Käesolev dokument on vaid dokumenteerimisvahend ja institutsioonid ei vastuta selle sisu eest

►B **EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EÜ) nr 417/2002,**

18. veebruar 2002,

topeltpõhja ja -parraste või samaväärsete konstruktsiooninõuete kiirendatud järkjärgulise kasutuselevõtu kohta ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite puhul, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EÜ) nr 2978/94

(EÜT L 64, 7.3.2002, lk 1)

Muudetud:

		Euroopa Liidu Teataja		
		nr	lehekülg	kuupäev
►M1	Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 2099/2002, 5. november 2002	L 324	1	29.11.2002
►M2	Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1726/2003, 22. juuli 2003	L 249	1	1.10.2003
►M3	Komisjoni määrus (EÜ) nr 2172/2004, 17. detsember 2004	L 371	26	18.12.2004
►M4	Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 457/2007, 25. aprill 2007	L 113	1	30.4.2007
►M5	Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 219/2009, 11. märts 2009	L 87	109	31.3.2009
►M6	Komisjoni määrus (EÜ) nr 1163/2009, 30. november 2009	L 314	13	1.12.2009

▼B

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EÜ) nr 417/2002,

18. veebruar 2002,

topeltpõhja ja -parraste või samaväärsete konstruktsiooninõuete kiirendatud järkjärgulise kasutuselevõtu kohta ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite puhul, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EÜ) nr 2978/94

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 80 lõiget 2,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut, ([1])

võttes arvesse majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust, ([2])

võttes arvesse regioonide komitee arvamust, ([3])

toimides vastavalt asutamislepingu artiklis 251 ettenähtud korrale ([4])

ning arvestades järgmist:

(1) Ühise transpordipoliitika raames tuleb võtta lisameetmeid, et tõhustada meretranspordi ohutust ja vähendada reostust.

(2) Ühendus on tõsiselt mures naftatankeritega toimuvate laevaõnnetuste ning nendest tuleneva rannaalade reostuse ja loomastiku ning taimestiku ja muude mere elusressursside kahjustamise pärast.

(3) Oma teatises ühise mereohutuspoliitika kohta toonitas komisjon erakorralise keskkonna-ja transpordinõukogu 25. jaanuari 1993. aasta taotlust toetada Rahvusvahelist Mereorganisatsiooni (IMO) uute ja olemasolevate laevade ohutuse erinevuste vähendamisel olemasolevate laevade ajakohastamise ja/või järkjärgulise kasutuselt kõrvaldamisega.

(4) Oma resolutsioonis ühise mereohutuspoliitika kohta ([5]) tervitas Euroopa Parlament komisjoni teatist ja kutsus üles võtma meetmeid eeskätt tankerite ohutusnormide tõhustamiseks.

(5) Oma 8. juuni 1993. aasta resolutsioonis ühise mereohutuspoliitika kohta ([6]) toetas nõukogu täielikult komisjoni teatise eesmärke.

(6) Oma 20. jaanuaril 2000. aastal tehtud resolutsioonis naftareostuse kohta Prantsusmaa rannalähedastes vetes tervitas Euroopa Parlament kõiki komisjoni pingutusi naftatankerite topeltpõhja ja -parrastega konstruktsiooni kohustuslikuks muutmise kuupäeva varasemaks muutmisel.

(7) Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) on 1973. aasta rahvusvahelises konventsioonis laevade põhjustatud merereostuse vältimise kohta ja sellega seotud 1978. aasta protokollis (MARPOL 73/78) kehtestanud rahvusvaheliselt kokkulepitud

([1]) EÜT C 212 E, 25.7.2000, lk 121 ja EÜT C 154 E, 29.5.2001, lk 41.
([2]) EÜT C 14, 16.1.2001, lk 22.
([3]) EÜT C 22, 24.1.2001, lk 19.
([4]) Euroopa Parlamendi 30. novembri 2000. aasta arvamus (EÜT C 228, 13.8.2001, lk 140), nõukogu 7. augusti 2001. aasta ühine seisukoht (EÜT C 307, 31.10.2001, lk 41) ja Euroopa Parlamendi 13. detsembri 2001. aasta otsus.
([5]) EÜT C 91, 28.3.1994, lk 301.
([6]) EÜT C 271, 7.10.1993, lk 1.

▼B

reostuse vältimise eeskirjad, mis käsitlevad naftatankerite konstruktsiooni ja käitamist. Liikmesriigid on MARPOL 73/78 lepinguosalised.

(8) Vastavalt MARPOL 73/78 artiklile 3.3 ei kohaldata seda konventsiooni sõjalaevade, mereväe abilaevade või muude riigile kuuluvate või riigi käitatavate laevade suhtes, mida kasutatakse ainult riiklikel mittekaubanduslikel eesmärkidel.

(9) Tankerite vanuse ja õnnetusjuhtumise statistika võrdlus näitab vanemate laevade õnnetusjuhtumise kasvu. Rahvusvaheliselt on kokku lepitud, et 1992. aasta MARPOL 73/78 muudatuste vastuvõtmine, mis nõuavad topeltpõhja ja -parraste või samaväärsete konstruktsioonistandardite kohaldamist olemasolevate ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite suhtes, kui need jõuavad teatavasse vanusesse, annab neile kokkupõrke või karilejooksmise korral suurema kaitse juhusliku naftareostuse vastu.

(10) Ühenduse huvides on võtta meetmed tagamaks, et liikmesriikide jurisdiktsiooni alla kuuluvatesse sadamatesse ja avamereterminalidesse sisenevad ning liikmesriikide lippude all sõitvad naftatankerid järgiksid Euroopa vetes juhusliku naftareostuse ohu vähendamiseks MARPOL 73/78 I lisa eeskirja 13G, mis on 2001. aastal üle vaadatud otsusega MEPC 95(46).

(11) IMO 6. märtsil 1992. aastal vastu võetud MARPOL 73/78 konventsiooni muudatused jõustusid 6. juulil 1993. Need meetmed kehtestavad 6. juulil 1996 ja pärast seda tarnitud naftatankeritele topeltpõhja ja -parraste või samaväärse konstruktsiooni nõuded, mille eesmärk on naftareostuse vältimine kokkupõrke või karilejooksmise korral. Nende muudatuste raames jõustus alates 6. juulist 1995 enne seda kuupäeva tarnitud ühekordse põhja ja parrastega tankerite järkjärgulise kõrvaldamise kava, mis nõuab, et enne 1. juunit 1982 tarnitud tankerid vastaksid hiljemalt 25 aastat ja mõnedel juhtudel 30 aastat pärast nende tarnimist topeltpõhja ja -parraste või samaväärsetele konstruktsiooninõuetele. Selliseid olemasolevaid ühekordse põhja ja parrastega tankereid ei lubata pärast 2007. aastat ja mõnedel juhtudel 2012. aastat käitada, kui nad ei vasta MARPOL 73/78 I lisa eeskirja 13F topeltpõhja ja -parraste või samaväärsetele konstruktsiooninõuetele. Olemasolevate pärast 1. juunit 1982 tarnitud tankerite puhul ja tankerite puhul, mis on tarnitud enne 1. juunit 1982 ja ümber ehitatud vastavalt MARPOL 73/78 nõuetele eraldatud ballastitankide ja nende kaitstud asukoha osas, on kõige hilisem tähtpäev 2026. aasta.

(12) IMO merekeskkonna kaitse komitee 46. istungjärk (MEPC-46) võttis 27. aprillil 2001 otsusega MEPC 95(46) vastu MARPOL 73/78 I lisa eeskirja 13G uued olulised, 1. septembril 2002 jõustuvad parandused, millega kehtestati uus ühekordse põhja ning parrastega naftatankerite järkjärgulise kõrvaldamise kiirendatud kava. Vastavad lõppkuupäevad, millal tankerid peavad vastama MARPOL 73/78 I lisa eeskirjale 13F, sõltuvad laeva suurusest ja vanusest. Naftatankerid on selles kavas seetõttu jagatud kolme liiki vastavalt nende tonnaažile, konstruktsioonile ja vanusele. Kõik need liigid, kaasa arvatud madalaim (3), on ühendusesiseses kaubanduses olulised.

(13) Konkreetse ühekordse põhja ja parrastega naftatankeri järkjärgulise kõrvaldamise tähtpäev on laeva tarnimiskuupäeva aastapäev vastavalt kavale, mis algab aastal 2003 ja kestab liigi 1 naftatankerite puhul kuni 2007. aastani ning liikide 2 ja 3 naftatankerite puhul 2015. aastani.

(14) Ülevaadatud MARPOL 73/78 I lisa eeskiri 13G nõuab, et liigi 1 tankeritel oleks 25 aasta pärast küljetankid või topeltpõhjad kaitsvates kohtades, mida ei kasutata lasti veoks, või et need töötaksid ainult hüdrostaatiliselt tasakaalustatud lastimisega.

▼B

(15) Sama eeskiri kehtestab nõude, et liikide 1 ja 2 naftatankerid võivad jätkata tegevust pärast oma tarnimiskuupäeva aastapäeva vastavalt 2005. ja 2010. aastal ainult juhul, kui need vastavad 27. aprillil 2001. aastal IMO otsusega MEPC 94(46) vastuvõetud seisukorra hindamise kava tingimustele (CAS). Seisukorra hindamise kava kohustab lipuriigi haldusorganit andma vastavustõendi ja osalema seisukorra hindamise kava läbivaatusmenetlustes.

(16) Nimetatud eeskirja lõige 5 lubab teha erandi liikide 2 ja 3 naftatankeritele, et need saaksid teatavates olukordades tegutseda pärast oma järkjärgulise kõrvaldamise tähtaega. Sama eeskirja lõige 8b annab MARPOL 73/78 konventsiooni lepinguosalistele õiguse keelata selle erandi alusel kasutavate naftatankerite sisenemine oma pädevusse kuuluvatesse sadamatesse või avamerematerminalidesse. Liikmesriigid on teatanud oma kavatsusest seda õigust kasutada. Otsus seda õigust kasutada tuleb edastada IMO-le.

(17) Oluline on tagada, et käesoleva määruse sätted ei ohustaks turvapaika või ohutut paika otsivate meeskondade või naftatankerite turvalisust.

(18) Liikmesriikide laevatehastes ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite parandamise võimaldamiseks võivad liikmesriigid teha erandeid, lubades sellistel laevadel oma sadamatesse siseneda juhul, kui need ei vea lasti.

(19) Teatavaid käesoleva määruse sätteid peaks olema võimalik reguleerimisala laiendamata muuta, et viia need vastavusse rahvusvaheliste vahenditega, mis võetakse vastu, mida muudetakse või mis jõustuvad pärast käesoleva määruse muutmist. Sellised muudatused tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendamisvolituste kasutamise menetlused ([1]).

(20) Pidades silmas lähenevat tähtaega ühekordse põhja ja parrastega naftatankeritele, mis ei vasta MARPOL 73/78 nõuetele eraldatud ballastitankide ja nende kaitsva asukoha osas, ning kuna see puudutab eeskätt liigi 1 tankereid, ei ole põhjust säilitada määrusega (EÜ) nr 2978/94 ([2]) ettenähtud diferentseeritud maksete süsteemi selliste naftatankerite ja nimetatud nõuetele vastavate naftatankerite vahel pärast aastat 2007 ning seetõttu tuleks määrus (EÜ) nr 2978/94 kehtetuks tunnistada,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Eesmärk

Käesoleva määruse eesmärk on kiirendatud järkjärgulise juurutamiskava kehtestamine MARPOL 73/78 konventsiooni topeltpõhja ja -parraste või samaväärsete konstruktsiooninõuete kohaldamiseks ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite suhtes ►M2 ning keelata raskete õlide klassi liigitatud õli transportimine liikmesriikide sadamatesse või sadamatest ühekordse põhja ja parrastega naftatankeritega. ◄

([1]) EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23

([2]) Nõukogu 21. novembri 1994. aasta määrus (EÜ) nr 2978/94 eraldatud ballastiga naftatanklaevade ballastiruumide mahutavuse mõõtmist käsitleva Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni resolutsiooni A.747(18) rakendamise kohta (EÜT L 319, 12.12.1994, lk 1).

▼B

Artikkel 2

Kohaldamisala

▼M2

1. Käesolevat määrust kohaldatakse 5 000tonnise ja suurema kandevõimega naftatankerite suhtes:

— mis sisenevad sadamasse või lahkuvad sadamast, mis kuulub liikmesriigi jurisdiktsiooni alla, või jäävad ankrusse liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvas kaldalähedases terminalis, olenemata nende lipust, või

— mis sõidavad liikmesriigi lipu all.

Käesolevat määrust kohaldatakse artikli 4 lõike 3 kohaldamisel 600tonnise ja suurema kandevõimega naftatankerite suhtes.

▼B

2. Käesolevat määrust ei kohaldata ühegi sõjalaeva, mereväe abilaeva või muu riigile kuuluva või riigi käitatava laeva suhtes, mida praegu kasutatakse ainult riiklikel mittekaubanduslikel eesmärkidel. Liikmesriigid püüavad käesolevas lõikes nimetatud laevade puhul mõistlikkuse ja võimalikkuse piires respekteerida käesolevat määrust.

▼M6

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

1) „MARPOL 73/78"– rahvusvaheline konventsioon laevade põhjustatud merereostuse vältimise kohta (1973), mida on muudetud selle juurde kuuluva 1978. aasta protokolliga (ajakohastatud versioonid);

2) „naftatanker"– MARPOL 73/78 I lisa eeskirjas 1.5 määratletud naftatanker;

3) „kandevõime"– MARPOL 73/78 I lisa eeskirjas 1.23 määratletud kandevõime;

4) „liigi 1 naftatanker"– naftatanker, mille kandevõime on 20 000 tonni või rohkem ja mis veab lastina toornaftat, kütteõli, rasket diisliõli või määrdeõli või mille kandevõime on 30 000 tonni või rohkem ja mis veab eespool nimetamata naftat ning mis ei vasta MARPOL 73/78 I lisa eeskirjades 18.1–18.9 ja 18.12–18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 ja 35.3 määratletud nõuetele;

5) „liigi 2 naftatanker"– naftatanker, mille kandevõime on 20 000 tonni või rohkem ja mis veab lastina toornaftat, kütteõli, rasket diisliõli või määrdeõli või mille kandevõime on 30 000 tonni või rohkem ja mis veab eespool nimetamata naftat ning mis vastab MARPOL 73/78 I lisa eeskirjades 18.1–18.9 ja 18.12–18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 ja 35.3 määratletud nõuetele ning mis on varustatud kaitstult paigutatud eraldatud ballastitankidega (SBT/ PL);

6) „liigi 3 naftatanker"– naftatanker, mille kandevõime on 5 000 tonni või rohkem, aga vähem kui määratlustes 4 ja 5 täpsustatud;

7) „ühekordse põhja ja parrastega naftatanker"– naftatanker, mis ei vasta MARPOL 73/78 I lisa eeskirjades 19 ja 28.6 määratletud topeltpõhja ja -parraste või samaväärsetele konstruktsiooninõuetele;

8) „topeltpõhja ja –parrastega naftatanker"–

   a) naftatanker, mille kandevõime on 5 000 tonni või rohkem ja mis vastab MARPOL 73/78 I lisa eeskirjades 19 ja 28.6 määratletud topeltpõhja ja -parraste või samaväärsetele kons-

▼M6

truktsiooninõuetele või MARPOL 73/78 I lisa eeskirjas 20.1.3 määratletud nõuetele; või

b) naftatanker, mille kandevõime on 600 tonni või rohkem, kuid vähem kui 5 000 tonni, ja mis on varustatud MARPOL 73/78 I lisa eeskirja 19.6.1 kohaselt topeltpõhjaga paakidega või ruumidega ja eeskirja 19.3.1 kohaselt küljetankide või -ruumidega ning mille vahemaa w vastab MARPOL 73/78 I lisa eeskirjas 19.6.2 määratletud nõuetele;

9) „vanus"– laeva vanus, mis on laeva tarnimiskuupäevast möödunud aastate arv;

10) „raske diisliõli"– MARPOL 73/78 I lisa eeskirjas 20 määratletud diisliõli;

11) „kütteõli"– MARPOL 73/78 I lisa eeskirjas 20 määratletud toornafta rasked destillaadid või jäägid või nende ainete segud;

12) „rasked õlid"–

a) toornafta tihedusega üle 900 kg/m^3 temperatuuril 15 °C ([1]);

b) muud naftatooted kui toornafta tihedusega üle 900 kg/m^3 temperatuuril 15 °C või kinemaatilise viskoossusega üle 180 mm^2/s temperatuuril 50 °C ([2]);

c) bituumen ja tõrv ning nende emulsioonid.

▼B

Artikkel 4

Ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite vastavus topeltpõhja ja -parraste või samaväärsetele konstruktsiooninõuetele

1. Ühelgi naftatankeril ei lubata sõita liikmesriigi lipu all ega lipust olenemata siseneda liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvatesse sadamatesse või avamereterminalidesse pärast laeva tarnekuupäeva aastapäeva edaspidi täpsustatud aastal, kui sellel tankeril ei ole topeltpõhja ja -pardaid:

▼M2

a) 1. kategooria naftatankerite puhul:

— aasta 2003 aastal 1980 või varem tarnitud laevade puhul,

— aasta 2004 aastal 1981 tarnitud laevade puhul,

— aasta 2005 aastal 1982 või hiljem tarnitud laevade puhul;

b) 2. ja 3. kategooria naftatankerite puhul:

— aasta 2003 aastal 1975 või varem tarnitud laevade puhul,

— aasta 2004 aastal 1976 tarnitud laevade puhul,

— aasta 2005 aastal 1977 tarnitud laevade puhul,

— aasta 2006 aastatel 1978 ja 1979 tarnitud laevade puhul,

— aasta 2007 aastatel 1980 ja 1981 tarnitud laevade puhul,

— aasta 2008 aastal 1982 tarnitud laevade puhul,

— aasta 2009 aastal 1983 tarnitud laevade puhul,

— aasta 2010 aastal 1984 või hiljem tarnitud laevade puhul.

([1]) Vastavalt API klassile alla 25,7.
([2]) Vastavalt kinemaatilisele viskoossusele üle 180 cSt.

▼M2

2. Olenemata lõikest 1 võib 2. või 3. kategooria naftatankereid, millel on kogu lastitanki ulatuses topeltpõhi ja -pardad, mida ei ole kasutatud nafta transportimiseks, või naftatankereid, ning mis on kogu lastitanki ulatuses varustatud topeltkerega, mida ei ole kasutatud nafta transportimiseks, kuid mis ►M6 ei vasta MARPOL 73/78 I lisa läbivaadatud määruse 20.1.3 ◄ sätetega seotud erandi tingimustele, jätkuvalt kasutada pärast lõikes 1 nimetatud kuupäeva, kuid mitte kauem kui laeva tarnimiskuupäeva aastapäevani aastal 2015 või kuupäevani, mil laev on tarnimiskuupäevast arvates saanud 25aastaseks, olenevalt sellest, kumb nendest on varasem.

▼M4

3. Ühelgi raskete õlide klassi liigitatud õli transportival naftatankeril ei ole lubatud sõita liikmesriigi lipu all, välja arvatud juhul, kui tegemist on topeltpõhja ja -parrastega naftatankeriga.

Ühelgi raskete õlide klassi liigitatud õli transportival naftatankeril, olenemata selle lipust, ei lubata siseneda liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvatesse sadamatesse või avamereterminalidesse ega nendest lahkuda ega jääda ankrusse aladel, mis kuuluvad liikmesriigi jurisdiktsiooni alla, välja arvatud juhul, kui tegemist on topeltpõhja ja -parrastega naftatankeriga.

▼M2

4. Naftatankeritele, mida kasutatakse ainult sadamates ja siseveeteedel, võib anda erandi seoses lõike 3 kohaselt ettenähtud kohustusega, kui nendel on nõuetekohane sertifikaat siseveeteid käsitlevate õigusaktide alusel.

5. Alla 5 000 tonnise kandevõimega naftatankerid peavad vastama lõike 3 sätetele hiljemalt laeva tarnimiskuupäeva aastapäeval aastal 2008.

6. Liikmesriik võib juhtudel, kui jäätingimuste tõttu on vaja kasutada tugevdatud laeva, 21. oktoobrini 2005 lubada, et raskete õlide klassi liigitatud õlilastiga ning jäätugevdusega varustatud naftatankerid, millel on ühekordne kere ja topeltpõhi, mis on kogu lastitanki pikkune ja mida ei ole kasutatud naftaveoks, võivad siseneda kõnesoleva liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvasse sadamasse või kaldalähedasse terminali või nendest lahkuda või jääda ankrusse liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluval alal, kui raskete õlide klassi liigitatud õli transporditakse ainult laeva keskmistes paakides.

Artikkel 5

2. ja 3. kategooria laevade vastavus seisukorra hindamise kavale

Olenemata lipust ei tohi ühekordse kerega naftatanker vanusega üle 15 aasta siseneda liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvatesse sadamatesse või kaldalähedastesse terminalidesse ega nendest lahkuda ega jääda ankrusse liikmesriigi jurisdiktsiooni all olevatel aladel pärast tarnimiskuupäeva aastapäeva, mis 2. ja 3. kategooria laevade puhul on aastal 2005, kui laev ei vasta artiklis 6 nimetatud seisundi hindamise kavas ettenähtud tingimustele.

Artikkel 6

Seisukorra hindamise kava

Artikli 5 kohaldamisel kohaldatakse ►M3 27. aprilli 2001. aasta otsus MEPC 94(46), viimati muudetud 11. oktoobri 2002. aasta otsusega MEPC 99(48) ja 4. detsembri 2003. aasta otsusega MEPC 112(50) ◄ kehtestatud seisukorra hindamise kava, millesse on tehtud muudatusi.

▼B

Artikkel 7

Tähtpäev

Pärast laeva tarnimise aastapäeva aastal 2015 ei ole:

— liikmesriigi lipu all sõitvate liigi 2 ja liigi 3 naftatankerite tegevuse jätkumine ►M6 vastavalt MARPOL 73/78 I lisa eeskirjale 20.5 ◄ ja

— muude liigi 2 ja liigi 3 naftatankerite sisenemine liikmesriigi pädevuses olevatesse sadamatesse või avamereterminalidesse olenemata sellest, kas need jätkavad tegutsemist kolmanda riigi lipu all, ►M6 vastavalt MARPOL 73/78 I lisa eeskirjale 20.5 ◄, enam lubatud.

Artikkel 8

Erandid raskustes laevadele või remonditavatele laevadele

▼M2

1. Erandina artiklitest 4, 5 ja 7 võib liikmesriigi pädev asutus, kui siseriiklikud õigusnormid ei näe ette teisiti, lubada erandjuhtudel konkreetsel laeval siseneda selle riigi jurisdiktsiooni alla kuuluvasse sadamasse või kaldalähedasse terminali või jääda ankrusse selle liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluval alal, kui:

▼B

— naftatanker on raskustes ja otsib ohutut paika,

— lastimata naftatanker sõidab sadamasse remonti.

2. Liikmesriigid teatavad õigel ajal, hiljemalt enne 1. septembrit 2002, komisjonile siseriiklikud õigusnormid, mida nad kohaldavad lõikes 1 nimetatud asjaoludel. Komisjon teatab sellest teistele liikmesriikidele.

Artikkel 9

IMO-le teatamine

1. Nõukogu eesistujariik, tegutsedes liikmesriikide nimel, ja komisjon teatavad ühiselt IMO-le käesoleva määruse vastuvõtmisest, mille kohaselt viidatakse Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni mereõiguse konventsiooni artikli 211 lõikele 3.

2. Iga liikmesriik teatab IMO-le oma otsusest keelata vastavalt käesoleva määruse artiklile 7 naftatankeritele, mis tegutsevad ►M6 vastavalt MARPOL 73/78 I lisa eeskirjale 20.5 ◄, MARPOL 73/78 I lisa ►M6 eeskirja 20.8.2 alusel ◄ sissepääs oma jurisdiktsiooni all olevatesse sadamatesse või avamereterminalidesse.

3. Iga liikmesriik teatab IMO-le, kui ta vastavalt artiklile 5 ►M6 MARPOL 73/78 I lisa eeskirja 20.8.1 alusel ◄ lubab, peatab, lõpetab või jätab lubamata liigi 1 või liigi 2 naftatankeri tegevuse, millel on õigus sõita tema lipu all.

▼M5

Artikkel 10

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 2099/2002 ([1]) artikli 3 kohaselt asutatud laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee (COSS).

([1]) EÜT L 324, 29.11.2002, lk 1.

▼M5

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1 kuni 4 ja artiklit 7, võttes arvesse nimetatud otsuse artikli 8 sätteid.

▼B

Artikkel 11

Muutmise kord

▼M5

Komisjon võib vajadusel muuta käesoleva määruse viiteid MARPOL 73/78 I lisa eeskirjadele ning samuti resolutsioonidele MEPC 111(50) ja MEPC94(46) (mida on muudetud resolutsioonidega MEPC 99(48) ning MEPC 112(50)), et ühtlustada viited nende IMO poolt vastu võetud eeskirjade ja resolutsioonide muudatustega niivõrd, kuivõrd sellised muudatused ei laienda käesoleva määruse reguleerimisala. Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähemolulisi sätteid, võetakse vastu artikli 10 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetluse kohaselt.

▼M1

Artikli 3 lõikes 1 nimetatud rahvusvahelise õiguse aktides tehtud muudatused võib käesoleva määruse reguleerimisalast välja jätta määruse (EÜ) nr 2099/2002 artikli 5 alusel.

▼B

Artikkel 12

Kehtetuks tunnistamine

Määrus (EÜ) nr 2978/94 tunnistatakse käesolevaga kehtetuks alates 31. detsembrist 2007.

Artikkel 13

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Ühenduste Teatajas*.

Käesolevat määrust kohaldatakse alates 1. septembrist 2002.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.