

EØS-KOMITEENS BESLUTNING**95/EØS/43/04**

nr. 31/95
av 19. mai 1995

om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)**EØS-KOMITEEN HAR -**

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, justert ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt avtalen, særlig artikkel 98, og

ut fra følgende betraktninger:

Avtalens vedlegg XIII er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 7/94 av 21. mars 1994 om endring av protokoll 47 og enkelte vedlegg til EØS-avtalen⁽¹⁾.

Rådsforordning (EF) nr. 2978/94 av 21. november 1994 om gjennomføring av IMO-resolusjon A.747(18) om måling av ballastrom i oljetankskip med atskilte ballasttanker⁽²⁾ skal innlemmes i avtalen -

BESLUTTET FØLGENDE:**Artikkel 1**

I avtalens vedlegg XIII etter nr. 55b (rådsdirektiv 94/57/EF) skal nytt nr. 55c lyde:

“55c. **394 R 2978:** Rådsforordning (EF) nr. 2978/94 av 21. november 1994 om gjennomføring av IMO-resolusjon A.747(18) om måling av ballastrom i oljetankskip med atskilte ballasttanker (EFT nr. L 319 av 12.12.1994, s. 1)”.

Artikkel 2

Teksten til rådsforordning (EF) nr. 2978/94 på islandsk og norsk, som er vedlagt de respektive språkversjoner av denne beslutning, har samme gyldighet.

Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft 1. juni 1995, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser i henhold til avtalens artikkel 103 nr. 1.

Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til De Europeiske Fællesskaps Tidende.

Utfærdiget i Brussel, 19. mai 1995.

For EØS-komiteen

Formann

P. Benavides

⁽¹⁾ EFT nr. L 160 av 28.6.1994, s. 1, og EØS-tillegget til EF-Tidende nr. 17 av 28.6.1994, s. 1.

⁽²⁾ EFT nr. L 319 av 12.12.1994, s. 1.

RÅDSFORORDNING (EF) nr. 2978/94**av 21. november 1994****om gjennomføring av IMO-resolusjon A.747(18) om måling av ballastrom i oljetankskip med atskilte ballasttanker(*)****RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR -**

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fællesskap, særlig artikkel 84 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen⁽¹⁾,

under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité⁽²⁾,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 189 C⁽³⁾, og

ut fra følgende betraktninger:

Havgående oljetankskip forårsaker fortsatt forurensning, både i forbindelse med driften og ved uhell, og transport av olje med tankskip som er utstyrt med tanker av tradisjonell type, innebærer en stadig trussel mot det marine miljø.

Innenfor Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) er det innført internasjonalt vedtatte regler for konstruksjon og drift av miljøvennlige oljetankskip.

Bruken av miljøvennlige oljetankskip gavner både kyststatene og næringen.

Internasjonale konvensjoner inneholder bestemmelser om sertifisering av oljetankskip. IMO har fastlagt nærmere bestemmelser om måling av atskilte ballasttanker i oljetankskip.

Samtlige medlemsstater, med unntak av én, har ratifisert og gjennomført Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip (1973) med den tilhørende protokoll av 1978 (MARPOL 73/78). Alle medlemsstater har ratifisert og gjennomført Den internasjonale konvensjon om måling av fartøyer (1969).

Resolusjon A.722(17) vedtatt av IMOs forsamling 6. november 1991 og dens avløser, resolusjon A.747(18) om måling av atskilte ballasttanker i oljetankskip, vedtatt av IMOs forsamling 4. november 1993, uttrykker et generelt ønske om å fremme konstruksjonen av miljøvennlige tankskip og bruken av atskilte ballasttanker i oljetankskip.

(*) Denne EF-rettsakten, som er kunngjort i EFT nr. L 319 av 12.12.1994, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 31/95 av 19. mai 1995 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se denne utgaven av EØS-tillegget til De Europeiske Fællesskaps Tidende.

(1) EFT nr. C 5 av 7.1.1994, s. 4.

(2) EFT nr. C 295 av 22.10.1994, s. 26.

(3) Europaparlamentets uttalelse av 3. mai 1994 (EFT nr. C 205 av 25.7.1994, s. 59), Rådets felles holdning av 19. september 1994 (EFT nr. C 301 av 27.10.1994, s. 34) og europaparlamentsbeslutning av 16. november 1994 (ennå ikke offentliggjort i EFT).

I resolusjon A.747(18) har IMOs forsamling i) oppfordret regjeringene til å anmode havnemyndighetene om å anvende dens anbefaling om å trekke fra de atskilte ballasttankenes tonnasje ved fastsettelsen av avgifter basert på bruttotonnasjen for alle tankskip med atskilt ballastkapasitet i samsvar med regel 13 i vedlegg I til MARPOL 73/78, og ii) også oppfordret regjeringene til å anmode losmyndighetene om å opptre i samsvar med anbefalingen.

Rådet har erkjent at det er et behov for økt innsats på fællesskapsplan eller nasjonalt plan, alt etter omstendighetene, for å sikre at kravene om sikkerhet til sjøs og hindring av marin forurensning blir oppfylt. Det er ønskelig å fremme bruken av oljetankskip med dobbelt skrog og oljetankskip med alternativ konstruksjon som oppfyller kravene i regel 13F i vedlegg I til MARPOL 73/78, som endret 6. mars 1992, samt bruken av oljetankskip med atskilte ballasttanker.

Oljetankskip med dobbelt skrog og oljetankskip med alternativ konstruksjon bør for denne forordnings formål behandles som om deres atskilte ballasttanker oppfyller regel 13 i vedlegg I til MARPOL 73/78.

Det er urimelig at skipsredere og operatører straffes for å bruke oljetankskip som er miljøvennlige i konstruksjon og drift.

Særlig innebærer innkreving av avgifter etter tonnasje for oljetankskip med atskilte ballasttanker en økonomisk ulempe for dem som har tatt et viktig steg mot et renere miljø, når disse tankene ikke brukes til transport av last.

Av økonomiske grunner er de enkelte havnemyndigheter motvillige til å anvende IMO-resolusjonen fordi de risikerer å komme i en ufordelaktig situasjon ved å være de eneste som anvender den.

IMO-resolusjonene A.722(17) og A.747(18) er vedtatt, men er ennå ikke gjennomført av alle medlemsstater.

For å verne det marine miljø mot forurensning fra konvensjonelle tankskip bør det sikres en ensartet gjennomføring i Fællesskapet av internasjonalt vedtatte regler om havne- og losmyndigheters innkreving av avgifter fra oljetankskip.

For å unngå konkurransevridning innen Fællesskapet og for å oppnå effektive og rentable løsninger, kan samordnet innsats for en ensartet gjennomføring av internasjonalt vedtatte regler i samsvar med nærhetsprinsippet best sikres ved en forordning.

Flaggstaten eller andre organer som utsteder det internasjonale sertifikat for hindring av oljeforurensning og det internasjonale målebrev (1969), skipsredere samt personer som innkrever avgifter fra oljetankskip, må samarbeide om gjennomføringen av IMO-resolusjon A.747(18) for å styrke vernet av det maritime miljø.

I enkelte medlemsstater er det allerede innført ordninger for reduksjon av avgifter på miljøvennlige fartøyer på et annet grunnlag enn IMO-resolusjon A.747(18). I samsvar med resolusjonens ånd bør det fastsettes en alternativ ordning for tonnasjebaserte avgifter som består i en prosentvis forskjell fra den normale taksten, slik at den gjennomsnittlige forskjellen minst vil tilsvare den som er fastsatt i resolusjonen. Det bør dessuten sikres at oljetankskip med atskilte ballasttanker aldri behandles mindre gunstig, selv når avgiftene ikke beregnes på grunnlag av tonnasje -

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

Havne- og losmyndighetene i Fællesskapet skal i samsvar med bestemmelsene i denne forordning:

- a) innen Fællesskapet gjennomføre IMO-resolusjon A.747(18) om måling av atskilte ballasttanker i oljetankskip, vedtatt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjons (IMO) forsamling 4. november 1993, hvis vedlegg omfattes av vedlegg I til denne forordning, for å fremme bruken av oljetankskip med atskilte ballasttanker, herunder oljetankskip med dobbelt skrog og oljetankskip med alternativ konstruksjon, eller
- b) anvende reduksjonsordninger for avgifter som innkreves fra oljetankskip med atskilte ballasttanker, som er forskjellige fra IMO-resolusjon A.747(18), men i resolusjonens ånd.

Artikkel 2

Denne forordning får anvendelse på oljetankskip:

- som kan transportere atskilt ballast i særskilt innrettede tanker,
- som er konstruert, bygd, innrettet, utstyrt og drives som oljetankskip med atskilte ballasttanker, herunder oljetankskip med dobbelt skrog og oljetankskip med alternativ konstruksjon,
- som oppfyller kravene i Den internasjonale konvensjon om måling av fartøyer (1969), og
- som innehar internasjonalt målebrev (1969).

Artikkel 3

1. I denne forordning menes med:

- a) «oljetankskip»: et fartøy som er i samsvar med definisjonen av et oljetankskip i regel 1 nr. 4 i vedlegg I til MARPOL 73/78,
- b) «atskilt ballast»: ballast som er i samsvar med definisjonen av atskilt ballast i regel 1 nr. 17 i vedlegg I til MARPOL 73/78,
- c) «atskilt ballasttank»: en tank som utelukkende brukes til transport av atskilt ballast,
- d) «oljetankskip med atskilte ballasttanker»: et oljetankskip som er utstyrt med atskilte ballasttanker og sertifisert av flaggstatens regjering eller andre bemyndigede organer som oljetankskip utstyrt med atskilte ballasttanker. Dette samsvaret skal være klart angitt av den sertifiserende myndighet under det relevante punktet i tillegget til det internasjonale sertifikatet for hindring av oljeforurensning,
- e) «oljetankskip med dobbelt skrog»: et oljetankskip med atskilte ballasttanker som er bygd i samsvar med kravene i regel 13F nr. 3 i vedlegg I til MARPOL 73/78,
- f) «oljetankskip med alternativ konstruksjon»: et oljetankskip med atskilte ballasttanker som er bygd i samsvar med kravene i regel 13F nr. 4 og 5 i vedlegg I til MARPOL 73/78,
- g) «MARPOL 73/78»: Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip (1973), som endret ved den tilhørende protokoll av 1978, samt de endringer som er trådt i kraft på vedtakelsesdatoen for denne forordning,
- h) «havnemyndighet»: en offentlig eller privat person som innkrever avgifter for å stille til disposisjon installasjoner og yte tjenester for skipsfarten,
- i) «losmyndighet»: en offentlig eller privat person som er bemyndiget til å yte lostjenester for skipsfarten,
- j) «bruttotonnasje»: målet for fartøyets totale størrelse fastlagt i samsvar med bestemmelsene i Den internasjonale konvensjon om måling av fartøyer (1969),
- k) «reduisert bruttotonnasje»: et oljetankships bruttotonnasje som oppnås ved at de atskilte ballasttankenes brutto-tonnasje, fastlagt etter formelen gitt i nr. 4 i vedlegg I til denne forordning, trekkes fra fartøyets totale bruttotonnasje.

2. Vedlegg II inneholder definisjonene gitt i MARPOL 73/78 av termene i nr. 1 bokstav a), b), e) og f).

Artikkel 4

Når vedkommende organ utsteder det internasjonale målebrev (1969) for et oljetankskip med atskilte ballasttanker som er målt i samsvar med reglene i Den internasjonale konvensjon om måling av fartøyer (1969), skal det i rubrikken «Merknader» i samsvar med nr. 3 i vedlegg I til denne forordning angi

- i) tonnasjen for skipets atskilte ballasttanker; denne tonnasjen skal beregnes etter metoden og framgangsmåten fastsatt i nr. 4 i vedlegg I til denne forordning, og
- ii) fartøyets reduserte bruttotonnasje.

Artikkel 5

1. Når havne- og losmyndighetene fastlegger avgifter for oljetankskip som helt eller delvis er basert på tallet for skipets bruttotonnasje (BRT), skal de se bort fra tonnasjen til oljetankskipets atskilte ballasttanker, slik at deres beregninger baseres på den reduserte bruttotonnasjen angitt i rubrikken «Merknader» i fartøyets internasjonale målebrev (1969).

2. Havne- og losmyndighetene skal alternativt påse at avgiften for et oljetankskip som omfattes av denne forordnings virkeområde i samsvar med artikkel 2, er minst 17 % lavere enn avgiften for et tankskip uten atskilte ballasttanker med samme bruttotonnasje.

Havne- og losmyndigheter som 13. juni 1994 allerede anvender en ordning med faste satser som omhandlet i første ledd, men med et lavere prosenttall, skal anvende tallet 17 % som et minimum senest 1. januar 1997.

3. Når avgiftene fastlegges på et annet grunnlag enn bruttotonnasjen, skal havne- og losmyndighetene påse at oljetankskip med atskilte ballasttanker ikke behandles mindre gunstig enn når avgiftene beregnes i samsvar med nr. 1 eller 2.
4. Havne- og losmyndighetene skal anvende bare én av ordningene nevnt i nr. 1, 2 og 3 for alle oljetankskip med atskilte ballasttanker.

Artikkel 6

Vedlegg I til denne forordning kan endres etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 7 for å ta hensyn til de endringer av IMO-resolusjon A.747(18) og av relevante internasjonale konvensjoner som er trådt i kraft.

Artikkel 7

1. Kommisjonen skal bistås av en komité sammensatt av representanter for medlemsstatene og ledet av Kommi-

sjonens representant. Kommisjonen skal innkalle denne komité når det måtte være nødvendig for anvendelsen av denne forordning.

2. Komiteen fastsetter sin forretningsorden.
3. Følgende framgangsmåte får anvendelse for saker omfattet av artikkel 6:

- a) Kommisjonens representant skal framlegge for komiteen et utkast til tiltak som skal treffes. Komiteen skal uttale seg om utkastet innen en frist som lederen kan fastsette etter hvor mye saken haster. Uttalelsen skal avgis med det flertall som er fastsatt i traktatens artikkel 148 nr. 2 for beslutninger som Rådet skal treffe etter forslag fra Kommisjonen. Ved avstemning i komiteen skal stemmer avgitt av medlemsstatenes representanter ha vekt som fastsatt i nevnte artikkel. Lederen skal ikke avgi stemme.
- b) Kommisjonen skal vedta de planlagte tiltakene dersom de er i samsvar med komiteens uttalelse.
- c) Dersom de planlagte tiltakene ikke er i samsvar med komiteens uttalelse eller ingen uttalelse er avgitt, skal Kommisjonen omgående framlegge for Rådet et forslag til tiltak som skal treffes. Rådet skal treffe sin beslutning med kvalifisert flertall. Dersom Rådet ikke har truffet sin beslutning innen tre måneder etter at forslaget ble framlagt, skal Kommisjonen vedta de foreslåtte tiltakene.

Artikkel 8

1. Medlemsstatene skal, til rett tid og innen 31. desember 1995, vedta de lover og forskrifter som er nødvendige for gjennomføringen av denne forordning.

Disse bestemmelser skal blant annet omfatte organisering av kontroll samt kontrollmetoder og -midler.

2. Medlemsstatene skal årlig sende Kommisjonen alle tilgjengelige opplysninger om anvendelsen av denne forordning, herunder om krenkelser begått av deres havne- og losmyndigheter.
3. Bestemmelsene omhandlet i nr. 1 skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til denne forordning, eller det skal henvises til forordningen når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.
4. Medlemsstatene skal umiddelbart oversende Kommisjonen alle internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området denne forordning omhandler. Kommisjonen skal underrette de andre medlemsstatene om dette.

Artikkel 9

1. Kommisjonen skal hvert år undersøke anvendelsen av denne forordning etter at den har mottatt rapportene fra medlemsstatene i samsvar med bestemmelsene i artikkel 8.
2. Kommisjonen skal framlegge en evalueringsrapport om anvendelsen av ordningen fastsatt i artikkel 5 nr. 2 for Europaparlamentet og Rådet senest 31. desember 1998.

Artikkel 10

Denne forordning trer i kraft 1. januar 1996.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel, 21. november 1994.

For Rådet

M. WISSMANN

Formann

VEDLEGG I

Måling av atskilte ballasttanker i oljetankskip

For å kunne bruke et ensartet grunnlag ved måling av atskilte ballasttanker i oljetankskip skal myndigheter, organer som er godkjent for utstedelse av internasjonale sertifikater og personer som innkrever avgifter fra oljetankskip, godta følgende prinsipper:

1. Fartøyet sertifiseres som oljetankskip med atskilte ballasttanker i henhold til nr. 5 i tillegg til det internasjonale sertifikat for hindring av oljeforurensning; de atskilte ballasttankenes plassering er angitt i nr. 5.2 i nevnte tillegg.
2. Atskilte ballasttanker er de tanker som utelukkende brukes til transport av atskilt ballastvann, som definert i regel 1 nr. 17 i vedlegg I til MARPOL 73/78. De atskilte ballasttankene bør ha et atskilt pumpe- og rørsystem innrettet bare for inntak og uttømming av ballastvann fra og til sjøen. Det må ikke være noen rørforbindelser mellom atskilte ballasttanker og ferskvannssystemet. Ingen atskilte ballasttanker må brukes til transport av last eller lagring av fartøyet's forsyninger eller materiell.
3. I det internasjonale målebrev (1969) skal tonnasje til atskilte ballasttanker i oljetankskip angis i rubrikken «Merknader» på følgende måte:

«De atskilte ballasttankene er i samsvar med regel 13 i vedlegg I til Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip (1973), som endret ved den tilhørende protokoll av 1978, og den samlede tonnasje til tankene som utelukkende brukes til frakt av atskilt ballastvann, er »

Den reduserte bruttotonnasje som skal brukes ved beregningen av tonnasjebaserte avgifter, er »

4. Tonnasje til de atskilte ballasttankene nevnt ovenfor skal beregnes etter følgende formel:

$$K_1 \times V_b$$

der:

$K_1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V$ (eller etter tabellen i tillegg 2 til Den internasjonale konvensjon om måling av fartøyer (1969)),

V = det samlede volumet av skipets lukkede rom i kubikkmeter som definert i regel 3 i Den internasjonale konvensjon om måling av fartøyer (1969),

V_b = det samlede volumet til de atskilte ballasttankene i kubikkmeter målt i samsvar med regel 6 i Den internasjonale konvensjon om måling av fartøyer (1969).