

**ΝΟΜΟΣ ΠΟΥ ΤΡΟΠΟΠΟΙΕΙ ΤΟΝ ΠΕΡΙ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΚΑΙ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΝΟΜΟ**

Προοίμιο. Για σκοπούς μερικής εναρμόνισης με την πράξη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με τίτλο-

Επίσημη Εφημερίδα της Ε.Ε.: L 191, 22.7.2005, σ. 59. «Οδηγία 2005/33/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 6^{ης} Ιουλίου 2005 για την τροποποίηση της Οδηγίας 1999/32/ΕΚ σχετικά με την περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο»,

Η Βουλή των Αντιπροσώπων ψηφίζει ως ακολούθως:

Συνοπτικός τίτλος. 148(I) του 2003. 1. Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί Προδιαγραφών Πετρελαιοειδών και Καυσίμων (Τροποποιητικός) Νόμος του 2007 και θα διαβάζεται μαζί με τον περί Προδιαγραφών Πετρελαιοειδών και Καυσίμων Νόμο του 2003 (που στη συνέχεια θα αναφέρεται ως «ο βασικός νόμος») και ο παρών Νόμος και ο βασικός νόμος θα αναφέρονται μαζί ως οι περί Προδιαγραφών Πετρελαιοειδών και Καυσίμων Νόμοι του 2003 και 2007.

Τροποποίηση του άρθρου 2 του βασικού νόμου. 2. Το άρθρο 2 του βασικού νόμου τροποποιείται ως ακολούθως:

(α) Με την αντικατάσταση των ορισμών των όρων «αποθήκη», «βαρύ μαζούτ», «ντίζελ πλοίων» και «πετρέλαιο εσωτερικής καύσης» με τους ακόλουθους νέους ορισμούς, αντίστοιχα:

«<αποθήκη> σημαίνει οποιαδήποτε δεξαμενή αποθήκευσης πετρελαιοειδών και καυσίμων και περιλαμβάνει τις δεξαμενές των οχημάτων μεταφοράς πετρελαιοειδών και καυσίμων, τις δεξαμενές πετρελαιοειδών και καυσίμων πλοίων και οποιαδήποτε άλλη δεξαμενή για αποθήκευση πετρελαιοειδών και καυσίμων

<βαρύ μαζούτ> (heavy fuel oil) σημαίνει -

- (α) κάθε υγρό καύσιμο παράγωγο του πετρελαίου, εξαιρουμένων των καυσίμων πλοίων, το οποίο υπάγεται στον κωδικό ΣΟ 2710 19 51 έως 2710 19 69, ή
- (β) κάθε υγρό καύσιμο παράγωγο του πετρελαίου, εκτός από το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης και τα καύσιμα πλοίων, το οποίο, λόγω των ορίων απόσταξης του υπάγεται στην κατηγορία των βαρέων ελαίων που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν ως καύσιμα και του οποίου λιγότερο από 65% κατ' όγκον, περιλαμβανομένων των απωλειών, αποστάζει σε θερμοκρασία 250°C με τη μέθοδο ASTM D86· το πετρελαϊκό προϊόν κατατάσσεται επίσης στην κατηγορία του βαρέως μαζούτ, έστω αν η απόσταση δεν μπορεί να προσδιοριστεί με τη μέθοδο ASTM D86·

<ντίζελ πλοίων> σημαίνει κάθε καύσιμο πλοίων το ιξώδες ή η πυκνότητα του οποίου εμπίπτουν στο εύρος του ιξώδους ή της πυκνότητας που καθορίζονται για τις ποιότητες DMB και DMC στον πίνακα I του ISO 8217·

<πετρέλαιο εσωτερικής καύσης> σημαίνει -

- (α) κάθε υγρό καύσιμο παράγωγο του πετρελαίου, εξαιρουμένων των καυσίμων πλοίων, το οποίο υπάγεται στον κωδικό ΣΟ 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 45 ή 2710 19 49, ή
- (β) κάθε υγρό καύσιμο παράγωγο του πετρελαίου, εξαιρουμένων των καυσίμων πλοίων, του οποίου λιγότερο από 65% κατ' όγκο συμπεριλαμβανομένων των απωλειών, αποστάζει σε θερμοκρασία 250°C και του οποίου τουλάχιστον 85% κατ' όγκο, συμπεριλαμβανομένων των απωλειών, αποστάζει σε θερμοκρασία 350 °C με τη μέθοδο ASTM D86·» και

(β) με την προσθήκη στην κατάλληλη αλφαβητική σειρά των ακόλουθων νέων όρων και των ορισμών τους:

«<δεξαμενές πετρελαιοειδών και καυσίμων πλοίων> σημαίνει τις αποθήκες πλοίων που περιέχουν πετρελαιοειδή και καύσιμα που προορίζονται για καύση επί των πλοίων

<Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός> σημαίνει το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, ο οποίος ιδρύθηκε με τη Σύμβαση περί του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, η οποία υπογράφηκε στη Γενεύη στις 6 Μαρτίου του 1948

<Επιθεωρητής Πλοίων> σημαίνει πρόσωπο στο οποίο χορηγείται εξουσία ελέγχου της ποιότητας των καυσίμων πλοίων δυνάμει της παραγράφου (β), του εδαφίου (1) του άρθρου 6

<καύσιμα πλοίων> σημαίνει κάθε υγρό καύσιμο παράγωγο του πετρελαίου που προορίζεται για πλοία ή χρησιμοποιείται επ' αυτών, συμπεριλαμβανομένων των καυσίμων που ορίζονται στο πρότυπο ISO 8217

<κυπριακό πλοίο> σημαίνει πλοίο το οποίο είναι εγγεγραμμένο στο Νηολόγιο Κυπριακών Πλοίων, δυνάμει των διατάξεων του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγηση, Πώληση και Υποθήκευση Πλοίων) Νόμου και φέρει την κυπριακή σημαία

45 του 1963

32 του 1965

82 του 1968

62 του 1973

102 του 1973

42 του 1979

25 του 1980

14 του 1982

57 του 1986

64 του 1987

28(l) του 1995

37(l) του 1996

138(l) του 2003

169(l) του 2004

108(I) του 2005.

<MARPOL> σημαίνει τη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία του 1973, όπως τροποποιήθηκε από το σχετικό Πρωτόκολλο του 1978 και η οποία κυρώθηκε με τον περί της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πλοία (Κυρωτικό) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμο.

57 του 1989

11(III) του 1995

11(III) του 2001

38(III) του 2003

46(III) του 2004

36(III) του 2005.

<ο έχων την εκμετάλλευση πλοίου> σημαίνει τον πλοιοκτήτη ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο, όπως το διαχειριστή ή το ναυλωτή γυμνού πλοίου (bareboat charterer), ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη λειτουργίας πλοίου από τον πλοιοκτήτη και ο οποίος αναλαμβάνοντας τέτοια ευθύνη έχει συμφωνήσει να αναλάβει όλα τα παρεπόμενα καθήκοντα, τις ευθύνες και υποχρεώσεις που επιβάλλονται από τον παρόντα Νόμο, τους Κανονισμούς και τα Διατάγματα που εκδίδονται δυνάμει αυτού.

Επίσημη
Εφημερίδα της
Ε.Ε.: L 76,
22.3.2003,
σ. 10.

<Οδηγία 2003/17/EK> σημαίνει την Οδηγία 2003/17/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 3^{ης} Μαρτίου 2003, για την τροποποίηση της οδηγίας 98/70/EK όσον αφορά την ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ, όπως εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται.

Επίσημη
Εφημερίδα της
Ε.Ε.: L 191,
22.7.2005,
σ. 59.

<Οδηγία 2005/33/EK> σημαίνει την Οδηγία 2005/33/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 6^{ης} Ιουλίου 2005, για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/32/EK σχετικά με την περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο, όπως εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται.

46(III) του 2004.

<Παράρτημα VI της MARPOL> σημαίνει το Παράρτημα με τίτλο <Κανονισμοί για την πρόληψη ρύπανσης του αέρα από πλοία>, το οποίο προστίθεται στη MARPOL με το Πρωτόκολλο του 1997, το οποίο κυρώθηκε με τον περί της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πλοία (Κυρωτικό) και

περί Συναφών Θεμάτων (Τροποποιητικό) Νόμο του 2004·

<πετρέλαιο εσωτερικής καύσης πλοίων> σημαίνει κάθε καύσιμο πλοίων το ιξώδες ή η πυκνότητα του οποίου εμπίπτουν στο εύρος του ιξώδους ή της πυκνότητας που καθορίζονται για τις ποιότητες DMX και DMA στον πίνακα I του ISO 8217·

<πλοίαρχος> σημαίνει πρόσωπο, το οποίο έχει τη διακυβέρνηση πλοίου·

<τεχνολογία μείωσης των εκπομπών> σημαίνει σύστημα καθαρισμού των καυσαερίων ή κάθε άλλη εξακρίβωση και αναγκαστικής εφαρμογής τεχνολογική μέθοδος·

<Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας> σημαίνει το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων·

<Υπηρεσία Ενέργειας> σημαίνει την Υπηρεσία Ενέργειας του Υπουργείου Εμπορίου, Βιομηχανίας και Τουρισμού·».

Τροποποίηση του άρθρου 5 του βασικού νόμου.

3. Το άρθρο 5 του βασικού νόμου τροποποιείται ως ακολούθως:

(α) Με την προσθήκη στην παράγραφο (γ) αυτού, αμέσως μετά τη λέξη «αποθήκες», των λέξεων «που βρίσκονται σε χερσαίες εγκαταστάσεις,»·

(β) με την αντικατάσταση της παραγράφου (ιβ) αυτού με την ακόλουθη νέα παράγραφο:

«(ιβ) να υποβάλλει στη Επιτροπή, έως την 30^η Ιουνίου κάθε έτους, έκθεση, σχετικά με-

- (i) την ποιότητα της βενζίνης και του ντίζελ που χρησιμοποιήθηκαν στη Δημοκρατία κατά το αμέσως προηγούμενο ημερολογιακό έτος, στα πλαίσια του συστήματος παρακολούθησης της ποιότητας των καυσίμων, σύμφωνα με την Οδηγία 2003/17/EK,
 - (ii) την περιεκτικότητα σε θείο του βαρέως μαζούτ, του πετρελαίου εσωτερικής καύσης, του ντίζελ πλοίων, του πετρελαίου εσωτερικής καύσης πλοίων και των καυσίμων πλοίων που χρησιμοποιήθηκαν στη Δημοκρατία κατά το αμέσως προηγούμενο ημερολογιακό έτος, σύμφωνα με την Οδηγία 2005/33/EK,» και
- (γ) με την προσθήκη, αμέσως μετά την παράγραφο (ιβ) αυτού, των ακόλουθων νέων παραγράφων:

«(ιγ) να τηρεί, σε συνεργασία με τον Υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων, μητρώο τοπικών προμηθευτών καυσίμων πλοίων,

(ιδ) να συνεργάζεται με τον Υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων, καθώς επίσης και με άλλους Υπουργούς για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος Νόμου, των Κανονισμών και των Διαταγμάτων που εκδίδονται δυνάμει των άρθρων 15 και 16, αντίστοιχα.».

Τροποποίηση
του άρθρου 6
του βασικού
νόμου.

4. Το άρθρο 6 του βασικού νόμου τροποποιείται ως ακολούθως:

- (α) Με την αντικατάσταση του πλαγιότιτλου αυτού με τον ακόλουθο νέο πλαγιότιτλο:

«Αρχιεπιθεωρητής, Εντεταλμένοι Επιθεωρητές και Επιθεωρητές Πλοίων.»

(β) με την αντικατάσταση του εδαφίου (1) αυτού με το ακόλουθο νέο εδάφιο:

«(1)(α) Ο Υπουργός δύναται, με γνωστοποίηση που δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας, να διορίζει Εντεταλμένους Επιθεωρητές από το προσωπικό του Υπουργείου, για σκοπούς επιθεώρησης, ελέγχου και εφαρμογής του παρόντος Νόμου όπως και Κανονισμών και Διαταγμάτων, που εκδίδονται δυνάμει των άρθρων 15 και 16.

(β) Οι εξουσίες που χορηγούνται από τον παρόντα Νόμο, αναφορικά με τον έλεγχο της ποιότητας των καυσίμων πλοίων που προορίζονται για καύση επί των πλοίων χορηγούνται σε -

- (i) οποιοδήποτε επιθεωρητή, ο οποίος διορίζεται από το Υπουργικό Συμβούλιο δυνάμει της παραγράφου (α) του εδαφίου (2) του άρθρου 3 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγηση, Πώληση και Υποθήκευση Πλοίων) Νόμου, και
- (ii) οποιοδήποτε επόπτη πλοίων, ο οποίος διορίζεται από το Υπουργικό Συμβούλιο δυνάμει της παραγράφου (β) του εδαφίου (2) του άρθρου 3 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγηση, Πώληση και Υποθήκευση Πλοίων) Νόμου.» και

(γ) με την ένθεση, στο εδάφιο (5) αυτού, ευθύς αμέσως μετά τις λέξεις «Εντεταλμένο Επιθεωρητή» (δεύτερη γραμμή), των λέξεων «ή Επιθεωρητή Πλοίων».

Τροποποίηση
του άρθρου 7
του βασικού
νόμου.

5. Το άρθρο 7 του βασικού νόμου τροποποιείται ως ακολούθως:

- (α) Με την αναρίθμηση του υφιστάμενου κειμένου αυτού σε εδάφιο (1) και
- (β) με την προσθήκη, αμέσως μετά το εδάφιο (1) αυτού, του ακόλουθου νέου εδαφίου:

«(2) Επιπρόσθετα των εξουσιών που αναφέρονται στο εδάφιο (1), Εντεταλμένοι Επιθεωρητές και Επιθεωρητές Πλοίων δύνανται, στα πλαίσια διενέργειας επιθεωρήσεων και ελέγχων που αφορούν πετρελαιοειδή και καύσιμα που προορίζονται για καύση επί των πλοίων, οποιαδήποτε ώρα, επιδεικνύοντας το πιστοποιητικό ή ταυτότητα της ιδιότητάς τους, να ασκούν, οποιαδήποτε από τις ακόλουθες εξουσίες:

- (α) να επιβιβάζονται στα πλοία για έλεγχο της ποιότητας του περιεχομένου των δεξαμενών πετρελαιοειδών και καυσίμων πλοίων για τους σκοπούς εφαρμογής του Νόμου, των Κανονισμών και των Διαταγμάτων, που εκδίδονται δυνάμει των άρθρων 15 και 16,
- (β) να ασκούν το αναφερόμενο στην παράγραφο (α) δικαίωμα επιβίβασης και ελέγχου σε πλοίο συνοδευόμενοι από αστυνομικό, σε περίπτωση που έχουν εύλογη αιτία να αναμένουν σοβαρή παρεμπόδιση στην εκτέλεση των καθηκόντων τους,
- (γ) να υποδεικνύουν τη δεξαμενή ή τις δεξαμενές

πετρελαιοειδών και καυσίμων πλοίων από τις οποίες θα ληφθούν δείγματα,

- (δ) να απαιτούν τη λήψη δειγμάτων καυσίμων πλοίων κατά την παράδοσή τους στα πλοία,
- (ε) να απαιτούν να ελέγχουν τα ημερολόγια των πλοίων και τα δελτία παράδοσης της αποθήκης καυσίμων (bunker delivery notes), καθώς και οποιοδήποτε άλλο έγγραφο σχετικό με τις προδιαγραφές των πετρελαιοειδών και καυσίμων που προορίζονται για καύση επί των πλοίων,
- (στ) να λαμβάνουν έναντι σχετικής απόδειξης παραλαβής δείγματα πετρελαιοειδών που λήφθησαν στο πλαίσιο της εφαρμογής του Παραρτήματος VI της MARPOL.».

Τροποποίηση του βασικού νόμου με την προσθήκη νέου άρθρου.

6. Ο βασικός νόμος τροποποιείται με την προσθήκη, αμέσως μετά το άρθρο 10 αυτού, του ακόλουθου νέου άρθρου:

«Απαγόρευση απόπλου πλοίου.

10Α.-(1) Επιθεωρητής Πλοίων δύναται να απαγορεύει τον απόπλου πλοίου σε περίπτωση που ο εργαστηριακός έλεγχος του δείγματος πετρελαιοειδούς που λήφθηκε από τη δεξαμενή πετρελαιοειδών και καυσίμων του πλοίου ή/και του δείγματος που λήφθηκε στο πλαίσιο της εφαρμογής του Παραρτήματος VI της MARPOL, καταδείξει ότι η περιεκτικότητα του καυσίμου σε θείο που χρησιμοποιείται για καύση από το πλοίο υπερβαίνει την εκάστοτε καθοριζόμενη από Διάταγμα που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 16.

(2) Ο Επιθεωρητής Πλοίων συντάσσει σχετική έκθεση, με την οποία βεβαιώνει την παράβαση και καλεί τον πλοίαρχο σε απολογία.

(3) Ο Επιθεωρητής Πλοίων δύναται να απαγορεύσει τον απόπλου του πλοίου μέχρις ότου βεβαιωθεί ότι η περιεκτικότητα των καυσίμων σε θείο συνάδει με την εκάστοτε καθοριζόμενη και εφόσον καταβληθεί οποιοδήποτε διοικητικό πρόστιμο ήθελε επιβληθεί κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 11Α.

(4) Τα έξοδα επιθεώρησης του πλοίου για βεβαίωση της συμμόρφωσης βαρύνουν το πλοίο και καταβάλλονται προ της άρσης της απαγόρευσης απόπλου.

(5) Κατά την άσκηση των εξουσιών που προβλέπονται από το παρόν άρθρο, πρέπει να καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να αποφεύγεται η αδικαιολόγητη καθυστέρηση του πλοίου.

(6) Σε περίπτωση αδικαιολόγητης καθυστέρησης του πλοίου, ο έχων την εκμετάλλευση του πλοίου δικαιούται αποζημίωση για τις τυχόν απώλειες ή τη ζημιά που έχει υποστεί:

Νοείται ότι, σε περίπτωση που προβάλλεται ο ισχυρισμός της αδικαιολόγητης απαγόρευσης απόπλου ή καθυστέρησης, το βάρος της απόδειξης φέρει ο έχων την εκμετάλλευση του πλοίου.».

Τροποποίηση του άρθρου 11 του βασικού νόμου.

7. Το άρθρο 11 του βασικού νόμου τροποποιείται με την αντικατάσταση σ' αυτό των λέξεων «Εντεταλμένος Επιθεωρητής», οπουδήποτε και σε οποιαδήποτε γραμματική παραλλαγή οι λέξεις αυτές απαντώνται, με τις λέξεις «Εντεταλμένος Επιθεωρητής ή Επιθεωρητής Πλοίων» στην

αντίστοιχη γραμματική παραλλαγή.

Τροποποίηση του βασικού νόμου με την προσθήκη νέων άρθρων.

8. Ο βασικός νόμος τροποποιείται με την προσθήκη, αμέσως μετά το άρθρο 11 αυτού, των ακόλουθων νέων άρθρων:

«Διοικητικό πρόστιμο.

11Α.-(1) Εφόσον διαπιστώνεται ότι χρησιμοποιούνται από πλοίο, πετρελαιοειδή και καύσιμα πλοίων για καύση των οποίων η περιεκτικότητα σε θείο υπερβαίνει την εκάστοτε καθοριζόμενη από Διάταγμα το οποίο εκδίδεται δυνάμει του παρόντος Νόμου, επιβάλλεται από τον Αρχιεπιθεωρητή διοικητικό πρόστιμο μέχρι του ποσού των 50.000 λιρών Κύπρου, σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στο Παράρτημα.

Παράρτημα.

(2) Το διοικητικό πρόστιμο επιβάλλεται στον έχοντα την εκμετάλλευση του πλοίου ή στον πλοίαρχο, με αιτιολογημένη απόφαση του Αρχιεπιθεωρητή.

(3) Τηρουμένων των διατάξεων του εδαφίου (4), το διοικητικό πρόστιμο που αναφέρεται στο εδάφιο (1) εισπράττεται ως αστικό χρέος οφειλόμενο στη Δημοκρατία.

(4) Ο Αρχιεπιθεωρητής κοινοποιεί στον έχοντα την εκμετάλλευση του πλοίου ή στον πλοίαρχο την περί επιβολής διοικητικού προστίμου απόφαση και δεν επιτρέπει άρση της κατά το άρθρο 10Α απαγόρευσης απόπλου, μέχρις ότου καταβληθεί το διοικητικό πρόστιμο ή κατατεθεί τραπεζική εγγύηση αναγνωρισμένης τράπεζας για ίσο ποσό, και με όρους που ικανοποιούν τον Αρχιεπιθεωρητή.

Ιεραρχική προσφυγή

11Β.-(1) Ο έχων την εκμετάλλευση του πλοίου ή ο

εναντίον της
απαγόρευσης
απόπλου και
επιβολής
διοικητικού
προστίμου.

πλοίαρχος έχει δικαίωμα ιεραρχικής προσφυγής:

(α) ενώπιον του Υπουργού Συγκοινωνιών και Έργων κατά απόφασης απαγόρευσης απόπλου,

(β) ενώπιον του Υπουργού Εμπορίου, Βιομηχανίας και Τουρισμού κατά απόφασης επιβολής διοικητικού προστίμου,

μέσα σε προθεσμία τριάντα ημερών από την κοινοποίηση της απόφασης.

(2) Η κατά το προηγούμενο εδάφιο ιεραρχική προσφυγή δεν αναστέλλει την εκτέλεση της απόφασης.

(3) Ο δυνάμει του εδαφίου (1) αρμόδιος Υπουργός εξετάζει αμέσως κάθε προσφυγή που ασκείται δυνάμει του εν λόγω εδαφίου και αν σε οποιαδήποτε συγκεκριμένη περίπτωση ήθελε θεωρήσει αυτό αναγκαίο ή σκόπιμο, ακούει ή με άλλο τρόπο δίνει την ευκαιρία στον προσφεύγοντα να υποστηρίξει τους λόγους, στους οποίους στηρίζεται η προσφυγή. Ο Υπουργός αποφασίζει για κάθε προσφυγή το ταχύτερο και κοινοποιεί αμέσως την απόφασή του στον προσφεύγοντα:

Νοείται ότι, ο Υπουργός δύναται να αναθέσει σε λειτουργό του Υπουργείου του να εξετάσει ορισμένα θέματα που προβάλλονται στην προσφυγή και να υποβάλει σε αυτόν το πόρισμα της εξέτασης αυτής, προτού ο Υπουργός εκδώσει την απόφασή του για την προσφυγή.

(4) Το ποσό του διοικητικού προστίμου ή η τραπεζική εγγύηση καταπίπτει και περιέρχεται οριστικά στη

Δημοκρατία, αν περάσει άπρακτη η προς άσκηση προσφυγής ενώπιον του Ανωτάτου Δικαστηρίου προθεσμία των εβδομήντα πέντε ημερών, είτε από την κοινοποίηση της απόφασης για την επιβολή του διοικητικού προστίμου είτε, σε περίπτωση που ασκείται ιεραρχική προσφυγή δυνάμει του εδαφίου (1), από την κοινοποίηση της επί της ιεραρχικής προσφυγής απορριπτικής απόφασης του Υπουργού.».

Τροποποίηση του άρθρου 16 του βασικού νόμου.

9. Το άρθρο 16 του βασικού νόμου τροποποιείται με την προσθήκη αμέσως μετά το εδάφιο (2) αυτού, του ακόλουθου νέου εδαφίου:

«3(α) Ο Υπουργός εκδίδει διάταγμα για τη ρύθμιση των δειγματοληπτικών ελέγχων στα πετρελαιοειδή και καύσιμα.

(β) Ειδικότερα για την εφαρμογή των διατάξεων του Νόμου που αφορούν τα καύσιμα πλοίων, ο Υπουργός σε συνεννόηση με τον Υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων εκδίδει Διατάγματα για τη ρύθμιση δειγματοληπτικών ελέγχων των καυσίμων πλοίων και για τον καθορισμό των λεπτομερειών τήρησης μητρώου τοπικών προμηθευτών καυσίμων πλοίων.

(γ) Διάταγμα που εκδίδεται δυνάμει των παραγράφων (α) και (β) δυνατόν να προβλέπει ότι το κόστος εργαστηριακού ελέγχου το επιβαρύνεται το πρόσωπο που υπόκειται σε δειγματοληπτικό έλεγχο.».

Αντικατάσταση του άρθρου 18 του βασικού νόμου.

10. Το άρθρο 18 του βασικού νόμου αντικαθίσταται από το ακόλουθο νέο άρθρο:

«Δοκιμές τεχνολογιών

18.-(1) Ο Υπουργός, μετά από διαβούλευση με τον

μείωσης των
εκπομπών.

Υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων, και ενδεχομένως σε συνεργασία με άλλα κράτη μέλη, δύναται, κατά περίπτωση, να εγκρίνει δοκιμές τεχνολογιών μείωσης των εκπομπών σε κυπριακά πλοία ή σε θαλάσσιες περιοχές εντός της δικαιοδοσίας της Δημοκρατίας.

(2) Κατά τις δοκιμές που αναφέρονται στο εδάφιο (1), δεν είναι υποχρεωτική η χρησιμοποίηση καυσίμων πλοίων που να πληρούν τις ισχύουσες κατά τη στιγμή των δοκιμών προδιαγραφές, εφόσον:

- (α) Ο Υπουργός απευθύνει κοινοποίηση γραπτώς στην Επιτροπή και σε οποιοδήποτε λιμένα ενδιαφερόμενου κράτους, τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την έναρξη των δοκιμών,
- (β) η διάρκεια της άδειας για τη διενέργεια των δοκιμών δεν υπερβαίνει τους δεκαοκτώ μήνες,
- (γ) όλα τα πλοία τα οποία συμμετέχουν στις δοκιμές είναι εφοδιασμένα με απαραίτητο εξοπλισμό για τη συνεχή παρακολούθηση των εκπομπών καυσαερίων και τον χρησιμοποιούν καθόλη τη διάρκεια των δοκιμών,
- (δ) όλα τα πλοία τα οποία συμμετέχουν στις δοκιμές επιτυγχάνουν μειώσεις των εκπομπών τουλάχιστον ισοδύναμες προς εκείνες που θα μπορούσαν να επιτευχθούν μέσω των ισχυόντων κατά τον χρόνο των δοκιμών ορίων περιεκτικότητας των καυσίμων σε θείο,
- (ε) υπάρχουν τα κατάλληλα συστήματα διαχείρισης αποβλήτων για όλα τα απόβλητα που

παράγονται από τις τεχνολογίες μείωσης των εκπομπών καθόλη τη διάρκεια των δοκιμών,

(στ) διενεργείται εκτίμηση των επιπτώσεων στο θαλάσσιο περιβάλλον, ιδίως όσον αφορά τα οικοσυστήματα σε περικλειστούς εσωτερικούς και σε εξωτερικούς λιμένες και εκβολές ποταμών καθόλη τη διάρκεια των δοκιμών, και

(ζ) παρέχονται από τον Υπουργό στην Επιτροπή και δημοσιεύονται πλήρη αποτελέσματα, εντός έξι μηνών από το τέλος των δοκιμών.

(3) Υπεύθυνος για την τήρηση των όρων που αναφέρονται στις παραγράφους (γ) έως (στ) του εδαφίου (2), καθώς επίσης και για την παροχή στον Υπουργό των αποτελεσμάτων που αναφέρονται στην παράγραφο (ζ) του εν λόγω εδαφίου είναι ο έχων την εκμετάλλευση του πλοίου.

Επίσημη
Εφημερίδα της
Ε.Ε.: L 324,
29.11.2002,
σ. 1.

(4) Οι τεχνολογίες μείωσης των εκπομπών για τα πλοία που φέρουν την κυπριακή σημαία εγκρίνονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 3, παράγραφος 2 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5 Νοεμβρίου 2002, για την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS) και για την τροποποίηση των κανονισμών για την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία.

(5) Κατά τη διαδικασία έγκρισης, λαμβάνονται υπόψη -

(α) οι κατευθυντήριες γραμμές που συντάσσει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός,

- (β) τα αποτελέσματα τυχόν δοκιμών που έχουν διενεργηθεί δυνάμει του εδαφίου (1),
- (γ) οι συνέπειες για το περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένων των εφικτών μειώσεων των εκπομπών και τις επιπτώσεις στα οικοσυστήματα σε περίκλειστους εσωτερικούς και σε εξωτερικούς λιμένες και εκβολές ποταμών, και
- (δ) η δυνατότητα παρακολούθησης και εξακρίβωσης.

(6) Ο Υπουργός, μετά από διαβούλευση με τον Υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων, δύναται να επιτρέψει στα πλοία να χρησιμοποιούν εγκεκριμένες τεχνολογίες μείωσης των εκπομπών, αντί της χρήσης καυσίμων πλοίων με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο που πληρούν τις απαιτήσεις που καθορίζονται, εφόσον τα εν λόγω πλοία:

- (α) επιτυγχάνουν συνεχώς μειώσεις των εκπομπών, οι οποίες είναι τουλάχιστον ισοδύναμες προς εκείνες που θα μπορούσαν να επιτευχθούν μέσω των εκάστοτε σε ισχύ ορίων περιεκτικότητας των καυσίμων σε θείο,
- (β) έχουν εγκατεστημένο εξοπλισμό συνεχούς παρακολουθήσεως των εκπομπών, και
- (γ) αποδεικνύουν σαφώς ότι τα τυχόν απόβλητα που απορρίπτουν σε περίκλειστους εσωτερικούς και σε εξωτερικούς λιμένες και σε εκβολές ποταμών, δεν έχουν επιπτώσεις επί των οικοσυστημάτων, βάσει κριτηρίων τα οποία οι

αρχές του κράτους του λιμένα γνωστοποιούν στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό.».

Τροποποίηση του βασικού νόμου με την προσθήκη νέου Παραρτήματος.
11. Ο βασικός νόμος τροποποιείται με την προσθήκη στο τέλος αυτού, του ακόλουθου νέου Παραρτήματος:

**«Παράρτημα
(άρθρο 11Α)**

Διοικητικό Πρόστιμο

| Περιεκτικότητα σε θείο % (m/m) πέραν της καθοριζόμενης | Μέχρι Λίρες Κύπρου £ |
|---|---------------------------------|
| 0,01-0,10 | 10.000 |
| 0,11-0,20 | 20.000 |
| 0,21- 0,30 | 30.000 |
| 0.31-0.40 | 40.000 |
| Άνω του 0.41 | 50.000 |

».

Αρ. Φακ.: 23.01.048.029.2007
/ΦΜ