

Սույն փաստաթուղթը միայն փաստաթղթային գործիք է, եւ հաստատությունները դրա բովանդակության համար որեւէ պատասխանատվություն չեն կրում:

► **B ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՊԱՌԼԱՄԵՆՏԻ ԵՎ ԽՈՐՀՐԴԻ 2002 թվականի փետրվարի 18-ի թիվ 417/2002 (ԵՀ) ԿԱՆՈՆԱԿԱՐԳ**

Մեկկորպուսանի նավթատար նավերի համար երկկորպուսանի կամ համարժեք նախագծի պահանջներն արագ ներմուծելու եւ Խորհրդի թիվ 2978/94 կանոնակարգն ուժը կորցրած ճանաչելու մասին

(ՊՏ L 064, 07.03.2002թ., էջ 1)

Փոփոխված՝

		Պաշտոնական տեղեկագիր		
		թիվ	էջ	ամսաթիվ
ՈՄ1	Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2002 L 324 թվականի նոյեմբերի 5-ի թիվ 2099/2002 կանոնակարգով (ԵՀ)	1		29.11.2002թ.
M2	Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2003 L 249 թվականի հուլիսի 29-ի թիվ 1726/2003 կանոնակարգով (ԵՀ)	1		1.10.2003 թ
M3	Հանձնաժողովի 2004 թվականի դեկտեմբերի 17- L 371 ի թիվ 2172/2004 կանոնակարգով (ԵՀ)	26		18.12.2004 թ
M4	Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2007 L 113 թվականի ապրիլի 25-ի թիվ 457/2007 կանոնակարգով (ԵՀ)	1		30.4.2007 թ
M5	Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2009 L 87 թվականի մարտի 11-ի թիվ 219/2009 կանոնակարգով (ԵՀ)	109		31.3.2009

▼B

**ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՊԱՌԼԱՄԵՆՏԻ ԵՎ ԽՈՐՀՐԴԻ 2002 թվականի փետրվարի 18-ի թիվ
417/2002 (ԵՀ) ԿԱՆՈՆԱԿԱՐԳ**

**Մեկկորպուսանի նավթատար նավերի համար երկկորպուսանի կամ համարժեք
նախագծի պահանջներն արագ ներմուծելու եւ Խորհրդի թիվ 2978/94 կանոնակարգն
ուժը կորցրած ճանաչելու մասին**

ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՊԱՌԼԱՄԵՆՏԸ ԵՎ ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՄԻՈՒԹՅԱՆ ԽՈՐՀՈՒՐԴԸ,
հաշվի առնելով «Եվրոպական համայնքի հիմնադրման մասին» պայմանագիրը եւ,
մասնավորապես, դրա 80(2) հոդվածը,
հաշվի առնելով Հանձնաժողովից ստացված առաջարկը (1),
հաշվի առնելով Տնտեսական եւ սոցիալական հարցերով կոմիտեի եզրակացությունը (2),
հաշվի առնելով Տարածաշրջանների հարցերով կոմիտեի եզրակացությունը (3),
գործելով Պայմանագրի 251-րդ հոդվածով սահմանված ընթացակարգի
համապատասխան(4),
Քանի որ

1) ընդհանուր տրանսպորտային քաղաքականության շրջանակներում, պետք է միջոցներ
ծեռնարկել՝ ծովային տրանսպորտի անվտանգությունը մեծացնելու եւ աղտոտումը
կանխելու համար,

2) Համայնքին մեծապես անհանգստացնում է ծովում վթարները, որտեղ գտնվում են
նավթատար նավերը, ինչպես նաեւ առափնյա գծի հետ կապված աղտոտումը եւ դրա
վնասակար ազդեցությունը բուսական ու կենդանական աշխարհի ու այլ ծովային
ռեսուրսների վրա,

3) Հանձնաժողովն իր «Անվտանգ ծովում ընդհանուր քաղաքականություն» հաղորդագրության մեջ կարելի է 1993 թվականին հունվարի 25-ին Շրջակա միջավայրի եւ տրանսպորտի հարցերով արտահերթ խորհրդի անհրաժեշտությունը, որը կաջակցի Ծովային միջազգային կազմակերպությանը (ԾՄԿ) նոր եւ գոյություն ունեցող նավերի միջեւ գոյություն ունեցող անվտանգության հետ կապված բացերը կրճատելու հարցում՝ թարմացնելով եւ (կամ) շահագործումից հանելով գոյություն ունեցող նավերը,

4) Եվրոպական պառլամենտը Անվտանգ ծովերի մասին ընդհանուր քաղաքականության վերաբերյալ իր որոշման մեջ ողջունեց հաղորդագրությունը եւ կոչ արեց միջոցներ ձեռնարկել՝ նավերի անվտանգության չափանիշները բարելավելու նպատակով,

5) 1993 թվականի հունիսի 8-ի Անվտանգ ծովերի մասին ընդհանուր քաղաքականության մասին իր որոշմամբ Խորհուրդը լիովին հովանավորում է Հանձնաժողովի հաղորդագրության մեջ սահմանված նպատակները,

6) 2000 թվականի հունվարի 20-ին ընդունված՝ Ֆրանսիական ափից «Նավթային հետքերի մասին» կանոնակարգում, Եվրոպական պառլամենտը ողջունեց Հանձնաժողովի ջանքերը՝ սահմանելու այնպիսի ժամկետ, երբ նավթատար նավերը կպարտավորվեն ունենալ երկկորպուսանի կառուցվածք,

7) Ծովագնացության միջազգային կազմակերպությունը (ԾՄԿ) 1973 թվականի «Նավերից առաջացող աղտոտումը կանխարգելելու մասին» միջազգային կոնվենցիայում եւ 1978 թվականի՝ դրան վերաբերող արձանագրության մեջ (MARPOL 73/78) սահմանել է միջազգայնորեն ընդունված՝ աղտոտումը կանխարգելող կանոններ, որոնք ազդում են նավթատար նավերի նախագծման եւ շահագործման վրա: Անդամ պետությունները MARPOL 73/78-ի անդամներ են,

- 8) MARPOL 73/78-ի 3.3 հոդվածի համաձայն՝ այդ կոնվենցիան չի տարածվում պետության կամ նրա կողմից շահագործվող եւ ոչ առետրային նպատակներով պետական նպատակներով օգտագործվող ռազմանավերի, ռազմաօժանդակ նավերի կամ այլ նավերի վրա,

- 9) նավերի արտադրության տարեթվի եւ պատահարների վիճակագրական տվյալների համադրումը ցույց է տալիս, որ պատահարների մեծ մասի պատճառը հին նավերն են: Միջազգայնորեն ընդունված է, որ MARPOL 73/78-ում 1992 թվականի փոփոխությունների ընդունումը. որով պահանջվում է երկկորպուսանի կամ համարժեք նախագծով նավթատար նավերի կիրառումը՝ առկա մեկկորպուսանի նավթատար նավերի փոխարեն, երբ հասնում են որոշակի մաշվածության, այդ ցիստեռններին ավելի մեծ պաշտպանություն կապահովի նավթի աղտոտումից՝ բախման կամ ափին հարվածելու դեպքում,

- 10) Համայնքի շահերից է բխում ընդունել միջոցներ՝ ապահովելու համար, որ նավթատար նավերը, որոնք մտնում են անդամ պետությունների նավահանգիստ կամ ծովային տերմինալներ եւ նավթային տերմինալները, որոնք կրում են անդամ պետությունների դրոշները, համապատասխանեն MEPC 95(46) կանոնակարգով 2001 թվականին վերանայված՝ MARPOL 73/78-ի 1-ին հավելվածի 13G կանոնակարգին՝ եվրոպական ջրերում վթարի հետեւանքով նավթի աղտոտումների ռիսկը նվազեցնելու նպատակով,

- 11) ԾՄԿ-ի կողմից ընդունված MARPOL 73/78 կոնվենցիայում 1992 թվականի մարտի 6-ին կատարված փոփոխություններն ուժի մեջ են մտել 1993 թվականի հուլիսի 6-ին: Այս միջոցներով 1996 թվականի հուլիսի 6-ին կամ դրանից հետո շահագործման հանձնված նավթատար նավերի նկատմամբ սահմանվում են երկկորպուսանի կամ համարժեք նախագծով նավթատար ցիստեռնների դեպքում կիրառվող պահանջները, որոնց նպատակը բախման կամ ծանծաղուտի վրա դուրս գալու դեպքում աղտոտումը կանխելն է:

Այս փոփոխությունների շրջանակում մինչեւ 1995 թվականի հուլիսի 6-ը բերված մեկկորպուսանի կամ համարժեք նավթատար նավերը շահագործումից հանելու

նախագիծը, որով պահանջվում է, որ մինչև 1982 թվականի հունիսի 1-ը շահագործման մեջ դրված նավերը բավարարեն երկկորպուսանի կամ համարժեք նախագծով ստանդարտներն ամենաուշը 25 տարում եւ, որոշ դեպքերում, դրանք շահագործման մեջ դնելուց հետո 30 տարում:

Գոյություն ունեցող նմանատիպ մեկկորպուսանի նավթատար նավերը չեն թույլատրվի շահագործել 2007 թվականից հետո եւ որոշ դեպքերում՝ 2012 թվականից հետո, քանի դեռ չեն համապատասխանում MARPOL 73/78-ի 1-ին հավելվածի 13F կանոնակարգով սահմանված՝ մեկկորպուսանի կամ համարժեք նախագծով նավթատար նավերի պահանջներին:

1982 թվականի հունիսի 1-ից հետո կամ 1982 թվականի հունիսի 1-ից առաջ շահագործման հանձնված՝ գոյություն ունեցող մեկկորպուսանի նավթատար նավերի եւ այն նավերի համար, որոնք փոխակերպվել են՝ բավարարելու համար MARPOL 73/78-ի՝ մեկուսացված բալաստային նավերի եւ նրանց պաշտպանիչ վայրերի վերաբերյալ պահանջները, այս ժամկետը կարող է հասնել մինչև ամենաուշը 2026 թվականը,

- 12) MARPOL 73/78 հավելվածի 1-ին 13G կանոնակարգում նոր կարելու փոփոխություններն ընդունվել են 2001 թվականի ապրիլի 27-ին ԾՄԿ Ծովային միջավայրի պաշտպանության հարցերով կոմիտեի 46-րդ համաժողովում MEPC 95(46) կանոնակարգով, որն ուժի մեջ է մտել 2002 թվականի սեպտեմբերի 1-ին, որտեղ ներմուծվել է մեկկորպուսանի նավթատար նավերի նոր արագացված շահագործումից հանելու գործընթացը: Համապատասխան վերջնական ամսաթվերը, երբ նավերը պետք է համապատասխանեն MARPOL 73/78-ի 1-ին հավելվածի 13-րդ կանոնակարգին, կախված է նավի մեծությունից եւ տարիքից: Նավթատար նավերը, ուստի, այս սխեմայում բաժանվում են երեք խմբի՝ ըստ իրենց քաշի, կառուցվածքի եւ տարիքի: Բոլոր այս խմբերը, ներառյալ ամենավերջինը (3), կարելու են ներհամայնքային առելուրի համար,

- 13) մեկկորպուսանի նավթատար նավը շահագործումից հանելու վերջնաժամկետը հաշվարկվում է ըստ հետեւյալ ժամանակացույցի՝ 2003 թվականին արտադրված 1-ին դասի նավթատար նավերի համար՝ 2007 թվականը, նույն թվականին արտադրված 2-

որդ եւ 3-րդ դասի նավթատար նավերի համար՝ 2015թվականը,

14) MARPOL 73/78 1-ին հավելվածի վերանայված 13G կարգավորումը (1) կատեգորիայի նավերի նկատմամբ կիրառում է այնպիսի պահանջներ, որ 25 տարի հետո նրանք ունենան կողային ցիստեռններ կամ երկակի հատակ՝ պաշտպանիչ վայրերում, որոնք չեն օգտագործվում բեռնափոխադրման համար կամ գործարկվում են միայն հիդրոստատիկ հավասարակշռված բեռներով,

15) միեւնույն կանոնակարգով նախատեսվում է այնպիսի պահանջ, որ (1) եւ (2) կատեգորիայի նավթատար նավերը կարող են միայն շարունակել գործել նրանց շահագործման հանձնելուց հետո մինչեւ 2005 թվականը եւ 2010 թվականը համապատասխանաբար, որոնց նկատմամբ կիրառվում է Պայմանների գնահատման սխեման (ՊԳՍ), որն ընդունվել է ԾՄԿ-ն 2001 թվականի ապրիլի 27-ին 94(46) MEPC կանոնակարգում : ՊԳՍ-ն պարտավորություն է նախատեսում, որ այն պետությունը, որի դրոշի տակ նավարկում է նավը, տրամադրի համապատասխանության մասին տեղեկանք եւ ներգրավված լինի ՊԳՄ հարցումների գործընթացներում,

16) նշված կանոնակարգի 5-րդ պարբերությունը 2-րդ եւ 3-րդ կատեգորիայի նավթատար նավերի համար նախատեսում է այնպիսի բացառություն, որ որոշակի պայմաններում նրանք կարող են շահագործվել՝ իրենց շահագործումից դուրս գալու ժամկետից հետո: Նույն կանոնակարգի 8բ պարբերությամբ իրավունք է տրվում MARPOL 73/78 կոնվենցիայի անդամ երկրներին չթույլատրել մուտք գործել այն նավահանգիստներն ու ծովային տերմինալները, ուր թույլատրվում է տվյալ բացառությամբ գործող նավթատար նավերի գործարկումը: Անդամ պետությունները հայտարարել են իրավունքը կիրառելու իրենց մտադրության մասին: Այս իրավունքի կիրառման մասին որոշումը պետք է ծանուցվի ԾՄԿ-ին,

17) կարելի է ապահովել, որ սույն Կանոնակարգի դրույթները չվտանգեն անձնակազմի կամ նավթատար նավերի անվտանգությունը ապահով անվտանգ վայր կամ թաքստոց

փնտրելիս,

18) անդամ պետություններում նավաշինության գործարաններին թույլատրելու վերանորոգել մեկկորպուսանի նավթատար նավերը, անդամ պետությունները կարող են բացառություն անել եւ թույլ տալ այդ նավերի մուտքն իրենց նավահանգիստ՝ պայմանով, որ նրանք բեռով բեռնված չեն,

19) պետք է հնարավոր լինի փոփոխելու սույն Կանոնակարգի որոշակի դրույթներ՝ դրանք սույն Կանոնակարգն ուժի մեջ մտնելուց հետո ընդունված, փոփոխված կամ ուժի մեջ մտած միջազգային գործիքներին համապատասխանեցնելու նպատակով, առանց ընդլայնելու կանոնակարգի կարգավորման առարկան: Նման փոփոխությունները պետք է ընդունվեն «Հանձնաժողովին վերապահված կիրարկող լիազորությունների իրականացման համար անհրաժեշտ ընթացակարգերը սահմանող» 1999 թվականի հունիսի 28-ի 1999/468/ԵՀ հրահանգի համաձայն (7),

20) մեկկորպուսանի նավթատար նավերի համար վերջնաժամկետը լրանալու առումով, որոնք չեն բավարարում առանձին բալաստ ցիստեռնները եւ նրանց պաշտպանիչ վայրի մասին MARPOL 73/78 –ի պահանջները, եւ հաշվի առնելով, որ սա առավել նպատակահարմար է՝ 1–ին կատեգորիայի նավթատար նավերի համար, ոչ մի պատճառ չկա պահպանել տարբեր ձեւերով բեռնման համակարգը որի համար թիվ 2978/94 (8) կանոնակարգով սահմանվում են նման նավթատար նավերը եւ 2007 թվականից հետո նշված պահանջները բավարարող՝ նավթատար նավերը եւ, ուստի, 2978/94 կանոնակարգը պետք է ուժը կորցրած ճանաչել,

ԸՆԴՈՒՆԵՑԻՆ ՍՈՒՅՆ ԿԱՆՈՆԱԿԱՐԳԸ.

Հոդված 1

Նպատակը

Սույն Կանոնակարգի նպատակը մեկկորպուսանի նավթատար նավերի նկատմամբ MARPOL 73/78 կոնվենցիայի երկկորպուսի կամ համարժեք նախագծի պահանջների

կիրառման համար արագացված շահագործման մեջ դնելու սխեման սահմանելը եւ անդամ պետությունների նավահանգիստ կամ նավահանգիստներից ծանր դասի նավերի փոխադրումը մեկկորպուսանի նավթատար նավերով արգելելն է:

Հոդված 2

Շրջանակը

M2

1. Սույն Կանոնակարգը կիրառվում է 5 000 տոննա եւ ավելի տարողությամբ այն նավթատար նավերի նկատմամբ, որոնք մտնում են կամ մեկնում են նավահանգիստ կամ ծովային տերմինալ կամ խարիսխ են գցում անդամ պետության իրավասության տակ գտնվող վայրում, անկախ նրանից, թե ինչ դրոշ է կրում այն կամ

– անդամ պետության դրոշը կրող նավերի նկատմամբ:

4(3) հոդվածի նպատակներով՝ սույն Կանոնակարգը կիրառվում է 600 տոննա կամ ավելի տարողությամբ նավթատար նավերի նկատմամբ:

B

2. Սույն Կանոնակարգը չի կիրառվում որեւէ պատերազմական նավի, ծովում օժանդակ նավերի, պետության սեփական կամ պետության կողմից գործածվող այլ նավի, ինչպես նաեւ տվյալ ժամանակահատվածում կառավարության ոչ առետրային ծառայության կողմից օգտագործվող նավերի նկատմամբ: Անդամ պետությունները, ողջամտության եւ կիրառելիության սահմաններում, փորձում են հետեւել սույն Կանոնակարգին՝ սույն պարբերությունում նշված նավերի համար:

M6

Հոդված 3

Սահմանումները

Սույն Հրահանգի նպատակներով կիրառվում են հետեւյալ սահմանումները.

1. «MARPOL 73/78» նշանակում է 1978 թվականի արձանագրությամբ փոփոխված 1973 թվականի՝ «Նավերից առաջացող աղտոտումը կանխարգելելու մասին» միջազգային կոնվենցիայի ամենաթարմ տարբերակը.
2. «նավթատար նավ» նշանակում է նավ, որը համապատասխանում է նավթատար նավի՝ MARPOL 73/78-ի I-ին հավելվածի 1.5 կարգավորման սահմանմանը.
3. «դեղվեյթ» նշանակում է նավի սահմանային բեռնունակություն, որը համապատասխանում է նավթատար նավի՝ MARPOL 73/78-ի I-ին հավելվածի 1.23 կարգավորման սահմանմանը.
4. «1-ին կատեգորիայի նավթատար նավ» նշանակում է 20,000 տոննա կամ ավելի տարողունակությամբ նավթատար նավ, որը տեղափոխում է չմշակված նավթ, նավթային վառելիք կամ մեծ խտությամբ դիզելային վառելիք կամ քսայուղ՝ որպես բեռ կամ 30 000 տոննա կամ ավելի բեռ եւ տեղափոխում է լուբրիկատ նավթ եւ տեղափոխում է վերոնշյալից բացի այլ վառելիք եւ չի համապատասխանում Marpol 73/78 կոնվենցիայի 1-ին հավելվածի 18.1 –18.9, 18.12 –18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 եւ 35.3 կետերին.
5. «2-րդ կատեգորիայի նավթատար նավ» նշանակում է 20,000 տոննա կամ ավելի տարողունակությամբ նավթատար նավ, որը տեղափոխում է չմշակված նավթ, նավթային վառելիք կամ բարձր խտությամբ դիզելային վառելիք կամ քսայուղ՝ որպես բեռ կամ 30 000 տոննա կամ ավելի բեռ եւ տեղափոխում է լուբրիկատ նավթ ու տեղափոխում է վերոնշյալից բացի այլ վառելիք եւ համապատասխանում է Marpol 73/78 կոնվենցիայի 1-ին հավելվածի 18.1–18.9, 18.12–18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 ու 35.3 կետերին եւ ունի ապահով տեղակայված առանձին բալաստային ցիստեռններ.
6. «3-րդ դասի նավթատար նավ» նշանակում է 5000 տոննա կամ ավելի, բայց ոչ պակաս, քան 4-րդ եւ 5-րդ սահմանումներում նշված նավթատար նավ.
7. «մեկկորպուսանի նավթատար նավ» նշանակում է նավթատար նավ, որը չի համապատասխանում Marpol 73/78 կոնվենցիայի 1-ին հավելվածի 19 եւ 28.6 կարգավորումներով սահմանված երկկորպուսանի կամ համարժեք նախագծի պահանջներին.
8. «երկկորպուսանի նավթատար նավ»՝ նշանակում է նավթատար նավ, որն
 - ա) ունի 5000 տոննա կամ ավելի սահմանային բեռնունակություն, համապատասխանում է Marpol 73/78 կոնվենցիայի 1-ին հավելվածի 19 եւ 28.6 կարգավորումներով նախատեսված՝ երկկորպուսանի կամ համարժեք նախագծի պահանջներին կամ

բ) ունի 600 տոննա կամ ավելի, բայց ոչ ավելի, քան 5000 տոննա սահմանային բեռնունակություն, որոնք ունեն երկհատականի ցիստեռններ կամ այնպիսի տարածություն, որը համապատասխանում է Marpol 73/78 կոնվենցիայի 1-ին հավելվածի 19.6.1 կարգավորմանը կամ կողային ցիստեռններ կամ այնպիսի տարածություն, որոնք համապատասխանում են դրա 19.3.1 կարգավորմանը եւ համապատասխանում են դրա 19.6.2 կարգավորմամբ սահմանված պահանջներին.

9. «տարիք» նշանակում է նավի տարիքը, որը հաշվարկվում է շահագործման դնելու օրվանից.
10. «մեծ խտությամբ դիզելային վառելիք» նշանակում է դիզելային վառելիք, որը համապատասխանում է նավթատար նավի՝ MARPOL 73/78-ի I-ին հավելվածի 20-րդ կանոնակարգի սահմանմանը.
11. «նավթային վառելիք» նշանակում է անմշակ վառելիքի մեծ խտությամբ թորվածքներ կամ մնացորդներ, կամ այնպիսի նյութերի խառնուրդ, որոնք սահմանված են MARPOL 73/78-ի I- հավելվածի 20-րդ կարգավորման մեջ.
12. «մեծ խտությամբ նավթ» նշանակում է՝

- ա) անմշակ նավթ, որի խտությունը 15°C –ի դեպքում 900 կգ/մ^3 -ից ավելի է (9),
- բ) անմշակ նավթից բացի այլ նավթ, որի խտությունը 15°C -ի դեպքում 900 կգ/մ^3 -ից ավելի է կամ կինեմատիկ մածուցիկությունը 50°C -ի դեպքում $180 \text{ մմ}^2/\text{s}$ -ից ավելի է (10),
- գ) քիտում (հանքածյութ), ծյութ եւ դրանց էմուլսիաները:

B

Հոդված 4

Մեկկորպուսանի նավթատար նավերի կողմից երկկորպուսանի կամ համարժեք նախագծի պահանջներին բավարարումը

1. Ոչ մի նավթատար նավի չի թույլատրվում նավարկել անդամ պետության դրոշի տակ, ինչպես նաեւ որեւէ նավթատար նավի, անկախ ինչ դրոշի տակ է նավարկում, չի թույլատրվում մտնել այն անդամ պետության նավահանգիստ կամ ծովային տերմինալ

ստորեւ նշված տարեթվին շահագործման ժամկետը լրանալուց հետո, եթե այդ նավը երկկորպուսանի նավթատար նավ է:

M2

ա) 1-ին դասի նավթատար նավերի դեպքում.

2003 թվականը՝ 1980 թվականին կամ դրանից առաջ շահագործման հանձնված նավերի համար,

2004 թվականը՝ 1981 թվականին շահագործման հանձնված նավերի համար,

2005 թվականը՝ 1982 թվականին կամ դրանից հետո շահագործման հանձնված նավերի համար,

բ) 2-րդ եւ 3-րդ դասի նավթատար նավերի դեպքում.

2003 թվականը՝ 1975 թվականին կամ դրանից առաջ շահագործման հանձնված նավերի համար,

2004 թվականը՝ 1976 թվականին շահագործման հանձնված նավերի համար,

2005 թվականը՝ 1977 թվականին շահագործման հանձնված նավերի համար,

2006 թվականը՝ 1978 եւ 1979 թվականներին շահագործման հանձնված նավերի համար,

2007 թվականը՝ 1980 եւ 1981 թվականներին շահագործման հանձնված նավերի համար,

2008 թվականը՝ 1982 թվականին շահագործման հանձնված նավերի համար,

2009 թվականը՝ 1983 թվականին շահագործման հանձնված նավերի համար,

2010 թվականը՝ 1984 թվականին կամ դրանից հետո շահագործման հանձնված նավերի համար.

M2_____

M4

3. Մեծ խտության նավթամթերք փոխադրող նավթատար նավերին չի թույլատրվում նավարկել անդամ պետության դրոշի ներքո, եթե այդ նավթատար նավը երկկորպուսանի նավ չէ:

3. Մեծ խտությամբ նավթամթերք փոխադրող նավթատար նավերը, անկախ նրանից, թե ինչ դրոշի տակ են նավարկում, չի թույլատրվում մտնել կամ հեռանալ անդամ պետության նավահանգիստ կամ ծովային տերմինալ, կամ խարիսխ գցել անդամ պետության իրավասության տարածքներում, եթե դրանք երկկորպուսանի նավթատար նավեր չեն:

M2

4. Միայն նավահանգիստներում կամ ներքին ջրուղիներով նավարկող նավթատար նավերը կարող են ազատվել 3-րդ պարբերությամբ սահմանված պարտավորությունից՝ պայմանով, որ նրանք ունեն համապատասխան հավաստագիր՝ ներքին ջրերի վերաբերյալ օրենսդրության համաձայն:

5. Այն նավթատար նավերը, որոնք ունեն 5 000 տոննայից պակաս սահմանային բեռնունակություն, պետք է բավարարեն 3-րդ պարբերության դրույթներն ոչ ուշ, քան 2008 թվականին շահագործման հանձնված նավերի շահագործումից հանելու տարին:

6. այն պայմանների դեպքում, որտեղ պահանջվում է սառցահատ նավերի օգտագործում, անդամ պետությունը մինչև 2005 թվականի հոկտեմբերի 21-ը կարող է թույլ տալ սառցահատ երկկորպուսանի նավթատար նավերին, որոնք ունեն երկու հատակ եւ չեն օգտագործվում նավթի փոխադրման համար եւ ձգվում են բեռնափոխադրման ցիստեռնի ամբողջ երկայնքով, եւ փոխադրում են բարձր խտությամբ նավթամթերք, մտնել կամ հեռանալ անդամ պետության նավահանգիստ կամ ծովային տերմինալ, կամ խարիսխ գցել անդամ պետության իրավասության տակ գտնվող վայրում՝ պայմանով, որ բարձր խտությամբ նավթամթերքները փոխադրվեն միայն նավի կենտրոնական ցիստեռններով:

M2

Հոդված 5

2-րդ եւ 3-րդ դասի նավերի համար պայմանների գնահատման սխեմաների պահպանումը

Անկախ նրանից, թե ինչ դրոշի տակ է նավարկում, մեկկորպուսանի նավթատար նավերին, որոնք շահագործվում են 15 տարուց ավելի, չպետք է թույլատրվի մուտք գործել անդամ պետության նավահանգիստ կամ ծովային տերմինալ, կամ հեռանալ այնտեղից նավի շահագործման ժամկետը լրանալուց հետո՝ 2-րդ դասի եւ 3-րդ դասի նավերի համար 2005

թվականին, եթե 6-րդ հոդվածում նշված պայմանների գնահատման սխեման չի բավարարում:

Հոդված 6

Պայմանների գնահատման սխեմա

5-րդ հոդվածի նպատակներով, պետք է կիրառվի 2002 թվականի հոկտեմբերի 11-ի 99(48) MEPC կանոնակարգով եւ 2003 թվականի դեկտեմբերի 4-ի 112(50) MEPC կանոնակարգով փոփոխված՝ 2001 թվականի ապրիլի 27-ի 94(46) MEPC կանոնակարգով ՄՅ ընդունված պայմանների գնահատման սխեման:

B

Հոդված 7

Վերջնաժամկետ

2015 թվականին շահագործման ժամկետը լրանալուց հետո՝

Marpol 73/78 կոնվենցիայի 1-ին հավելվածի 20.5 կարգավորման համաձայն՝

►M6 անդամ պետությունների դրոշի ներքո նավարկող 2-րդ եւ 3-րդ դասի նավթատար նավերի շարունակական աշխատանքը եւ

անդամ պետության իրավասության տակ գտնվող նավահանգիստներ կամ ծովային տերմինալ 2-րդ կամ 3-րդ դասի նավթատար այլ նավերի մուտքն ու ելքը, անկախ այն հանգամանքից, որ նրանք շարունակում են գործունեություն իրականացնել երրորդ պետության դրոշի ներքո՝

►M6 MARPOL 73/78-ի I-ին հավելվածի 20.5 կարգավորման համաձայն չպետք է այլեւս թույլատրվեն:

Հոդված 8

Անսարք նավերի կամ վերանորոգման ենթակա նավերի համար կիրառվող բացառությունները

M2

1. 4-րդ, 5-րդ եւ 7-րդ հոդվածներից շեղում կատարելով՝ անդամ պետության իրավասու մարմինը կարող է, ազգային դրույթների համաձայն, բացառիկ հանգամանքներում, թույլ տալ առանձին նավին մտնել այդ անդամ պետության նավահանգիստ կամ ծովային տերմինալ, կամ հեռանալ այնտեղից, կամ անդամ պետության իրավասության տարածքներում խարխախ գցել, երբ՝

B

նավթատար նավը գտնվում է ոչ սարքին վիճակում է եւ պատասպարվելու վայր է փնտրում.

բեռնաթափված նավթատար նավը տեղափոխվում է վերանորոգման նավահանգիստ:

2. Անդամ պետությունները պետք է ժամանակին, սակայն ոչ ուշ, քան 2002 թվականի սեպտեմբերի 1-ը Հանձնաժողով ներկայացնեն ազգային օրենսդրության դրույթները, որոնք կկիրառեն 1-ին պարբերությունում նշված հանգամանքներում: Հանձնաժողովը տեղեկացնում է դրա մասին մյուս անդամ պետություններին:

Հոդված 9

Ծանուցումը ԾՄԿ-ին

1. Խորհրդի նախագահությունը՝ ի դեմս անդամ պետությունների եւ Հանձնաժողովը միասին, ծանուցում են ԾՄԿ-ին սույն Կանոնակարգի ընդունման մասին, որտեղ հղումը պետք է կատարվի «Ծովագնացության իրավունքի մասին» ՄԱԿ-ի կոնվենցիայի 211-րդ հոդվածի 3-րդ պարբերությանը:

2. Յուրաքանչյուր անդամ պետություն տեղեկացնում է ԾՄԿ-ին իր որոշման մասին, որով սույն Կանոնակարգի 7-րդ հոդվածի համաձայն, արգելում է իր իրավասության տակ գտնվող նավահանգիստներ կամ ծովային տերմինալներ նավթատար նավերի մուտքը, որոնք գործում են M6 MARPOL 73/78-ի I-ին հավելվածի 20.5 կարգավորման համաձայն, Marpol 73/78 կոնվենցիայի 1-ին հավելվածի 20.8.2 կարգավորման հիման վրա:

3. Յուրաքանչյուր անդամ պետություն ծանուցում է ԾՄԿ-ին, եթե այն թույլ է տալիս, կասեցնել, շահագործումից հանել կամ մերժել 1-ին եւ 2-րդ դասի այն նավթատար նավերի գործարկումը, որոնք իրավասու են նավարկելու իր դրոշի ներքո՝ 5-րդ հոդվածի համաձայն, Marpol 73/78 կոնվենցիայի 1 -ին հավելվածի 20.8.1 կարգավորման հիման վրա:

Հոդված 10

Կոմիտեի աշխատակարգը

1. Հանձնաժողովին աջակցում է Անվտանգ ծովերի եւ նավերից առաջացող աղտոտումները կանխարգելող կոմիտեն (ԱԾԿ), որը հիմնադրվել է Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի թիվ 2099/2002 կանոնակարգի (ԵՀ) 3-րդ հոդվածով (11):
2. Եթե հղում է կատարվում սույն պարբերությանը, ապա կիրառվում են թիվ 1999/468/ԵՀ որոշման 5ա(1)-(4) եւ 7-րդ հոդվածները՝ հաշվի առնելով այդ որոշման 8-րդ հոդվածի դրույթները:

B

Հոդված 11

Փոփոխություններ կատարելու ընթացակարգ

M5

Հանձնաժողովը կարող է փոփոխել սույն Կանոնակարգում՝ MARPOL 73/78 կոնվենցիային, ինչպես նաեւ MEPC 99(48) եւ 112(50) որոշումներով փոփոխված՝ MEPC 111(50) եւ 94(46) որոշումներին արված հղումները՝ այդ հղումները ԾՄԿ-ի կողմից ընդունված այդ կանոնակարգերում եւ որոշումներում արված փոփոխություններին հղումները համապատասխանեցնելու համար, եթե այդ փոփոխությունները չեն ընդլայնում սույն Կանոնակարգի շրջանակը: Սույն Կանոնակարգի ոչ էական տարրերը փոփոխելու համար նախատեսված այդ միջոցները պետք է ընդունվեն 10(2) հոդվածում նշված՝ մանրամասն ուսումնասիրություն ներառող կարգավորիչ ընթացակարգին համապատասխան:

▼M1

Սույն Կանոնակարգի 5-րդ հոդվածով սահմանված միջազգային գործիքներում փոփոխությունները կարող են հանվել սույն Կանոնակարգի գործողության շրջանակներից՝ թիվ 2099/2002 կանոնակարգի (ԵՀ) 5-րդ հոդվածի համաձայն:

B

Հոդված 12

Ուժը կորցրած ճանաչելը

Խորհրդի թիվ 2978/94 (ԵՀ) կանոնակարգը սույնով ուժը կորցրած է ճանաչվում 2007 թվականի դեկտեմբերի 31-ից:

Հոդված 13

Ուժի մեջ մտնելը

Սույն Կանոնակարգն ուժի մեջ է մտնում Եվրոպական համայնքների պաշտոնական տեղեկագրում դրա հրապարակմանը հաջորդող քսաներորդ օրը:

Այն կիրառվում է 2002 թվականի սեպտեմբերի 1-ից:

Սույն Կանոնակարգն ամբողջությամբ պարտադիր է եւ անմիջականորեն գործում է բոլոր անդամ պետություններում:

1) ՊՏ C 212 E, 25.07.2000թ., էջ 121 եւ

ՊՏ C 154 E, 29.05.2001թ., էջ 41:

2) ՊՏ C 14, 16.01.2001թ., էջ 22:

3) ՊՏ C 22, 24.01.2001, էջ 19:

4) Եվրոպական պառլամենտի 2000 թվականի նոյեմբերի 30-ի եզրակացություն (ՊՏ C 228, 13.08.2001թ., էջ 140), Խորհրդի 2001 թվականի օգոստոսի 7-ի ընդհանուր դիրքորոշում (ՊՏ C 307, 31.10.2001 թ., էջ 41) եւ Եվրոպական պառլամենտի 2001 թվականի դեկտեմբերի 13-ի որոշում:

5) ՊՏ C 91, 28.03.1994 թ., էջ 301:

6) ՊՏ C 271, 07.10.93թ., էջ 1:

7) ՊՏ L 184, 17.07.1999թ., էջ 23:

8) «Առանձին բալաստ նավթատար նավերում բալաստի հատվածի տարողունակության չափում իրականացնելու վերաբերյալ ԾՄԿ-ի Ա.747(18) որոշման իրականացման մասին» Խորհրդի 1994 թվականի նոյեմբերի 21-ի թիվ 2978/94 կանոնակարգ (ԵՏՀ) (ՊՏ L 319, 12.12.1994թ., էջ 1):

9) Ունեն 25,7-ից պակաս ԱԴԲ խտություն:

10) Ունեն 180 cSt-ից ավելի կինեմատիկ մածուցիկություն:

11) ՊՏ L 324, 29.11. 2002 թ., էջ 1: