Tento dokument slúži čisto na potrebu dokumentácie a inštitúcie nenesú nijakú zodpovednosť za jeho obsah

►B

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 417/2002

z 18. februára 2002

o urýchlenom zavedení konštrukčných požiadaviek na dvojitý alebo ekvivalentný trup pre ropné tankery s jednoduchým trupom a o zrušení nariadenia Rady (ES) č. 2978/94

(Ú. v. ES L 64, 7.3.2002, s. 1)

Zmenené a doplnené:

		Úradný vestník		
		Č.	Strana	Dátum
►M1	Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 z 5. novembra 2002	L 324	1	29.11.2002
►M2	Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1726/2003 z 22. júla 2003	L 249	1	1.10.2003
►M3	Nariadenie Komisie (ES) č. 2172/2004 zo 17. decembra 2004	L 371	26	18.12.2004
►M4	Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 457/2007 z 25. apríla 2007	L 113	1	30.4.2007
►M5	Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 219/2009 z 11. marca 2009	L 87	109	31.3.2009

▼B

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 417/2002

z 18. februára 2002

o urýchlenom zavedení konštrukčných požiadaviek na dvojitý alebo ekvivalentný trup pre ropné tankery s jednoduchým trupom a o zrušení nariadenia Rady (ES) č. 2978/94

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva a najmä na jej článok 80 ods. 2,

so zreteľom na návrh Komisie ([1]),

so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru ([2]),

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ([3]),

v súlade s postupom stanoveným v článku 251 Zmluvy ([4]),

keďže:

(1) V rámci spoločnej dopravnej politiky sa musia prijať ďalšie opatrenia na zvýšenie bezpečnosti a na zabránenie znečisťovaniu v námornej doprave.

(2) Spoločenstvo je vážne znepokojené nehodami lodí, na ktorých sa podieľajú ropné tankery, a s nimi súvisiacim znečistením pobrežia poškodzujúcim jeho flóru a faunu a ostatné morské zdroje.

(3) Vo svojom oznámení „spoločná politika o bezpečnosti na mori“ Komisia podčiarkla požiadavku na mimoriadne zasadanie Rady o životnom prostredí a doprave z 25. januára 1993 na podporu opatrenia Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) týkajúceho sa zníženia bezpečnostnej medzery medzi novými a existujúcimi loďami prostredníctvom modernizácie a/alebo vyradenia existujúcich lodí.

(4) Vo svojej rezolúcii o spoločnej politike o bezpečnosti na mori ([5]) Európsky parlament uvítal oznámenie Komisie a vyzval ju, aby prijala opatrenia na zlepšenie bezpečnostných noriem tankerov.

(5) Svojou rezolúciou z 8. júna 1993 o spoločnej politike o bezpečnosti na mori ([6]) Rada plne podporila ciele uvedené v oznámení Komisie.

(6) Vo svojej rezolúcii o úniku ropných látok pred francúzskym pobrežím z 20. januára 2000 Európsky parlament uvítal každé úsilie Komisie vynaložené do dňa, od ktorého budú ropné tankery povinné mať konštrukciu s dvojitým trupom.

(7) Medzinárodná námorná organizácia (IMO) v Medzinárodnom dohovore o zabránení znečisťovaniu z lodí, 1973, a protokole, ktorý sa k nemu vzťahuje (MARPOL 73/78), stanovila medzi-

([1]) Ú. v. ES C 212 E, 22.7.2000, s. 121 a Ú. v. ES C 154 E, 29.5.2001, s. 41.
([2]) Ú. v. ES C 14, 16.1.2001, s. 22.
([3]) Ú. v. ES C 22, 24.1.2001, s. 19.
([4]) Stanovisko Európskeho parlamentu z 30. novembra 2000 (Ú. v. ES C 228, 13.8.2001, s. 140), spoločná pozícia Rady zo 7. augusta 2001 (Ú. v. ES C 307, 31.10.2001, s. 41.) a rozhodnutie Európskeho parlamentu z 13. decembra 2001.
([5]) Ú. v. ES C 91, 28.3.1994, s. 301.
([6]) Ú. v. ES C 271, 7.10.1993, s. 1.

▼B

národne dohodnuté pravidlá o zabránení znečisťovaniu, ktoré majú vplyv na konštrukciu a prevádzku ropných tankerov; členské štáty sú zmluvnými stranami MARPOL 73/78.

(8) Podľa článku 3.3 MARPOL 73/78 sa tento dohovor nevzťahuje na vojnové lode, pomocné mechanizmy alebo iné plavidlá vlastnené alebo prevádzkované štátom a používané len pre vládne neziskové služby.

(9) Porovnanie veku tankerov a štatistík o nehodách ukazuje zvyšujúci sa podiel nehôd starších lodí. Podľa medzinárodnej dohody prijatie zmien dohovoru MARPOL 73/78 vyžadujúcich používanie konštrukčných noriem na dvojitý trup alebo ekvivalentných konštrukčných noriem pre existujúce ropné tankery s jednoduchým trupom, keď dosiahnu určitý vek, poskytne týmto tankerom vyšší stupeň ochrany proti znečisteniu v prípade zrážky alebo uviaznutia lode.

(10) Je v záujme spoločenstva, aby prijalo opatrenia, ktoré by zabezpečili, že ropné tankery vstupujúce do prístavov a príbrežných terminálov pod jurisdikciou členských štátov budú spĺňať požiadavky predpisu 13G prílohy I k dohovoru MARPOL 73/78, revidovaného v roku 2001 rezolúciou MEPC 95(46) s cieľom zmenšenia rizika ropného znečistenia pri nehode v európskych vodách.

(11) Zmeny a doplnky dohovoru MARPOL 73/78 prijaté IMO 6. marca 1992 nadobudli platnosť 6. júla 1993. Tieto opatrenia stanovujú konštrukčné požiadavky na ropné tankery týkajúce sa dvojitého alebo podobného trupu od 6. júla 1996 zamerané na prevenciu ropného znečistenia v prípade zrážky alebo uviaznutia lode. V rámci týchto zmien zavádzacia schéma pre ropné tankery s jednoduchým trupom, ktoré boli dodané pred uvedeným dátumom, nadobudla účinnosť od 6. júla 1995 a vyžaduje, aby tankery dodané do 1. júna 1982 spĺňali konštrukčné normy pre dvojitý alebo podobný trup najneskôr do 25-tich a v niektorých prípadoch do 30-tich rokov od dňa ich dodania. Také existujúce ropné tankery s jednoduchým trupom by nemali byť prevádzkované po roku 2007 a v niektorých prípadoch po roku 2012, ak nespĺňajú konštrukčné požiadavky na dvojitý alebo podobný trup podľa predpisu 13F prílohy I k dohovoru MARPOL 73/78. Pre existujúce ropné tankery s jednoduchým trupom dodané po 1. júni 1982 alebo tie, ktoré boli dodané do 1. júna 1982, boli prebudované a spĺňajú požiadavky dohovoru MARPOL 73/78 týkajúce sa nádrží s oddelenou záťažou a ich ochrannej polohy, sa tento termín posunie najneskôr do roku 2026.

(12) Nové dôležité zmeny a doplnky predpisu 13G prílohy I k dohovoru MARPOL 73/78 boli prijaté 27. apríla 2001 na 46. zasadaní Výboru IMO pre ochranu morského prostredia (MEPC-46) rezolúciou MEPC 95(46), nadobúdajú platnosť 1. septembra 2002 a zavádzajú nový zrýchlený postup pre ropné tankery s jednoduchým trupom. Príslušné termíny, ku ktorým musia tankery spĺňať požiadavky predpisu 13F prílohy I k dohovoru MARPOL 73/78, závisia na veľkosti a veku lode. Ropné tankery sú preto pri tomto postupe rozdelené do troch kategórií podľa ich hrubej priestornosti, konštrukcie a veku. Všetky tieto kategórie vrátane najnižšej (3) sú pre obchod v rámci spoločenstva dôležité.

(13) Konečným termínom, ku ktorému musia byť ropné tankery s jednoduchým trupom vyradené, je dátum dodania lode podľa rozvrhu od roku 2003 do roku 2007 pre kategóriu ropných tankerov (1) a do roku 2015 pre kategóriu ropných tankerov (2) a (3).

(14) Revidované nariadenie 13G prílohy I k dohovoru MARPOL 73/78 zachováva požiadavky na kategóriu tankerov (1) aj po 25 rokoch z hľadiska ich vybavenia bočnými cisternami alebo dvojitým dnom v ochrannej polohe, ktoré sa nepoužívajú na

▼B

prepravu nákladu alebo sa používajú len na prevádzku s hydrostaticky vyváženým zaťažením.

(15) Ten istý predpis zavádza požiadavku, aby ropné tankery kategórie (1) a (2) mohli byť naďalej prevádzkované po termíne ich dodania v roku 2005 alebo 2010 s podmienkou, že zodpovedajú schéme hodnotenia stavu (CAS), ktorú prijala IMO 27. apríla 2001 rezolúciou MEPC 94(46). CAS stanovuje povinnosť, aby riadiaca zložka vlajkového štátu vydala vyhlásenie o zhode a aby sa zapojila do overovacieho procesu CAS.

(16) Odsek 5 uvedeného predpisu umožňuje výnimku pre kategóriu ropných tankerov (2) a (3), ktoré môžu byť za určitých okolností prevádzkované po časovom limite ich vyraďovania. Odsek 8 toho istého predpisu poskytuje zmluvným stranám dohovoru MARPOL 73/78 právo odoprieť vstup do prístavov alebo príbrežných terminálov pod ich jurisdikciou tým ropným tankerom, ktoré sú prevádzkované v rámci tejto výnimky. Členské štáty deklarovali svoj zámer využiť toto právo. Rozhodnutie využiť toto právo sa musí oznámiť IMO.

(17) Je dôležité, aby ustanovenia tohto nariadenia neohrozili bezpečnosť posádky alebo ropných tankerov v prípade hľadania bezpečného prístavu alebo miesta zakotvenia.

(18) Aby mohli lodenice v členských štátoch opravovať ropné tankery s jednoduchým trupom, môžu členské štáty urobiť výnimky týkajúce sa povolenia vstupu takých lodí do svojich prístavov za predpokladu, že neprepravujú žiadny náklad.

(19) Malo by byť možné zmeniť niektoré ustanovenia tohto nariadenia tak, aby boli zosúladené s prijatými medzinárodnými nástrojmi, ktoré boli zmenené a doplnené alebo nadobudli platnosť po nadobudnutí platnosti tohto nariadenia bez rozšírenia jeho pôsobnosti. Také zmeny a doplnky by sa mohli prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa stanovuje postup výkonu implementačných právomocí prenesených na Komisiu ([1]).

(20) Vzhľadom na blížiaci sa termín pre ropné tankery s jednoduchým trupom, ktoré nespĺňajú požiadavky MARPOL 73/78 na nádrže s oddelenou záťažou a ich ochrannú polohu, a pretože to má pre ropné tankery kategórie (1) veľký význam, neexistujú žiadne dôvody na udržiavanie rôznych spoplatňovacích systémov uvedených v nariadení (ES) č. 2978/94 ([2]) pre také tankery a tankery, ktoré spĺňajú vyššie stanovené požiadavky po roku 2007, a preto by sa malo nariadenie (ES) č. 2978/94 zrušiť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Účel

Účelom tohto nariadenia je urýchlene zaviesť konštrukčné požiadavky dohovoru MARPOL 73/78 týkajúce sa dvojitého alebo ekvivalentného trupu pre ropné tankery s jednoduchým trupom ►M2 a zakázať prepravu ťažkých olejov v ropných tankeroch s jednoduchým trupom smerujúcich do prístavov alebo opúšťajúcich prístavy členských štátov. ◄

([1]) Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

([2]) Nariadenie Rady (ES) č. 2978/94 z 21. novembra 1994 o vykonávaní rezolúcie IMO A.747(18) o meraní tonáže zaťažovacích priestorov ropných tankerov s oddelenou záťažou (Ú. v. ES L 319, 12.12.1994, s. 1).

▼B

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

▼M2

1. Toto nariadenie sa vzťahuje na ropné tankery s nosnosťou 5 000 ton a väčšou:

— ktoré vstupujú do prístavu alebo predprístavu alebo opúšťajú prístav alebo predprístav, ktorý je pod jurisdikciou členského štátu, alebo kotvia v oblasti, ktorá je pod jurisdikciou členského štátu, bez ohľadu na to, pod akou vlajkou plávajú, alebo

— ktoré plávajú pod vlajkou členského štátu.

Na účely článku 4 ods. 3 sa toto nariadenie vzťahuje na ropné tankery s nosnosťou 600 ton a väčšou.

▼B

2. Toto nariadenie sa nevzťahuje na vojnové lode, pomocné mechanizmy alebo iné plavidlá vlastnené alebo prevádzkované štátom a používané len pre vládne neobchodné služby. Členské štáty sa budú snažiť, pokiaľ je to opodstatnené a realizovateľné, o dodržiavanie tohto nariadenia pre lode uvedené v tomto odseku.

Článok 3

Definície

Na účely tohto nariadenia:

▼M1

1. „Marpol 73/78“ znamená Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovania z lodí z roku 1973, zmenený a doplnený protokolom z roku 1978, ktorý sa k nemu vzťahuje, v ich aktualizovaných zneniach.

▼B

2. „revidované nariadenie 13G prílohy I k dohovoru MARPOL 73/78“ znamená zmeny a doplnky nariadenia 13G prílohy I k dohovoru MARPOL 73/78 a doplnku k osvedčeniu IOPP, prijaté ►M3 rezolúciou MEPC 111(50) zo 4. decembra 2003, ktorá nadobúda platnosť 4. apríla 2005 ◄;

3. „ropný tanker“ znamená ropný tanker definovaný v nariadení 1(4) prílohy I k dohovoru MARPOL 73/78;

4. „nosnosť“ znamená nosnosť definovanú v nariadení 1(22) prílohy I k dohovoru MARPOL 73/78;

5. „nový ropný tanker“ znamená nový ropný tanker definovaný v nariadení 1(26) prílohy I k dohovoru MARPOL 73/78;

6. „ropný tanker kategórie (1)“ znamená ropný tanker s nosnosťou 20 000 ton a viac, ktorý ako náklad prepravuje surovú ropu, vykurovacie oleje, ťažké dieselové oleje a mazacie oleje, a s nosnosťou 30 000 ton a viac, ktorý prepravuje ropné výrobky iné než sú uvedené vyššie a ktorý nespĺňa požiadavky na nové ropné tankery definované v nariadení 1(26) prílohy I k dohovoru MARPOL 73/78;

7. „ropný tanker kategórie (2)“ znamená ropný tanker s nosnosťou 20 000 ton a viac, ktorý ako náklad prepravuje surovú ropu, vykurovacie oleje, ťažké dieselové oleje a mazacie oleje, a s nosnosťou 30 000 ton a viac, ktorý prepravuje ropné výrobky iné, než sú uvedené vyššie, a ktorý spĺňa požiadavky na nové ropné tankery definované v nariadení 1(26) prílohy I k dohovoru MARPOL 73/78. ►M3 Akýkoľvek ropný tanker kategórie 2 bude vybavený bezpečne umiestenými nádržami s oddelenou záťažou (SBT/PL); ◄

▼B

8. „ropný tanker kategórie (3)“ znamená ropný tanker s nosnosťou 5 000 ton a viac, no menej, než je špecifikované v definícii v bodoch 6 a 7;

9. „ropný tanker s jednoduchým trupom“ znamená ropný tanker, ktorý nespĺňa konštrukčné požiadavky na dvojitý alebo ekvivalentný trup stanovené v nariadení 13F prílohy I k dohovoru MARPOL 73/78;

▼M3

10. ropný tanker s dvojitým trupom znamená:

a) ropný tanker s nosnosťou minimálne 5 000 ton, ktorý spĺňa konštrukčné požiadavky na dvojitý alebo ekvivalentný trup stanovené v nariadení 13F prílohy I k dohovoru MARPOL 73/78 alebo požiadavky stanovené v ods. 1 písm. c) revidovaného nariadenia 13G prílohy I k dohovoru MARPOL 73/78; alebo

b) ropný tanker s nosnosťou minimálne 600 ton, ale maximálne 5 000 ton, vybavený dvojitým lodným dnom alebo nádržami v súlade s ustanoveniami nariadenia 13F ods. 7 písm. a) prílohy I k dohovoru MARPOL 73/78 a bočnými nádržami alebo priestormi umiestnenými v súlade s nariadením 13F ods. 3 písm. a) a s požiadavkou na vzdialenosť *w* uvedenou v nariadení 13F ods. 7 písm. b) prílohy I k dohovoru MARPOL 73/78;

▼B

11. „vek“ znamená vek lode vyjadrený počtom rokov po termíne jeho dodania;

12. „ťažký dieselový olej“ znamená dieselový olej definovaný v revidovanom nariadení 13G prílohy I k dohovoru MARPOL 73/78;

13. „vykurovací olej“ znamená ťažké destiláty alebo zvyšky surovej ropy alebo zmesi takých materiálov definované v revidovanom nariadení 13G prílohy I k dohovoru MARPOL 73/78;

▼M2

14. „ťažké oleje“ znamenajú:

a) ropné oleje s hustotou pri 15 °C nad 900 kg/m^3 ([1]);

b) vykurovacie oleje s hustotou pri 15 °C nad 900 kg/m^3 alebo s kinematickou viskozitou pri 50 °C nad 180 mm^2/s ([2]);

c) bitúmen a decht a ich emulzie.

▼B

Článok 4

Zhoda ropných tankerov s jednoduchým trupom s konštrukčnými požiadavkami na dvojitý alebo ekvivalentný trup

1. Po uplynutí stanoveného termínu odo dňa dodania lode špecifikovaného nižšie nesmie byť žiadny ropný tanker prevádzkovaný pod vlajkou členského štátu ani žiadny ropný tanker, bez ohľadu na jeho vlajku, nesmie vstúpiť do prístavov alebo príbrežných terminálov pod jurisdikciou členského štátu, pokiaľ to nebude tanker s dvojitým trupom:

▼M2

a) ropné tankery kategórie 1:

— 2003 u lodí dodaných v roku 1980 alebo skôr,

— 2004 u lodí dodaných v roku 1981,

([1]) Zodpovedá stupňu API menšiemu než 25,7.
([2]) Zodpovedá kinematickej viskozite nad 180 cSt.

▼M2

— 2005 u lodí dodaných v roku 1982 alebo neskôr;

b) ropné tankery kategórie 2 a 3:

— 2003 u lodí dodaných v roku 1975 alebo skôr,

— 2004 u lodí dodaných v roku 1976,

— 2005 u lodí dodaných v roku 1977,

— 2006 u lodí dodaných v roku 1978 a 1979,

— 2007 u lodí dodaných v roku 1980 a 1981,

— 2008 u lodí dodaných v roku 1982,

— 2009 u lodí dodaných v roku 1983,

— 2010 u lodí dodaných v roku 1984 alebo neskôr.

---

2. Bez ohľadu na odsek 1, ropné tankery kategórie 2 alebo 3, ktoré sú vybavené len dvojitým dnom alebo dvojitou obšívkou a tieto priestory sa nepoužívajú na prepravu olejov a rozprestierajú sa po celej dĺžke nákladnej cisterny, alebo sú vybavené priestormi s dvojitým trupom nepoužívanými na prepravu olejov a rozprestierajúcimi sa po cele dĺžke nákladnej cisterny, no ktoré nespĺňajú podmienky pre výnimku z ustanovení odseku 1 písm. c) revidovaného predpisu 13G prílohy I dohovoru Marpol 73/78, môžu pokračovať v prevádzke po dni uvedenom v odseku 1, ak pritom neprekročia výročie dodania lode v roku 2015 alebo deň, v ktorom loď dosiahla vek 25 rokov odo dňa jej dodania, pričom platí skorší časový termín.

▼M4

3. Žiadnemu ropnému tankeru, prepravujúcemu ťažké oleje, bez ohľadu na jeho vlajku, nesmie byť povolené vstúpiť do prístavov alebo predprístavov alebo opustiť prístavy alebo predprístavy, ktoré sú pod jurisdikciou členského štátu, alebo kotviť v oblasti, ktorá je pod jurisdikciou členského štátu, pokiaľ taký tanker nemá dvojitý trup.

▼M2

4. Ropné tankery prevádzkované výhradne v prístavoch a vo vnútrozemskej plavbe môžu byť vyňaté z povinnosti uplatňovania odseku 3 za predpokladu, že sú držiteľmi riadnych osvedčení podľa právnych predpisov pre vnútrozemskú plavbu.

5. Ropné tankery s nosnosťou menšou než 5 000 ton musia splniť ustanovenia odseku 3 najneskôr k výročiu dodania lode v roku 2008.

6. Do 21. októbra 2005 môže členský štát v prípadoch, keď si ľadové podmienky vyžadujú použitie lodí so zosilnenou protiľadovou konštrukciou, povoliť ropným tankerom s jednoduchým trupom a zosilnenou protiľadovou konštrukciou, ktoré sú vybavené dvojitým dnom a takýto priestor sa nepoužíva na prepravu olejov a rozprestiera sa po cele dĺžke nákladnej cisterny, vstúpiť do prístavu alebo predprístavu, alebo opustiť prístav alebo predprístav, ktorý je pod jurisdikciou členského štátu, alebo kotviť v oblasti, ktorá je pod jurisdikciou členského s nákladom ťažkých olejov za predpokladu, že oleje sú prepravované len v centrálnych cisternách lode.

Článok 5

Zhoda lodí kategórie 2 a 3 so schémou hodnotenia stavu

Bez ohľadu na vlajku, pod ktorou plávajú, nesmie byť ropným tankerom, starším než 15 rokov, povolené vstúpiť do prístavov alebo predprístavov, alebo opustiť prístavy alebo predprístavy, ktoré sú pod jurisdikciou členského štátu, alebo kotviť v oblasti, ktorá je pod jurisdikciou členského štátu po výročí dodania lode, v roku 2005 pre lode kategórie 2 a 3, pokiaľ lode nezodpovedajú schéme posudzovania stavu uvedenej v článku 6.

▼M2

Článok 6

Schéma posudzovania stavu

Na účely článku 5 sa uplatňuje schéma posudzovania stavu prijatá ►M3 rezolúciou MEPC 94(46) z 27. apríla 2001, zmenenú a doplnenú rezolúciou MEPC 99(48) z 11. októbra 2002 a rezolúciou MEPC 112(50) zo 4. decembra 2003 ◄, v znení neskorších zmien a doplnkov.

▼B

Článok 7

Konečný termín

Po termíne od dátumu dodania lode v roku 2015 sa:

— pokračovanie prevádzky ropných tankerov kategórie (2) a (3) plávajúcich pod vlajkou členského štátu v súlade s odsekom 5 revidovaného nariadenia 13G prílohy I dohovoru MARPOL 73/78 a

— vstup do prístavov alebo príbrežných terminálov pod jurisdikciou členského štátu ropným tankerom kategórie (2) a (3), bez ohľadu na to, že pokračujú v prevádzke pod vlajkou tretieho štátu v súlade s odsekom 5 revidovaného nariadenia 13G prílohy I dohovoru MARPOL 73/78 nepovoľuje.

Článok 8

Výnimky pre lode, ktoré sa nachádzajú v ťažkostiach alebo lode, ktoré sa majú opravovať

▼M2

1. Odchylne od článkov 4, 5 a 7 môže príslušný orgán členského štátu, s výhradou vnútroštátnych ustanovení, povoliť za výnimočných okolností jednotlivej lodi vstup do prístavu alebo predprístavu, alebo opustenie prístavu alebo predprístavu, ktorý je pod jurisdikciou členského štátu, alebo kotvenie v oblasti, ktorá je pod jurisdikciou členského štátu, keď:

▼B

— sa ropný tanker nachádza v ťažkostiach a hľadá miesto zakotvenia,

— nenaložený tanker pláva do prístavu, v ktorom sa bude opravovať.

2. Členský štát v primeranej lehote, no najneskôr do 1. septembra 2002, oznámi Komisii ustanovenia vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré bude uplatňovať za okolností uvedených v odseku 1. Komisia o tom bude informovať ostatné členské štáty.

Článok 9

Oznámenie pre IMO

1. Predsedníctvo Rady, konajúc v mene členských štátov, a Komisia spoločne informujú IMO o prijatí tohto nariadenia, pričom sa urobí odkaz na článok 211, odsek 3 Dohovoru Organizácie spojených národov o morskom práve.

2. Každý členský štát informuje IMO o svojom rozhodnutí týkajúcom sa odopretia vstupu ropných tankerov podľa článku 7 tohto nariadenia prevádzkovaných v súlade s ustanoveniami odseku 5 revidovaného nariadenia 13G prílohy I k dohovoru MARPOL 73/78 do prístavov alebo príbrežných terminálov pod jeho jurisdikciou na základe odseku 8 písm. b) revidovaného nariadenia 13G prílohy I k dohovoru MARPOL 73/78.

▼B

3. Každý členský štát oznámi IMO povolenie, dočasné pozastavenie, odvolanie alebo odmietnutie prevádzky ropného tankera kategórie (1) alebo (2) oprávneného plávať pod jeho vlajkou v súlade s článkom 5 na základe odseku 8a) revidovaného nariadenia 13G prílohy I dohovoru MARPOL 73/78.

▼M5

Článok 10

Postup výboru

1. Komisii pomáha Výbor pre bezpečnosť na mori a zabránenie znečisťovania z lodí (COSS) zriadený na základe článku 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 ([1]).

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

▼B

Článok 11

Postup pri zmenách a doplnkoch

▼M5

Komisia môže zmeniť a doplniť odkazy v tomto nariadení na pravidlá prílohy I k dohovoru MARPOL 73/78, ako aj na rezolúcie MEPC 111(50) a 94(46), zmenené a doplnené rezolúciami MEPC 99(48) a 112(50), aby sa odkazy uviedli do súladu so zmenami a doplneniami uvedených pravidiel a rezolúcií prijatými IMO, ak takéto zmeny a doplnenia nerozširujú rozsah pôsobnosti tohto nariadenia. Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia sa prijmú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 10 ods. 2.

▼M1

Zmeny a doplnky medzinárodných nástrojov uvedených v článku 3 ods. 1 sa môžu vylúčiť z rozsahu platnosti tohto nariadenia podľa článku 5 nariadenia (ES) č. 2099/2002 z 5. novembra 2002.

▼B

Článok 12

Zrušenie

Nariadenie Rady (ES) č. 2978/94 sa týmto ruší s účinnosťou od 31. decembra 2007.

Článok 13

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobudne účinnosť dvadsiaty deň odo dňa jeho uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskych spoločenstiev.*

Toto nariadenie je záväzné vo svojej celistvosti a je priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

([1]) Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1.