt var af þingi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar 4. nóvember 1993 og þar sem viðauki hennar hefur verið felldur inn í I. viðauka við þessa reglugerð til að stuðla að notkun olúflutningaskipa með aðgreindum sjókjölfestugeymum, þar með talið olúflutningaskip með tvöföldum byrðingi og olúflutningaskip af annarri gerð; eða
- b) beita fyrirkomulagi um lækkan gjalda sem lögð eru á olúskip með aðgreinda sjókjölfestugeyma sem eru frábrugðnir ákvæðum ályktunar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A.747 (18) en þó í anda hennar.

*2. gr.*

Þessi reglugerð skal gilda um olúflutningaskip sem:

- geta flutt aðgreinda sjókjölfestu í sérhönnuðum geymum,
- eru hönnuð, smíðuð, búin og starfrækt sem olúflutningaskip með aðgreindum sjókjölfestugeymum, þar með talið olúflutningaskip með tvöföldum byrðingi og olúflutningaskip af annarri gerð,
- uppfylla kröfur alþjóðasamnings um mælingar skipa frá 1969, og
- hafa alþjóðlega mælibréfið (1969).

*3. gr.*

1. Í þessari reglugerð er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- a) „olúflutningaskip“: skip sem samræmist skilgreiningu á olúflutningaskipi í 4. mgr. reglu nr. 1 í I. viðauka við MARPOL 73/78;
- b) „aðgreind sjókjölfesta“: sjókjölfesta sem samræmist skilgreiningunni á aðgreindri sjókjölfestu í 17. mgr. reglu nr. 1. í I. viðauka við MARPOL 73/78;
- c) „aðgreindur sjókjölfestugeymir“: geymir sem er eingöngu notaður fyrir flutning á aðgreindri sjókjölfestu;
- d) „olúflutningaskip með aðgreindum sjókjölfestugeymum“: olúflutningaskip sem er útbúið með aðgreindum sjókjölfestugeymum og löggilt sem slíkt af fánaríki, eða af öðrum aðilum sem hafa rétt til þess af þeirra hálfu. Hlutaðeigandi yfirvald skal, undir viðeigandi lið

í viðbæti við alþjóðlega olíumengunarvarnarskírteinið (IOPP-skírteinið), staðfesta á skýran hátt að þessum kröfum sé fullnægt;

- e) „olíuflutningaskip með tvöföldum byrðingi“: olíuflutningaskip með aðgreindum sjókjölfestugeymum sem er smíðað í samræmi við kröfur sem mælt er fyrir um í 3. mgr. reglu nr. 13. F í I. viðauka við MARPOL 73/78;
- f) „olíuflutningaskip af annarri gerð“: olíuflutningaskip með aðgreindum sjókjölfestugeymum sem er smíðað í samræmi við kröfur sem mælt er fyrir um í 4. og 5. mgr. reglu nr. 13 F í I. viðauka við MARPOL 73/78;
- g) „MARPOL 73/78“: alþjóðasamningur um varnir gegn mengun frá skipum frá 1973, eins og honum var breytt með bókuninni frá 1978 ásamt breytingum á honum sem hafa öðlast gildi við samþykkt þessarar reglugerðar;
- h) „hafnaryfirvöld“: opinber aðili eða einkaaðili sem leggur gjald á skip til að sjá þeim fyrir aðstöðu og þjónustu;
- i) „hafnsöguvirkirvöld“: opinber aðili eða einkaaðili sem hefur rétt til að veita skipum hafnsöguþjónustu;
- j) „brúttótonnataka“: heildarmæling á stærð skips, ákvörðuð í samræmi við ákvæði alþjóðasamnings um mælingar skipa frá 1969;
- k) „lækkuð brúttótonnataka“: brúttótonnataka olíuflutningaskips sem fæst þegar brúttótonnataka aðgreindra sjókjölfestugeyma, sem ákvörðuð eru í samræmi við jöfnuna sem tilgreind er í 4. mgr. I. viðauka við þessa reglugerð, er dregin frá heildarbrúttótonnatölu skipsins.

2. Í II. viðauka eru skilgreiningar MARPOL 73/78 á hugtökunum í a-, b-, e- og f-lið 1. mgr.

#### 4. gr.

Þegar lögbær aðili gefur út alþjóðlega mælibréfið (1969) fyrir olíuflutningaskip með aðgreindum sjókjölfestugeymum, sem hefur verið mælt í samræmi við reglur alþjóðasamnings um mælingar skipa frá 1969, skal hann, að því er varðar þessa reglugerð, bæta við í reitnum „Athugasemdir“ yfirlýsingu í samræmi við 3. mgr. I. viðauka við þessa reglugerð og tilgreina:

- i) mælingu aðgreindra sjókjölfestugeyma skipsins; þessa stærð skal reikna út í samræmi við aðferðina og málsmeðferðina sem sett er fram í 4. mgr. I. viðauka við þessa reglugerð; og
- ii) lækkaða brúttótonnatölu skipsins.

#### 5. gr.

1. Þegar hafnar- og hafnsöguvirkirvöld reikna út gjöld fyrir olíuflutningaskip sem byggjast að öllu leyti eða að hluta á brúttótonnamælingu (BT) skipsins skulu þau draga frá mælingu aðgreindra sjókjölfestugeymum þannig að útreikningurinn byggist á lækkaðri brúttótonnatölu sem tilgreind er í reitnum „Athugasemdir“ í alþjóðlegu mælibréfi skipsins (1969).

2. Að öðrum kosti skulu hafnar- og hafnsöguvirkirvöld tryggja að gjald fyrir olíuflutningaskip sem fellur undir gildissvið þessarar reglugerðar eins og kveðið er á um í 2. gr. sé að minnsta kosti 17% lægra en gjald fyrir olíuflutningaskip sem er án aðgreindra sjókjölfestugeyma með sömu brúttótonnatölu.

Hafnar- og hafnsöguvirkirvöld sem þegar leggja fastagjald miðað við 13. júní 1994, eins og kveðið er á um í fyrstu undirgrein, en byggt á lægra hundraðshlutfalli, skulu í síðasta lagi 1. janúar 1997 nota 17% regluna.

3. Ef gjöldin eru reiknuð út á annan hátt en á grundvelli brúttótonnatölu skulu hafnar- og hafnsöguvirkirvöld tryggja að olíuflutningaskip með aðgreindum sjókjölfestugeymum fái ekki verri kjör en þegar gjöldin eru reiknuð út í samræmi við 1. eða 2. mgr.

4. Hafnar- og hafnsöguvirkirvöld skulu aðeins beita einni af áður nefndum reikningsaðferðum sem um getur í 1., 2. og 3. mgr. fyrir öll olíuflutningaskip með aðgreindum sjókjölfestugeymum.

#### 6. gr.

Breyta má I. viðauka við þessa reglugerð í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 7. gr. til að taka mið af breytingum á ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar A. 747 (18) og á viðeigandi alþjóðasamningum sem hafa tekið gildi.

#### 7. gr.

1. Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar nefndar sem skipuð er fulltrúum aðildarríkjanna undir formennsku fulltrúa framkvæmdastjórnarinnar. Framkvæmdastjórnin kallar þessa nefnd saman þegar nauðsyn krefur vegna beitingar þessarar reglugerðar.

2. Nefndin setur sér starfsreglur.

3. Eftirfarandi málsmeðferð gildir um þau mál sem fjallað er um í 6. gr.:

- a) Fulltrúi framkvæmdastjórnarinnar leggur fyrir nefndina drög að ráðstöfunum sem gera skal. Nefndin skilar álitinu sínu á drögum fyrir þau tímamörk sem formaður hennar setur eftir því hversu brýnt málið er. Álit skal

samþykkt með þeim meirihluta sem mælt er fyrir um í 2. mgr. 148. gr. sáttmálans ef um er að ræða ákvarðanir sem ráðið þarf að samþykkja að tillögu framkvæmdastjórnarinnar. Atkvæði fulltrúa aðildarríkjanna í nefndinni veга eins og mælt er fyrir um í þeirri grein. Formaður greiðir ekki atkvæði.

- b) Framkvæmdastjórnin skal samþykkja fyrirhugaðar ráðstafanir séu þær í samræmi við álit nefndarinnar.
- c) Séu fyrirhugaðar ráðstafanir ekki í samræmi við álit nefndarinnar, eða skili nefndin ekki álit, ber framkvæmdastjórninni án tafar að leggja tillögu fyrir ráðið um ráðstafanir sem gera skal. Ráðið tekur ákvörðun með auknum meirihluta. Hafi ráðið ekki aðhafst innan þriggja mánaða frá því að tillagan var lögð fyrir það skal framkvæmdastjórnin samþykkja fyrirhugaðar ráðstafanir.

*8. gr.*

1. Aðildarríkin skulu tímanlega, en fyrir 31. desember 1995, samþykkja lög og stjórnsýslufyrirmæli sem eru nauðsynleg fyrir framkvæmd þessarar reglugerðar.

Slíkar ráðstafanir skulu meðal annars taka til skipulags, málsmeðferðar og aðferða.

Reglugerð þessi er bindandi í heild sinni og gildir í öllum aðildarríkjunum án frekari lögfestingar.

Gjört í Brussel 21. nóvember 1994.

2. Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni árlega allar upplýsingar sem liggja fyrir um beitingu þessarar reglugerðar, þar með talda yfirsjónir af hálfu hafnar- og hafnsöguyfivalda.

3. Þegar aðildarríkin samþykkja ráðstafanir samkvæmt 1. mgr. skal vera í þeim tilvísun í þessa reglugerð eða þeim fylgja slík tilvísun þegar þær verða birtar opinberlega. Aðildarríkin skulu setja nánari reglur um slíka tilvísun.

4. Aðildarríkin skulu þegar í stað senda framkvæmdastjórninni helstu ákvæði úr landslögum sem hafa verið samþykkt um málefni sem reglugerð þessi nær til. Framkvæmdastjórnin skal tilkynna það hinum aðildarríkjunum.

*9. gr.*

1. Framkvæmdastjórnin skal endurskoða árlega framkvæmd þessarar reglugerðar að fenginni skýrslu frá aðildarríkjunum eins og mælt er fyrir um í 8. gr.

2. Framkvæmdastjórnin skal, í síðasta lagi 31. desember 1998, senda Evrópuþinginu og ráðinu úttektarskýrslu um fyrirkomulagið sem fjallað er um í 2. mgr. 5. gr.

*10. gr.*

Reglugerð þessi öðlast gildi 1. janúar 1996.

*Fyrir hönd ráðsins,*

M. WISSMAN

*forseti.*

## I. VIÐAUKI

**Mæling aðgreindra sjókjölfestugeyma í olúflutningaskipum**

Í þeim tilgangi að nota samræmdan grunn við mælingu aðgreindra sjókjölfestugeyma í olúflutningaskipum skulu stjórnvöld, aðilar sem hafa leyfi til að gefa út alþjóðleg skírteini og þeir sem leggja gjöld á olúflutningaskip samþykka eftirfarandi meginreglur:

1. Skipið er löggilt sem olúflutningaskip með aðgreindum sjókjölfestugeymum eins og tilgreint er í 5. mgr. viðbætisins við alþjóðlega olúmengunarvarnarskírteinið (IOPP-skírteinið) og staðsetning aðgreindu sjókjölfestugeymanna er tilgreind í mgr. 5.2 í viðbætinum.
2. Aðgreindir sjókjölfestugeymar eru geymar sem eru eingöngu notaðir fyrir flutning á aðgreindu kjölfestuvatni, eins og skilgreint er í 17. mgr. reglu nr. 1 í I. viðauka við MARPOL 73/78. Aðgreindir sjókjölfestugeymar skulu hafa aðgreint dælu- og lagnakerfi sem einungis er ætlað fyrir inntöku og losun kjölfestuvatns til og frá sjó. Ekki má tengja lagnakerfi aðgreindra sjókjölfestugeyma við ferskvatnskerfi. Óheimilt er að nota aðgreinda sjókjölfestugeyma við flutning á hvers kyns farmi eða fyrir geymslu á vistum skipsins eða búnaði.
3. Í alþjóðlega mælibréfinu (1969) í reitnum „Athugasemdir“ er eftirfarandi tilgreint um mælingu aðgreindra sjókjölfestugeyma í olúflutningaskipum:  
 „Aðgreindir sjókjölfestugeymar samræmast reglu nr. 13 í I. viðauka við alþjóðasamning um varnir gegn mengun frá skipum frá 1973, eins og honum hefur verið breytt með bókun við hann frá 1978, og heildarmæling slíkra geyma sem eingöngu eru notaðir fyrir flutning á aðgreindu kjölfestuvatni er ...  
 Lækkuð brúttótonnatala sem nota skal við útreikning gjalda sem byggjast á mælingu er ...“.
4. Mælingu áður nefndra aðgreindra sjókjölfestugeyma skal reikna út í samræmi við eftirfarandi jöfnu:

$$K_1 \times V_b$$

þar sem:

$K_1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V$  (eða samkvæmt töflu í 2. viðbæti við alþjóðasamning um mælingar skipa frá 1969).

$V =$  heildarrúmmál alls lokaðs rýmis skipsins í rúmmetrum, eins og skilgreint er í reglu nr. 3 í alþjóðasamningi um mælingar skipa frá 1969.

$V_b =$  heildarrúmmál aðgreindra sjókjölfestugeyma í rúmmetrum, mælt í samræmi við reglu nr. 6 í alþjóðasamningi um mælingar skipa frá 1969.

## II. VIÐAUKI

**Skilgreiningar úr MARPOL 73/78 á hugtökum í a-, b-, e- og f-lið í 1. mgr. 3. gr.***Vegna a-liðar 1. mgr.:*

„Olúflutningaskip“: skip, sem er smíðað eða er breytt til að flytja aðallega olíu í búlkum í farmrymum sínum, þar með talin fjölnota skip og sérhvert efnaflutningaskip eins og það er skilgreint í II. viðauka við þennan samning, þegar það flytur olúfarm eða hluta af olúfarmi í búlkum.

„Fjölnota skip“: skip sem er hannað til að flytja annað hvort olíu í búlkum eða þurrfarma í búlkum.

„Efnaflutningaskip“: skip sem er smíðað eða innréttað eingöngu til að flytja farma af skaðlegum fljótandi efnum í búlkum, þar með talið „olúflutningaskip“ sem er skilgreint í I. viðauka við þennan samning, þegar það flytur farm í búlkum eða hluta af farmi af skaðlegum fljótandi efnum í búlkum.

*Vegna b-liðar 1. mgr.*

„Aðgreind sjókjölfesta“: kjölfestuvatn sem er sett í geymi sem er algerlega aðgreindur frá olúfarminum og eldsneytisólúkerfinu og sem er eingöngu ætlaður til flutninga á kjölfestu eða til flutninga á kjölfestu eða förmum öðrum en olíu og skaðlegum efnum, eins og skilgreint er í viðaukunum við þennan samning.

*Vegna e-liðar 1. mgr.*

„Olúflutningaskip með tvöföldum byrðingi“: olúflutningaskip þar sem öll lengd farmgeymarýmisins er varin með sjókjölfestugeymum eða öðru rými en farm- og eldsneytisólúgeymum.

*Vegna f-liðar 1. mgr.*

„Olúflutningaskip af annarri gerð“:

- olúflutningaskip sem er hannað þannig að farm- og gufuþrýstingur á botnplötu skipsins, sem myndar skilrúm milli farmsins og sjávar, verði ekki meiri en ytri vatnsþrýstingurinn,
- olúflutningaskip sem er hannað í samræmi við aðferðir sem tryggja að minnsta kosti sama öryggisstig gegn olúmengun af völdum áreksturs eða strands og sem er að meginreglu til viðurkennt af Sjávarumhverfisverndarnefndinni á grundvelli leiðbeininga sem Alþjóðasiglingamálastofnunin hefur tekið saman.