



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 20.12.2002
COM(2002) 780 τελικό

2002/0310 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**περί τροποποιήσεως του κανονισμού (ΕΚ) Νο 417/2002 για την εσπευσμένη σταδιακή
καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα
μονού κύτους και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2978/94 του
Συμβουλίου**

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η αντίδραση της Επιτροπής στη ρύπανση που προκλήθηκε από τις πετρελαιοκηλίδες του πετρελαιοφόρου PRESTIGE τον Νοέμβριο του 2002 στα ανοικτά της Γαλικίας στην Ισπανία πρέπει να εξεταστεί υπό το φως των μέτρων τα οποία θεσπίστηκαν έπειτα από τη σοβαρότατη ρύπανση των γαλλικών ακτών της Βρετάνης που ήταν το αποτέλεσμα του ατυχήματος του πλοίου ERIKA, τον Δεκέμβριο του 1999. Λίγο καιρό μετά το ατύχημα του ERIKA, η Επιτροπή υπέβαλε ορισμένες προτάσεις για να υποβοηθηθούν οι προσπάθειες να αποτραπεί το ενδεχόμενο επανεμφάνισης παρόμοιων ατυχημάτων. Ένα από τα αποκαλούμενα μέτρα της δέσμης “Erika I” ήταν η πρόταση κανονισμού για την απόσυρση της χρήσης πετρελαιοφόρων μονού κύτους. Ο κανονισμός αυτός εγκρίθηκε στις 18 Φεβρουαρίου 2002 και εφαρμόζεται από την 1η Σεπτεμβρίου 2002¹. Επί του μέτρου αυτού επιτεύχθηκε επίσης συμφωνία σε διεθνές επίπεδο, όταν ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός ενέκρινε την αναθεώρηση του κανονισμού του 13G του παραρτήματος I της Διεθνούς Σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία (MARPOL) 73/78 στην 46η συνεδρίαση της επιτροπής προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος που πραγματοποιήθηκε τον Απρίλιο του 2001. Τα χρονοδιαγράμματα για την σταδιακή καθιέρωση των απαιτήσεων διπλού κύτους ή του ισοδύναμου σχεδιασμού τα οποία υιοθετήθηκαν τότε τη δεδομένη στιγμή στο επίπεδο της ΕΕ αλλά και σε διεθνές επίπεδο ήταν λιγότερο φιλόδοξα από τα αντίστοιχα που είχαν αρχικά προταθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Όταν βυθίστηκε άλλο ένα πετρελαιοφόρο μονού κύτους ηλικίας 26 ετών το οποίο μετέφερε βαρύ πετρέλαιο καύσης ποσότητας 77.000 τόνων που θα προκαλούσε ακόμη χειρότερη περιβαλλοντική καταστροφή από το συμβάν του ERIKA το 1999, έγινε σαφές ότι τα διεθνή προγράμματα, αλλά και τα προγράμματα που είχαν εγκριθεί στο παρελθόν στο επίπεδο της ΕΕ δεν χαρακτηρίζονταν από την προσήκουσα φιλοδοξία.

Στην ανακοίνωσή της για τη βελτίωση της θαλάσσιας ασφάλειας που εξέδωσε η Επιτροπή αντιδρώντας στο ατύχημα του πετρελαιοφόρου PRESTIGE (COM(2002)681 τελικό) εξήγγειλε τη λήψη σειράς μέτρων με στόχο την ελαχιστοποίηση του κινδύνου επέλευσης μελλοντικών ατυχημάτων με τη συμμετοχή πλοίων όπως το ERIKA και το PRESTIGE. Στη συνεδρίαση του Συμβουλίου των Υπουργών Μεταφορών που έγινε στις 6 Δεκεμβρίου 2002 απευθύνθηκε περαιτέρω έκκληση να επισπευσθεί το χρονοδιάγραμμα απόσυρσης της εκμετάλλευσης πετρελαιοφόρων μονού κύτους, για την εφαρμογή του Προγράμματος Εκτίμησης της Κατάστασης από την ηλικία των 15 ετών, καθώς και για τη σύναψη διοικητικών συμφωνιών από τα κράτη μέλη με στόχο την άρνηση του κατάπλου πετρελαιοφόρων μονού κύτους που μεταφέρουν αργό πετρέλαιο βαριάς ποιότητας στα λιμάνια, τους σταθμούς ανοικτής θάλασσας και τις περιοχές αγκυροβόλησής τους.

¹ ΕΕ L 64, 7.3.2002, σ.1 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 417/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Φεβρουαρίου 2002, για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2978/94 του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 (ΕΕ L324, 29.11.2002, σ.1).

Η Επιτροπή προτίθεται να εκπληρώσει τους προαναφερόμενους στόχους τροποποιώντας τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 417/2002, ώστε να ευθυγραμμιστεί με την αρχική πρόταση της Επιτροπής.

2. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΡΑΣΗ ΣΕ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Συνοψίζοντας, η Επιτροπή προτείνει **τρεις τροποποιήσεις** του υφιστάμενου κανονισμού:

1. Τη θέσπιση της ρήτρας ότι το βαρύ αργό πετρέλαιο επιτρέπεται να μεταφέρεται μόνο από πετρελαιοφόρα διπλού κύτους.
2. Την αναθεώρηση του προγράμματος απόσυρσης, για να εξασφαλισθεί ιδίως ότι τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους της κατηγορίας 1 δεν θα εξακολουθήσουν να ασκούν τις δραστηριότητές τους πέραν της ηλικίας των 23 ετών και του έτους 2005, ή, της ηλικίας των 28 ετών και του έτους 2010 για την κατηγορία 2 και των 28 ετών και του έτους 2015, για την κατηγορία 3.
3. Την ευρύτερη εφαρμογή του καθεστώτος διεξαγωγής ειδικών ελέγχων για τα πετρελαιοφόρα (του Προγράμματος Εκτίμησης της Κατάστασης), προορισμός του οποίου είναι η αποτίμηση της δομικής καταλληλότητας των πετρελαιοφόρων μονού κύτους που έχουν υπερβεί την ηλικία των 15 ετών.

2.1 Απαγόρευση μεταφοράς βαρέων κλασμάτων πετρελαίου σε πετρελαιοφόρα μονού κύτους

Το βαρύ αργό πετρέλαιο ανήκει στους περισσότερο ρυπογόνους τύπους πετρελαίου. Λαμβανομένης υπόψη της σχετικά χαμηλής εμπορικής αξίας του αλλά και του συγκριτικά περιορισμένου κινδύνου πρόκλησης πυρκαγιάς ή έκρηξης, μεταφέρεται συνήθως με παλαιά πετρελαιοφόρα που προσεγγίζουν το τέλος του οικονομικού τους κύκλου ζωής, δηλαδή μεταφέρεται με πλοία που προκαλούν τους μεγαλύτερους κινδύνους για την ασφάλεια. Όπως αναφερόταν στην ανακοίνωση για τη βελτίωση της θαλάσσιας ασφάλειας που εξέδωσε η Επιτροπή αντιδρώντας στο ατύχημα του πετρελαιοφόρου Prestige, αυτό το ανώμαλο καθεστώς προκαλεί μεγάλη ανησυχία στην Επιτροπή.

Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή **προτείνει να απαγορευθεί η μεταφορά βαρέων κλασμάτων πετρελαίου σε πετρελαιοφόρα μονού κύτους που προορίζονται να καταπλεύσουν ή αποπλέουν από λιμένες της ΕΕ ενός κράτους μέλους της ΕΕ.**

Οι επιλεγόμενες κατηγορίες βαρέων κλασμάτων πετρελαίου είναι το βαρύ μαζούτ, το βαρύ αργό πετρέλαιο, τα απόβλητα πετρελαίου και η πίσσα και η άσφαλτος. Όταν απορρίπτονται στη θάλασσα τα βαρέα κλάσματα του πετρελαίου συμπεριφέρονται διαφορετικά από τα ελαφρά του κλάσματα. Εξαιτίας της χαμηλής τους πτητικότητας και του υψηλού βαθμού ιξώδους (αντίσταση στη ροή), τα βαρέα κλάσματα πετρελαίου εξατμίζονται με βραδύτερο ρυθμό από τα ελαφρά κλάσματα και διασπώνται ελάχιστα. Για τον λόγο αυτό, οι προαναφερόμενοι τύποι πετρελαίου τείνουν να παραμένουν ενωμένοι σε πετρελαιοκηλίδες και διαλύονται μόνο με πολύ σιγανό ρυθμό, με αποτέλεσμα να είναι σε θέση να προκαλέσουν σοβαρές οικολογικές καταστροφές στα οικοσυστήματα του θαλάσσιου και παράκτιου περιβάλλοντος. Αντιθέτως, τα ατυχήματα που συνεπάγονται την διαρροή πετρελαιοκηλίδων ελαφρών κλασμάτων πετρελαίου μπορεί να έχουν ως συνέπεια να

προκληθεί ατμοσφαιρική ρύπανση, εφόσον τα ελαφρότερα κλάσματα πετρελαίου εξατμίζονται και ρυπαίνουν την ατμόσφαιρα.

Το τεράστιο πρόβλημα που αντιμετωπίζει ο πληθυσμός της παράκτιας περιοχής στο έργο του καθαρισμού του βαρέος μαζούτ συνεπεία του ναυαγίου του πετρελαιοφόρου PRESTIGE είναι πασίδηλο σε όλο το μήκος των ισπανικών ακτών.

Πίνακας 1: Όγκος εισαγόμενου και εξαγόμενου πετρελαίου, ετησίως (με εξωκοινοτικό και ενδοκοινοτικό προορισμό) μέσω θαλάσσης, σύνολο EUR-15 (σε εκατ. τόνους).

<i>Προϊόν</i>	<i>Εισαγωγές</i>	<i>Εξαγωγές</i>
Βαρύ μαζούτ	35,7	28,2
Βαρύ αργό πετρέλαιο*	70,0	0
Πίσσα και άσφαλτος	0,18	0,55
Απόβλητα πετρελαίου	0	0
Συνολικό εμπόριο προϊόντων πετρελαίου με προορισμό/αφετηρία λιμένες της ΕΕ	περίπου 800,0	

Πηγή: Eurostat (COMEXT)

**Εκτίμηση - Το 2001, το βαρύ αργό πετρέλαιο αντιπροσώπευε περίπου το 15% των συνολικών εισαγωγών αργού πετρελαίου στην ΕΕ.*

Με βάση τα ενδεικτικά στοιχεία του βιομηχανικού κλάδου προκύπτει ότι σήμερα υπάρχει επαρκές διαθέσιμο δυναμικό πετρελαιοφόρων διπλού κύτους, ούτως ώστε να διασφαλίζεται ότι η πρόταση αυτή δεν πρόκειται να προκαλέσει καμιά διαταραχή στην ασφάλεια του ανεφοδιασμού.

2.2 Επίσπευση του τρέχοντος προγράμματος απόσυρσης των πετρελαιοφόρων μονού κύτους

2.2.1 Το σημερινό νομοθετικό καθεστώς

Για τους σκοπούς του προγράμματος απόσυρσης, οι κατηγορίες των πετρελαιοφόρων προσδιορίζονται με βάση το βάρος τους σε τόνους, την κατασκευή και την ηλικία του σκάφους. Έχουν καθιερωθεί οι ακόλουθες κατηγορίες:

- Κατηγορία 1: τα αποκαλούμενα "προ-MARPOL" πετρελαιοφόρα μονού κύτους, τα οποία είναι τα πετρελαιοφόρα μεταφοράς αργού πετρελαίου βάρους 20000 τόνων και άνω και τα σκάφη βάρους 30000 τόνων και άνω, τα οποία μεταφέρουν πετρελαιοειδή άλλου είδους και τα οποία δεν διαθέτουν τις δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος στις προστατευτικές θέσεις.
- Κατηγορία 2 η οποία αντιστοιχεί στα πετρελαιοφόρα μονού κύτους της σύμβασης "MARPOL", τα οποία είναι του αυτού μεγέθους με την κατηγορία 1, τα οποία όμως είναι εξοπλισμένα με τις δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος στις προστατευτικές θέσεις.
- Κατηγορία 3 η οποία αντιστοιχεί στα πετρελαιοφόρα μονού κύτους βάρους μικρότερου από τα όρια των μεγεθών που αναφέρονται στις κατηγορίες 1 και 2 αλλά άνω των 5000 τόνων νεκρού βάρους.

Σημείωση: Τα πετρελαιοφόρα της κατηγορίας (1) έχουν εν γένει ναυπηγηθεί πριν από το 1982, ενώ τα πετρελαιοφόρα της κατηγορίας (2) στο χρονικό διάστημα ανάμεσα στο 1982 και το 1996.

Στο πρόγραμμα απόσυρσης των πετρελαιοφόρων μονού κύτους από την εκμετάλλευση που εφαρμόζεται τη στιγμή αυτή βάσει των ρυθμίσεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 417/2002 καθορίζονται οι ακόλουθες τελικές ημερομηνίες (ημερομηνίες εξοβελισμού για την εκμετάλλευση (α) των πετρελαιοφόρων που καταπλέουν στα λιμάνια και στους σταθμούς ανοικτής θάλασσας που υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών και (β) των πετρελαιοφόρων που φέρουν τη σημαία των κρατών μελών:

- έως το έτος 2007 για τα πετρελαιοφόρα της κατηγορίας (1).
- έως το έτος 2015 για τα πετρελαιοφόρα της κατηγορίας (2) και της κατηγορίας (3).

Δεύτερον, με τον κανονισμό θεσπίζονται όρια ηλικίας για τις διαφορετικές κατηγορίες των πετρελαιοφόρων μονού κύτους, ανάλογα με την κατηγορία και το έτος της ναυπήγησής τους. Αυτά τα όρια ηλικίας κυμαίνονται γενικά από 26 έως 30 χρόνια.

Τα προαναφερόμενα όρια ηλικίας καθώς και οι ημερομηνίες απόσυρσης της εκμετάλλευσης των σκαφών καθορίστηκαν παράλληλα και σε απόλυτη συμμόρφωση με τα όρια της ηλικίας που καθορίζονται στους συναφείς διεθνείς κανονισμούς που έχουν καταρτιστεί από τον ΔΝΟ (ΙΜΟ): στον αναθεωρημένο κανονισμό 13 G του παραρτήματος Ι της Σύμβασης MARPOL.

Η θέσπιση του προαναφερόμενου προγράμματος απόσυρσης της εκμετάλλευσης σε πανευρωπαϊκή και διεθνή κλίμακα εγκαινιάστηκε με την πρόταση της Επιτροπής έκδοσης κανονισμού που είχε συμπεριληφθεί στη δέσμη μέτρων ERIKA Ι της 21ης Μαρτίου 2000. Η αρχική πρόταση είχε ωστόσο υποστεί σημαντικές περικοπές κατά τη διάρκεια της νομοθετικής διαδικασίας που ακολούθησε.

Η Επιτροπή είχε ιδίως προτείνει να ισχύσουν ως τελικές ημερομηνίες (οι απαγορευτικές ημερομηνίες) για τις κατηγορίες (1) και (2) και (3) αντιστοίχως, οι ημερομηνίες του 2005, του 2010 και του 2015. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, οι 2 πρώτες απαγορευτικές προθεσμίες τροποποιήθηκαν στα έτη 2007 και 2015, αντιστοίχως.

Εξίσου σημαντική ήταν η αλλαγή του ορίου ηλικίας για τα πετρελαιοφόρα της κατηγορίας (1). Η Επιτροπή είχε προτείνει να ισχύσει ανώτατο όριο ηλικίας 23 ετών για αυτή την παλαιότερη κατηγορία πετρελαιοφόρων. Το όριο επεκτάθηκε σε φάσμα ηλικίας 26 έως 30 ετών, στις νομοθετικές ρυθμίσεις, με τη μορφή που αυτές τελικά υιοθετήθηκαν.

Τα πλοία Prestige και Erika αποτελούσαν πετρελαιοφόρα της κατηγορίας (1), ηλικίας 26 ετών, τη χρονική στιγμή της επέλευσης του μοιραίου ατυχήματός τους. Με βάση τις διατάξεις της ισχύουσας νομοθεσίας, το Prestige θα είχε αποσυρθεί από την κυκλοφορία, τον Μάρτιο του 2005.

2.2.2 *Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις του προγράμματος απόσυρσης*

Η έντονη ρύπανση των κοινοτικών υδάτων από τις πετρελαιοκηλίδες που προήλθαν από τα ατυχήματα των πετρελαιοφόρων ERIKA και PRESTIGE προκάλεσαν σοβαρές αμφιβολίες σχετικά με την καταλληλότητα των ορίων ηλικίας που θεσπίστηκαν από τον κανονισμό 417/2002.

Σκοπός των τροποποιήσεων που καθιερώνονται στην παρούσα πρόταση είναι η μείωση των ορίων ηλικίας και των προθεσμιών οριστικής απαγόρευσης της εκμετάλλευσης στο επίπεδο που είχε αρχικά προταθεί στη δέσμη μέτρων ERIKA I, για να διασφαλίζεται η βελτιωμένη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Τα πετρελαιοφόρα της κατηγορίας 1 αποτελούν τα πιο ευάλωτα και γηραιότερα πετρελαιοφόρα. Πρέπει να αποσυρθούν κατεπειγόντως. Η τελική ημερομηνία εκμετάλλευσης των πετρελαιοφόρων αυτών, σύμφωνα με το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, μετατίθεται ως εκ τούτου από το έτος 2007 στο 2005, με καθορισμό ορίου ηλικίας 23 ετών.

Τα πετρελαιοφόρα της κατηγορίας 2 - τα αποκαλούμενα πετρελαιοφόρα της MARPOL - παρέχουν βελτιωμένη προστασία κατά των κινδύνων της προσάραξης και της σύγκρουσης. Ευθυγραμμιζόμενη με το νόμο των Ηνωμένων Πολιτειών του 1990 για τη ρύπανση από το πετρέλαιο, η Επιτροπή πρότεινε να ισχύσει η τελική προθεσμία του 2010 και να καθοριστεί όριο ηλικίας 28 ετών, το πολύ. Επανερχόμαστε στην αρχική πρόταση της Επιτροπής, αλλά όπου ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 417/2002 είναι αυστηρότερος, οι ρυθμίσεις του θα παραμείνουν ως έχουν.

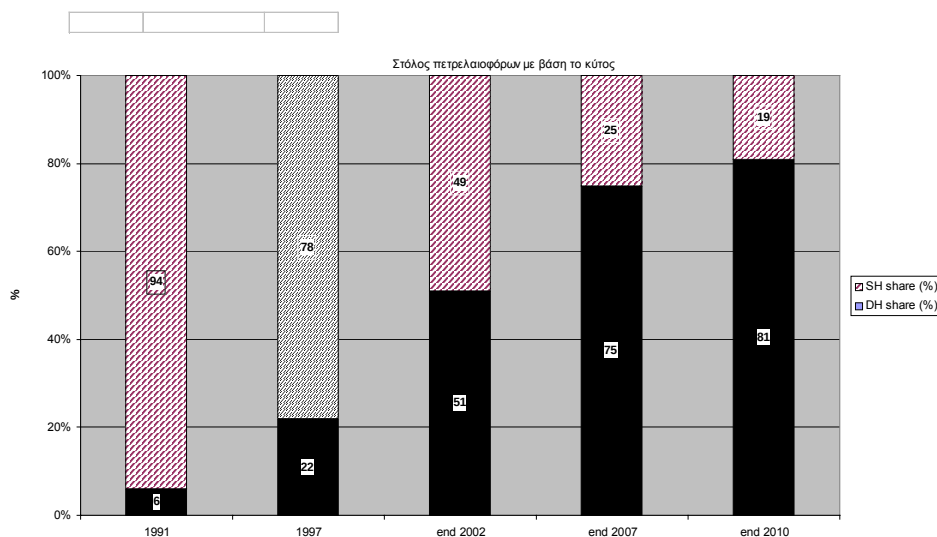
Για τα μικρότερα πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους κάτω των 20000/30000 τόνων, δηλαδή για τα πετρελαιοφόρα της κατηγορίας (3), που συχνά εκτελούν περιφερειακές μεταφορές, οι κανόνες που καθορίζονται στον κανονισμό 417/2002 είναι ανεπαίσθητα διαφορετικοί από την αρχική πρόταση ERIKA I. Ωστόσο, σύμφωνα με την πρόταση, το όριο ηλικίας για τα πλοία αυτά δεν επιτρέπεται σε καμία περίπτωση να υπερβεί το όριο ηλικίας των 28 ετών, όπως επίσης προτείνεται για τα πλοία της κατηγορίας (2).

2.2.3 *Αντίκτυπος των προτεινόμενων μέτρων στον στόλο των πετρελαιοφόρων*

Η περαιτέρω επιτάχυνση της απόσυρσης των πετρελαιοφόρων μονού κύτους για τη μεταφορά όλων των τύπων πετρελαίου θα επηρεάσει όχι μόνον τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους που πλέουν υπό τη σημαία της ΕΕ, αλλά επίσης και τον παγκόσμιο στόλο των πετρελαιοφόρων που καταπλέουν στα λιμάνια της ΕΕ. Το εμπόριο πετρελαϊκών προϊόντων με αφετηρία ή προορισμό λιμάνια της ΕΕ αντιπροσωπεύει περίπου ποσοστό 28% των συνολικών μεταφορών που πραγματοποιούνται από τα πετρελαιοφόρα.

Το μεταφορικό δυναμικό του παγκόσμιου στόλου πετρελαιοφόρων ανέρχεται χονδρικά σε 330 εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους. Τη στιγμή αυτή, ο στόλος διέρχεται με ταχείς ρυθμούς από τη φάση του εκσυγχρονισμού. Όπως φανερώνεται και από την ακόλουθη γραφική παράσταση, ο βιομηχανικός κλάδος των πετρελαιοφόρων φαίνεται να έχει ήδη αντιμετωπίσει προκαταβολικά την εφαρμογή του υφιστάμενου προγράμματος σταδιακής απόσυρσης:

Γραφική παράσταση 1: Τρέχουσες προβλέψεις για την αντικατάσταση του παγκόσμιου στόλου πετρελαιοφόρων μονού κύτους Πηγή: Intertanko



Σύμφωνα με τα στοιχεία που υποβλήθηκαν από τον Διεθνή Σύνδεσμο Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών Πετρελαιοφόρων (Intertanko), η βιομηχανία των πετρελαιοφόρων βρίσκεται τη στιγμή αυτή στο μέσο του πιο εκτεταμένου προγράμματος ανανέωσης, επί μιάμιση δεκαετία. Οι δραστηριότητες ανανέωσης του στόλου στις αρχές του 2002 ήταν εντονότερες από το 1985, από το κορυφαίο έτος διάλυσης πλοίων του βιομηχανικού κλάδου, το έτος που πλοία με βάρος 30 εκατομμυρίων νεκρών τόνων οδηγήθηκε στα διαλυτήρια πλοίων. Μέχρι το 2005 θα χρειαστεί η απενεργοποίηση από τον υφιστάμενο στόλο πλοίων βάρους έως 60 εκατομμυρίων νεκρών τόνων, για να αντισταθμιστεί η άφιξη των νεότευκτων πετρελαιοφόρων διπλού κύτους που έχουν σήμερα παραγγελθεί.

Τα βιβλία με τις τρέχουσες παραγγελίες (στα ναυπηγεία σε παγκόσμια κλίμακα) περιλαμβάνουν παραγγελίες για τη ναυπήγηση 600 πετρελαιοφόρων άνω των 10000 τόνων νεκρού βάρους, με συνολικό νεκρό βάρος 60 εκατομμυρίων τόνων. Όπως αναμένεται, από την παρούσα πρόταση θα δοθεί περαιτέρω ώθηση για τη ναυπήγηση νέων πλοίων.

Εάν ληφθεί υπόψη το σημερινό πλεονάζον δυναμικό του παγκόσμιου στόλου πετρελαιοφόρων αλλά και ο μεγάλος αριθμός των πετρελαιοφόρων που έχουν παραγγελθεί, δεν υπάρχει κανένας λόγος να φοβόμαστε ότι θα υπάρξει οποιαδήποτε διαταραχή του ανεφοδιασμού με πετρέλαιο, λόγω των τρεχουσών προτάσεων. Η Επιτροπή έχει ωστόσο επίγνωση των σημαντικών οικονομικών επιπτώσεων που μπορεί να έχουν οι προτάσεις αυτές για τον βιομηχανικό κλάδο των πετρελαιοφόρων και θα υποβάλει την περαιτέρω οικονομική της ανάλυση, το ταχύτερο δυνατόν.

2.3 Πρόγραμμα Εκτίμησης της Κατάστασης

Το Πρόγραμμα Εκτίμησης της Κατάστασης (ΠΕΚ) (Condition Assessment Scheme - CAS) το οποίο καθιερώθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 417/2002 αποτελεί το πρόσθετο πρόγραμμα ενισχυμένης έρευνας το οποίο έχει ειδικά αναπτυχθεί με στόχο τον εντοπισμό των δομικών αδυναμιών που εμφανίζουν τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους. Τίθεται σε εφαρμογή κάθε δύομισι χρόνια με ευθύνη του κράτους της σημαίας και των νηογνομόνων, οι οποίοι ενεργούν για λογαριασμό τους. Αυτοί οι διευρυμένοι έλεγχοι έχουν καίρια σημασία, εφόσον η ασφάλεια του πλοίου δεν προσδιορίζεται μόνο από την ηλικία αλλά επίσης και από τη δομική ακεραιότητα, η οποία συχνά επηρεάζεται, για παράδειγμα, από τη συντήρηση.

Η βασική φιλοσοφία που διέπει την πρόσφατη νομοθεσία της ΕΕ και του ΔΝΟ (ΙΜΟ) είναι ότι τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους των κατηγοριών 1 ή 2 που δεν έχουν φθάσει στο όριο ηλικίας τους, επιτρέπεται μόνο να εξακολουθήσουν να λειτουργούν πέραν του ορίου του 2005 ή του 2010, αντιστοίχως, εάν έχουν περάσει με επιτυχία τη δοκιμασία του Προγράμματος Εκτίμησης της Κατάστασης. Στην αντίθετη περίπτωση, στα πετρελαιοφόρα αυτά, έστω και αν είναι σχετικά νεαρής ηλικίας, ενδέχεται να μην επιτραπεί να λειτουργούν με αφετηρία ή προορισμό τα λιμάνια της ΕΕ ή φέροντας τη σημαία της ΕΕ.

Τόσο από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 417/2002 όσο και από τον κανονισμό 13G της MARPOL παράρτημα Ι, έχει πρόσφατα επιβληθεί η υποχρέωση τα πετρελαιοφόρα της κατηγορίας 1 και της κατηγορίας 2 να συμμορφώνονται με το ΠΕΚ από την ημερομηνία της επετείου παράδοσης του σκάφους, το 2005 και το 2010, αντιστοίχως. Το ΠΕΚ **δεν** εφαρμόζεται στα μικρότερα πλοία της κατηγορίας 3. Ωστόσο, εφόσον και τα πλοία αυτά μπορεί να αποτελέσουν την αιτία σοβαρής ρύπανσης, η Επιτροπή προτείνει να επιβάλλεται και στα πλοία αυτά η υποχρέωση της συμμόρφωσης.

Η Επιτροπή προτείνει συνεπώς τη θέσπιση της απαίτησης να συμμορφώνονται όλες οι εναπομένουσες κατηγορίες των πετρελαιοφόρων μονού κύτους με το Πρόγραμμα Εκτίμησης της Κατάστασης από την ηλικία των 15 ετών και μετά. Η Επιτροπή έχει υπόψη της ότι ένα τέτοιο πρόγραμμα γενικού χαρακτήρα μπορεί να ασκήσει έντονη πίεση στο δυναμικό των επιθεωρητών που είναι διαθέσιμοι για τη διεξαγωγή αυτών των επιθεωρήσεων και κρίνει ως εκ τούτου ότι το 2005 αποτελεί την κατάλληλη ημερομηνία εγκαίνιάς του.

3. ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ

3.1 Σκοπός και πεδίο εφαρμογής (1.1 και 1.2)

Το άρθρο 1 τροποποιείται με την προσθήκη του νέου σκοπού απαγόρευσης της χρήσης των πετρελαιοφόρων μονού κύτους για τους σκοπούς της μεταφοράς βαρέων κλασμάτων πετρελαίου (*άρθρο 1 παράγραφος 1*).

Το πεδίο εφαρμογής τροποποιείται ανεπαίσθητα, για να καλύπτονται επίσης "οι περιοχές αγκυροβόλησης", δηλαδή να καλύπτονται τα πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 5000 τόνων και άνω τα οποία καταπλέουν σε κάποιο λιμένα, τερματικό σταθμό ανοικτής θάλασσας ή περιοχές αγκυροβόλησης, που υπάγονται στη δικαιοδοσία ενός κράτους μέλους, ανεξάρτητα από τη σημαία που φέρουν, ή τα οποία φέρουν τη σημαία ενός κράτους μέλους. Αυτό συμβαδίζει με τις διατάξεις της

οδηγίας 95/21/EK όπως τροποποιήθηκε², που συμπεριλαμβάνει τις περιοχές αγκυροβόλησης στο πεδίο εφαρμογής της, για τις οποίες τα κράτη του λιμένα έχουν τη δικαιοδοσία και επιτρέπεται να διεξάγουν τους αντίστοιχους ελέγχους.(*άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο (α)*)

Τροποποιείται επιπλέον το πεδίο εφαρμογής, ώστε να καλύπτονται τα πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 600 τόνων και άνω, για να διασφαλίζεται ότι η απαγόρευση της μεταφοράς βαρέων κλασμάτων μαζούτ σε πετρελαιοφόρα μονού κύτους θα εφαρμόζεται επίσης για τα μικρά πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους μεταξύ 600 και 5000 τόνων. Αυτό ευθυγραμμίζεται με το χαμηλότερο όριο μεγέθους που είχε αρχικά προταθεί από την Επιτροπή (*άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο (β)*).

3.2 Απαγόρευση της χρήσης πετρελαιοφόρων μονού κύτους για τη μεταφορά των πιο ρυπογόνων βαρέων κλασμάτων πετρελαίου (*άρθρο 1 παράγραφος 3 και άρθρο 1 παράγραφος 4 στοιχείο (β)*)

Με το νέο ορισμό 14 διευκρινίζεται ποια βαριά κλάσματα πετρελαιοειδών δεν θα επιτρέπεται να μεταφέρονται με προορισμό ή αφετηρία τα λιμάνια της ΕΕ, τις εγκαταστάσεις ανοικτής θάλασσας ή τις περιοχές αγκυροβόλησης με πετρελαιοφόρα μονού κύτους, ενώ με τους νέους ορισμούς 15, 16, 17 και 18 εξειδικεύονται περαιτέρω τα χαρακτηριστικά στοιχεία των προϊόντων πετρελαίου αυτού του τύπου. Οι χρησιμοποιούμενοι ορισμοί αποτελούν τους ορισμούς των κωδικών της Συνδυασμένης Ονοματολογίας (κωδικοί CN) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1832/2002 της Επιτροπής της 1ης Αυγούστου 2002 που τροποποιεί το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2658/87 του Συμβουλίου για τη δασμολογική και στατιστική ονοματολογία και το κοινό δασμολόγιο. Η επιλογή των τύπων των πετρελαιοειδών βασίζεται σε εκείνους τους τύπους που εμφανίζουν υψηλό βαθμό ιξώδους, οι οποίοι σε περίπτωση διαφυγής πετρελαιοκηλίδων είτε βυθίζονται ή επιπλέουν στη θάλασσα, προκαλώντας τις σοβαρότερες μορφές ρύπανσης στο θαλάσσιο και παράκτιο περιβάλλον (*άρθρο 1 παράγραφος 3*).

Η διάταξη που θεσπίζει την απαγόρευση αυτή είναι το νέο άρθρο 4 παράγραφος 2. Με το άρθρο αυτό προβλέπεται ότι όλες οι αποστολές φορτίων βαρέων κλασμάτων πετρελαίου με προορισμό ή αφετηρία τα λιμάνια της ΕΕ θα μεταφέρονται από πετρελαιοφόρα διπλού κύτους, ανεξάρτητα από τη σημαία τους.

Το παλαιό άρθρο 4 παράγραφος 2 διαγράφεται, εφόσον αφορούσε τις ειδικές απαιτήσεις που επιβάλλονταν στα πετρελαιοφόρα της κατηγορίας 1 ηλικίας άνω των 25 ετών. Εφόσον το νέο προτεινόμενο όριο ηλικίας για τα σκάφη αυτά καθορίζεται σε 23 έτη, το άρθρο αυτό είναι άνευ σημασίας (*άρθρο 1 παράγραφος 4 στοιχείο (β)*).

3.3 Περαιτέρω επίσπευση της απόσυρσης των πετρελαιοφόρων μονού κύτους (*άρθρο 1 παράγραφος 4 στοιχείο (α)*)

Το χρονοδιάγραμμα για την απόσυρση των πετρελαιοφόρων μονού κύτους, που συμπεριλαμβάνεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 417/2002 αναθεωρείται πλέον, για να συμπεριληφθεί το νέο όριο ηλικίας των 23 ετών για τα πετρελαιοφόρα της κατηγορίας 1 και το ανώτατο όριο ηλικίας των 28 ετών για τα πετρελαιοφόρα των κατηγοριών 2 και 3. Αυτό ευθυγραμμίζεται με τα όρια ηλικίας που είχαν αρχικά

² ΕΕ L157, 7.7.1995, σ.1, όπως τροποποιήθηκε.

προταθεί από την Επιτροπή, όπως ακριβώς συμβαίνει και με τις νέες τελικές προθεσμίες που θεσπίζονται εκ νέου από τον κανονισμό αυτό, με τον οποίο καθορίζεται ότι είναι τα έτη 2005, 2010 και 2015, αντιστοίχως (άρθρο 1 παράγραφος 4 στοιχείο (α)).

3.4 Πρόωρη συμμόρφωση με το Πρόγραμμα Εκτίμησης της Κατάστασης (ΠΕΚ) (άρθρο 1 παράγραφος 5)

Με το άρθρο 1 παράγραφος 5 προτείνεται η τροποποίηση του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 417/2002, για να διασφαλίζεται ότι η απαίτηση του ΠΕΚ θα εφαρμόζεται από την επέτειο της ημερομηνίας παράδοσης του σκάφους το 2005 σε όλα τα εναπομένοντα πετρελαιοφόρα μονού κύτους ηλικίας άνω των 15 ετών. Με την ημερομηνία του 2005 θα παρέχεται στα κράτη της σημαίας και στους νηογνώμονες που διεξάγουν τους ελέγχους για λογαριασμό τους επαρκής χρόνος για την προπαρασκευή των συναφών ελέγχων ΠΕΚ. Η ηλικία των 15 ετών ευθυγραμμίζεται με την πάγια πρακτική της υποβολής των πετρελαιοφόρων σε διευρυμένους ελέγχους, για να εξακριβώνονται τα ελαττώματα που είναι συνάρτηση της ηλικίας.

Η απαίτηση του ΠΕΚ για τα πετρελαιοφόρα της κατηγορίας 1 που καταπλέουν στα λιμάνια της ΕΕ ή τα οποία φέρουν τη σημαία της ΕΕ καθίσταται άσκοπη, εφόσον σύμφωνα με την εν λόγω πρόταση τα προαναφερόμενα πλοία θα αποσυρθούν έως το 2005. Τροποποιείται αντ'αυτού το άρθρο 5, για να συμπεριληφθούν τα πετρελαιοφόρα της κατηγορίας 3. Εφαρμόζεται το ΠΕΚ που έχει υιοθετηθεί με το ψήφισμα MEPC 94(46) και όπως έχει τροποποιηθεί από το ψήφισμα MEPC 99(48), λαμβάνοντας υπόψη τις ημερομηνίες εφαρμογής και τις κατηγορίες πετρελαιοφόρων που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

4. ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

Λαμβάνοντας υπόψη την κατεπείγουσα ανάγκη να διασφαλιστεί η ενισχυμένη ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών πετρελαιοειδών και έχοντας υπόψη ότι το μέτρο αυτό υπάγεται στη διαδικασία της συναπόφασης, η Επιτροπή προτρέπει τα θεσμικά όργανα της ΕΕ που λαμβάνουν τις αποφάσεις - το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο - να εγκρίνουν το εν λόγω μέτρο το ταχύτερο δυνατόν, για να κατοχυρωθεί ότι θα τεθεί σε ισχύ το αργότερο κατά τη διάρκεια του μηνός Μαρτίου 2003.

Εξάλλου, η Επιτροπή απευθύνει έκκληση στα κράτη μέλη να μεριμνήσουν, ώστε να εγκριθούν τα ανάλογα μέτρα από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) για να κατοχυρωθεί ότι θα ασκήσουν τον αντίκτυπό τους στο έπακρο και για να καθιερωθεί επίσης ότι το ενδεδειγμένο πρόγραμμα διεξαγωγής ελέγχου, ισοδύναμο με το ΠΕΚ, θα εφαρμόζεται και στα πετρελαιοφόρα διπλού κύτους ηλικίας άνω των 15 ετών.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

περί τροποποίησης του κανονισμού (ΕΚ) Νο 417/2002 για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2978/94 του Συμβουλίου

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής³,

την γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁴,

την γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁵,

ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της Συνθήκης⁶,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 417/2002⁷ καθιερώνει το εσπευσμένο πρόγραμμα απόσυρσης για την εφαρμογή των απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού της Σύμβασης MARPOL 73/78 στα πετρελαιοφόρα μονού κύτους, για να μειωθεί ο κίνδυνος της τυχαίας ρύπανσης των ευρωπαϊκών υδάτων από το πετρέλαιο.
- (2) Η Κοινότητα διακατέχεται από την έντονη ανησυχία ότι δεν είναι επαρκώς αυστηρά τα όρια ηλικίας που καθορίζονται για την ηλικία των πετρελαιοφόρων μονού κύτους στον εν λόγω κανονισμό και ότι, ιδίως, υπό τις συνθήκες του συναγερμού που προκάλεσε το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου μονού κύτους της κατηγορίας 1 "PRESTIGE" που είχε την ίδια ηλικία με τον "ERIKA", δηλαδή ήταν ηλικίας 26 ετών, εμφανίζεται αναγκαίο να μειωθούν περαιτέρω τα εν λόγω όρια ηλικίας.

³ EE C , , σ. .

⁴ EE C , , σ. .

⁵ EE C , , σ. .

⁶ EE C , , σ. .

⁷ EE L64, 7.3.2002, σ.1. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 (EE L324, 29.11.2002, σ.1).

- (3) Στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών πετρελαίου⁸ προτεινόταν όρια ηλικίας 23, 28 και 25 έως 30 ετών αντιστοίχως, για τις τρεις κατηγορίες των πετρελαιοφόρων μονού κύτους και προτεινόταν, αντιστοίχως να ισχύσουν για τα πετρελαιοφόρα αυτά οι τελικές προθεσμίες των ετών 2005, 2010 και 2015 αντιστοίχως. Για την αρχική πρόταση προβλεπόταν ότι ο κανονισμός θα έπρεπε να εφαρμόζεται στα πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 600 τόνων και άνω. Τα όρια που ενδεχομένως περιλαμβάνονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 417/2002 είχαν καταστεί, συνεπεία των διαπραγματεύσεων, λιγότερο αυστηρά, από κάθε άποψη.
- (4) Όπως αναφέρεται στην ανακοίνωση προς την Επιτροπή και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για τη βελτίωση της θαλάσσιας ασφάλειας⁹ η οποία αποτέλεσε την αντίδραση στο ατύχημα του Prestige, η Επιτροπή έχει την πρόθεση να προτείνει την έκδοση κανονισμού που θα απαγορεύει την μεταφορά βαρέος μαζούτ σε πετρελαιοφόρα μονού κύτους με προορισμό ή αφετηρία λιμάνια στα κράτη μέλη.
- (5) Τα συμπεράσματα του Συμβουλίου της 6ης Δεκεμβρίου 2002 καλούσαν την Επιτροπή να υποβάλει κατεπειγόντως σχετική πρόταση για την εσπευσμένη απόσυρση των πετρελαιοφόρων μονού κύτους και την ενσωμάτωση του Προγράμματος Εκτίμησης της Κατάστασης για τα πετρελαιοφόρα ανεξαρτήτως του σχεδιασμού τους από την ηλικία των 15 ετών. Το Συμβούλιο συμφώνησε εξάλλου να μεταφέρονται τα βαρέα κλάσματα του πετρελαίου μόνο με πετρελαιοφόρα διπλού κύτους.
- (6) Σκοπός του Προγράμματος Εκτίμησης της Κατάστασης είναι ο εντοπισμός των δομικών αδυναμιών στα γηραιά πετρελαιοφόρα, με αποτέλεσμα να πρέπει συνεπώς να εφαρμόζεται από το 2005 και μετά σε όλα τα πετρελαιοφόρα ηλικίας άνω των 15 ετών.
- (7) Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στο ψήφισμά του ΕΚ XXXX για "Την καταστροφή του πετρελαιοφόρου Prestige στα ανοικτά των ακτών της Γαλικίας" της 21ης Νοεμβρίου 2002, είχε ζητήσει να ληφθούν αυστηρότερα μέτρα που θα μπορούν να τεθούν ταχύτερα σε ισχύ αναφέροντας ότι με τη νέα αυτή καταστροφή που προκλήθηκε από το πετρελαιοφόρο τονίστηκε για άλλη μια φορά η αναγκαιότητα να ληφθούν αποτελεσματικά μέτρα σε διεθνές επίπεδο, αλλά και στο επίπεδο της ΕΕ, για να βελτιωθεί ουσιαστικά η θαλάσσια ασφάλεια.
- (8) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 417/2002 πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 417/2002 τροποποιείται ως εξής:

- 1) Στο άρθρο 1 προστίθεται το ακόλουθο χωρίο:

“, και η απαγόρευση της μεταφοράς με προορισμό ή αφετηρία λιμάνια των κρατών μελών βαρέων κλασμάτων προϊόντων πετρελαίου με πετρελαιοφόρα μονού κύτους.”

⁸ COM(2000) 142 τελικό της 21.3.2000.

⁹ COM(2002) 681 τελικό της 3.12.2002.

2) Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

(α) η πρώτη υποπερίπτωση στην παράγραφο 1 αντικαθίσταται από το εξής χωρίο:

"- όταν καταπλέουν σε λιμάνι, σταθμό ανοικτής θάλασσας ή περιοχή αγκυροβόλησης που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν, ή"

(β) στην παράγραφο 1 προστίθεται το ακόλουθο χωρίο:

"Για τους σκοπούς του άρθρου 4 παράγραφος 2, ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 600 τόνων και άνω."

3) Στο άρθρο 3, προστίθενται τα εξής σημεία:

"14. ως 'βαρέα κλάσματα πετρελαίου' νοούνται το βαρύ μαζούτ, το βαρύ αργό πετρέλαιο, τα χρησιμοποιημένα λάδια, η άσφαλτος και η πίσσα.

15. ως 'βαρύ μαζούτ' νοούνται όλα τα προϊόντα πετρελαίου που υπάγονται στους κωδικούς CN¹⁰ 2710 19 51, 2710 19 55, 2710 19 61, 2710 19 63, 2710 19 65 και 2710 19 69.

16. ως 'βαρύ αργό πετρέλαιο' νοούνται τα προϊόντα από αργό πετρέλαιο που υπάγονται στους κωδικούς CN 2709 00 90 και στα οποία ο βαθμός API είναι χαμηλότερος από 30.

17. ως 'χρησιμοποιημένα λάδια' νοούνται τα απόβλητα που περιέχουν κυρίως πετρέλαια ή ασφαλτούχα ορυκτά, προσμειγμένα ή όχι με νερό, τα οποία υπάγονται στον κωδικό CN 2710 91 00 και 2710 99 00.

18. ως 'άσφαλτος και πίσσα' νοούνται όλα τα προϊόντα πετρελαίου που υπάγονται στον κωδικό CN 2713 20 00, 2713 90 10, 2713 90 90 και 2715 00 00."

4) Το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

(α) στην παράγραφο 1, τα σημεία (α), (β) και (γ) αντικαθίστανται από τα εξής σημεία:

"(α) για τα πετρελαιοφόρα της κατηγορίας (1):

- 2003 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1980 ή νωρίτερα,
- 2004 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1981,
- 2005 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1982 ή αργότερα·

(β) για τα πετρελαιοφόρα της κατηγορίας (2):

- 2003 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1975 ή νωρίτερα,

¹⁰ Όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1832/2002 της Επιτροπής της 1ης Αυγούστου 2002 που τροποποιεί το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2658/87 του Συμβουλίου για τη δασμολογική και στατιστική ονοματολογία και το κοινό δασμολόγιο. (ΕΕ L 290, 28.10.2002, σ.197)"

- 2004 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1976,
- 2005 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1977,
- 2006 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1978 και 1979,
- 2007 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1980 και 1981,
- 2008 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1982,
- 2009 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1983,
- 2010 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1984 ή αργότερα·

(γ) για τα πετρελαιοφόρα της κατηγορίας (3):

- 2003 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1975 ή νωρίτερα,
- 2004 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1976,
- 2005 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1977,
- 2006 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1978 και 1979,
- 2007 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1980 και 1981,
- 2008 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1982,
- 2009 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1983,
- 2010 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1984,
- 2011 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1985,
- 2012 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1986,
- 2013 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1987,
- 2014 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1988,
- 2015 για τα πλοία που παραδόθηκαν το 1989 ή αργότερα.”

(β) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από την εξής παράγραφο:

“2. Σε κανένα πετρελαιοφόρο το οποίο μεταφέρει βαρέα κλάσματα πετρελαίου, ανεξάρτητα από τη σημαία του, δεν θα επιτρέπεται να καταπλέει σε λιμένες, σταθμούς ανοικτής θάλασσας και περιοχές αγκυροβόλησης που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, εκτός εάν το πετρελαιοφόρο αυτό ανήκει στα πετρελαιοφόρα διπλού κύτους.”

5) Το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το εξής άρθρο:

“Άρθρο 5

Συμμόρφωση των πλοίων των κατηγοριών (2) και (3) με το Πρόγραμμα Εκτίμησης της Κατάστασης

1. Δεν επιτρέπεται στα πετρελαιοφόρα ηλικίας άνω των 15 ετών να καταπλέουν στα λιμάνια ή τους σταθμούς ανοικτής θάλασσας που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους μετά την επέτειο της ημερομηνίας παράδοσής τους, το 2005 για τα πλοία της κατηγορίας (2) και της κατηγορίας (3), εκτός εάν τηρούν το Πρόγραμμα Εκτίμησης της Κατάστασης που αναφέρεται στο άρθρο 6.
2. Οι αρμόδιες αρχές κράτους μέλους μπορούν να επιτρέπουν τη συνέχιση της λειτουργίας ενός πετρελαιοφόρου που φέρει τη σημαία του κράτους μέλους και πέραν της επετείου της ημερομηνίας παράδοσης του πλοίου το 2005 για τα πλοία της κατηγορίας (2) και της κατηγορίας (3), αλλά μόνον εφόσον τηρούν το Πρόγραμμα Εκτίμησης της Κατάστασης που αναφέρεται στο άρθρο 6.”

Άρθρο 2

Η Προεδρία του Συμβουλίου, ενεργώντας για λογαριασμό των κρατών μελών, και η Επιτροπή ενημερώνουν από κοινού το ΔΝΟ (ΙΜΟ) σχετικά με την έγκριση του παρόντος κανονισμού, παραπέμποντας στο πλαίσιο αυτό στο άρθρο 211, παράγραφος 3 της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας.

Άρθρο 3

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος