Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

►B REGOLAMENTO (CE) N. 417/2002 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 18 febbraio 2002

sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo e che abroga il regolamento (CE) n. 2978/94 del Consiglio

(GU L 64 del 7.3.2002, pag. 1)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►M1	Regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 novembre 2002	L 324	1	29.11.2002
►M2	Regolamento (CE) n. 1726/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 luglio 2003	L 249	1	1.10.2003
►M3	Regolamento (CE) n. 2172/2004 della Commissione del 17 dicembre 2004	L 371	26	18.12.2004
►M4	Regolamento (CE) n. 457/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 aprile 2007	L 113	1	30.4.2007
►M5	Regolamento (CE) n. 219/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009	L 87	109	31.3.2009
►M6	Regolamento (CE) n. 1163/2009 della Commissione del 30 novembre 2009	L 314	13	1.12.2009

▼B

REGOLAMENTO (CE) N. 417/2002 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 18 febbraio 2002

sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo e che abroga il regolamento (CE) n. 2978/94 del Consiglio

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione ([1]),

visto il parere del Comitato economico e sociale ([2]),

visto il parere del Comitato delle regioni ([3]),

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ([4]),

considerando quanto segue:

(1) Nell'ambito della politica comune dei trasporti devono essere adottate nuove misure al fine di migliorare la sicurezza e di prevenire l'inquinamento nei trasporti marittimi.

(2) La Comunità è seriamente preoccupata per i sinistri marittimi causati da petroliere e per l'inquinamento delle coste comunitarie che ne consegue, nonché per i danni provocati alla fauna, alla flora e ad altre risorse marine.

(3) Nella comunicazione per una politica comune sulla sicurezza dei mari la Commissione ha posto l'accento sulla richiesta del Consiglio straordinario «Ambiente e Trasporti» del 25 gennaio 1993 di sostenere le iniziative dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) in materia di riduzione del divario tra la sicurezza delle navi di nuova costruzione e delle navi esistenti grazie a migliorie e/o alla progressiva eliminazione delle navi esistenti.

(4) Nella risoluzione su una politica comune sulla sicurezza dei mari ([5]) il Parlamento europeo ha accolto favorevolmente la comunicazione della Commissione ed ha sollecitato in particolare azioni volte a migliorare le norme di sicurezza delle navi cisterna.

(5) Nella risoluzione dell'8 giugno 1993 per una politica comune sulla sicurezza dei mari ([6]) il Consiglio ha pienamente condiviso gli obiettivi formulati nella comunicazione della Commissione.

(6) Nella risoluzione sulla fuoriuscita di petrolio al largo delle coste francesi, adottata il 20 gennaio 2000, il Parlamento europeo ha accolto favorevolmente le iniziative della Commissione volte ad anticipare la data di introduzione dell'obbligo del doppio scafo per le petroliere.

([1]) GU C 212 E del 25.7.2000, pag. 121 e GU C 154 E del 29.5.2001, pag. 41.
([2]) GU C 14 del 16.1.2001, pag. 22.
([3]) GU C 22 del 24.1.2001, pag. 19.
([4]) Parere del Parlamento europeo del 30 novembre 2000 (GU C 228 del 13.8.2001, pag. 140), posizione comune del Consiglio del 7 agosto 2001 (GU C 307 del 31.10.2001, pag. 41) e decisione del Parlamento europeo del 13 dicembre 2001.
([5]) GU C 91 del 28.3.1994, pag. 301.
([6]) GU C 271 del 7.10.1993, pag. 1.

▼B

(7) L'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha stabilito, nell'ambito della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 e del relativo protocollo del 1978 (MARPOL 73/78), norme definite a livello internazionale per la prevenzione dell'inquinamento che riguardano la progettazione e l'esercizio delle petroliere. Gli Stati membri sono parti della convenzione MARPOL 73/78.

(8) A norma dell'articolo 3.3 della convenzione MARPOL 73/78, la convenzione non si applica alle navi da guerra o ausiliarie o ad altre navi possedute o gestite da uno Stato e impiegate solo per servizi statali a fini non commerciali.

(9) Il raffronto tra i dati statistici relativi all'età e ai sinistri delle navi cisterna rivela un aumento del tasso di sinistri per le navi più vetuste. È riconosciuto a livello internazionale che l'applicazione delle modifiche apportate nel 1992 alla convenzione MARPOL 73/78, che prevedono l'obbligo di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo esistenti quando raggiungo una certa età, garantirà un maggior livello di protezione contro l'inquinamento accidentale da idrocarburi in caso di collisione o incaglio.

(10) È nell'interesse della Comunità adottare misure per garantire che le petroliere che accedono ai porti o ai terminali offshore che sono sotto la giurisdizione degli Stati membri e le petroliere che battono la bandiera degli Stati membri siano conformi alla regola 13G dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78 riveduta nel 2001 mediante la risoluzione MEPC 95(46) al fine di ridurre i rischi di inquinamento accidentale da idrocarburi nelle acque europee.

(11) Il 6 marzo 1992 l'IMO ha adottato modifiche della convenzione MARPOL 73/78 che sono entrate in vigore il 6 luglio 1993 e prevedono, per le petroliere consegnate a partire dal 6 luglio 1996, l'obbligo di doppio scafo o di tecnologia equivalente al fine di prevenire un inquinamento da idrocarburi in caso di collisione o incaglio. Tali modifiche prevedono inoltre, per le petroliere monoscafo consegnate prima della data summenzionata, un programma di eliminazione, avente effetto a decorrere dal 6 luglio 1995, in base al quale le petroliere consegnate prima del 1º giugno 1982 dovranno conformarsi alle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente entro 25 o, in certi casi, 30 anni dopo la data di consegna. Le petroliere monoscafo esistenti non potrebbero più operare a partire dal 2007 e, in taluni casi, dal 2012, a meno che soddisfino le norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente previste dalla regola 13F dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78. Per quanto riguarda le petroliere monoscafo esistenti consegnate dopo il 1º giugno 1982 o quelle consegnate anteriormente al 1º giugno 1982, ma che sono state modificate in modo da soddisfare le norme MARPOL 73/78 in materia di cisterne di zavorra segregata e delle relative sistemazioni protettive, il termine ultimo sarà raggiunto entro il 2026.

(12) Il 27 aprile 2001 durante la 46ª sessione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO (MEPC-46) sono state adottate nuove rilevanti modifiche alla regola 13G dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78 mediante la risoluzione MEPC 95(46), che entrerà in vigore il 1º settembre 2002, e che ha introdotto un nuovo calendario di progressiva eliminazione delle petroliere monoscafo. I termini rispettivi entro i quali le petroliere devono conformarsi alla regola 13F dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78 dipendono dalle dimensioni e dall'età della nave. In detto calendario le petroliere sono pertanto divise in tre categorie a seconda della loro stazza, costruzione e età. Tutte queste categorie, compresa quella inferiore, ossia la categoria 3, sono importanti per gli scambi intracomunitari.

▼B

(13) Il termine ultimo entro il quale le petroliere monoscafo devono essere eliminate è la data anniversario del giorno di consegna della nave, secondo un calendario a partire dal 2003 fino al 2007 per le petroliere di categoria 1 e fino al 2015 per le petroliere di categorie 2 e 3.

(14) La regola riveduta 13G dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78 mantiene i requisiti relativi alle petroliere di categoria 1, dopo 25 anni, di avere cisterne laterali o a doppio fondo in corrispondenza di sistemazioni protettive non utilizzate per il trasporto di carico o di navigare unicamente con carico in equilibrio idrostatico.

(15) Questa stessa regola introduce un requisito secondo cui le petroliere delle categorie 1 e 2 possono continuare ad operare dopo la data anniversario della loro consegna rispettivamente nel 2005 e nel 2010 soltanto a condizione che siano conformi ad un regime di valutazione delle condizioni delle navi (CAS), adottato il 27 aprile 2001 dall'IMO mediante la risoluzione MEPC 94(46). Il CAS obbliga l'amministrazione dello Stato di bandiera a rilasciare una dichiarazione di conformità, nonché a partecipare alle procedure di ispezione nell'ambito del regime di valutazione delle condizioni.

(16) Il paragrafo 5 di detta regola prevede una deroga per le petroliere delle categorie 2 e 3 secondo cui, in determinate circostanze, esse possono operare oltre la data limite per la loro eliminazione. Il paragrafo 8b della stessa regola riconosce il diritto, per le parti della convenzione MARPOL 73/78, di negare l'accesso a porti o terminali offshore sotto la loro giurisdizione a petroliere cui è stato consentito operare in virtù di tale deroga. Gli Stati membri hanno dichiarato la loro intenzione di avvalersi di tale diritto. La decisione di ricorrere a tale diritto dev'essere comunicata all'IMO.

(17) È importante garantire che le disposizioni di cui al presente regolamento non compromettano la sicurezza degli equipaggi o delle petroliere in cerca di un'area sicura o un luogo di rifugio.

(18) Al fine di consentire ai cantieri navali degli Stati membri di procedere alla riparazione di petroliere monoscafo, gli Stati membri possono prevedere deroghe per autorizzare l'ingresso nei loro porti di tali navi, a condizione che non trasportino nessun carico.

(19) È opportuno che talune disposizioni del presente regolamento possano essere modificate al fine di renderle conformi agli strumenti internazionali adottati, modificati o posti in applicazione dopo l'entrata in vigore del presente regolamento, senza ampliarne l'ambito di applicazione. Tali modifiche sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze d'esecuzione conferite alla Commissione ([1]).

(20) Considerato l'avvicinarsi del termine ultimo stabilito per le petroliere monoscafo che non soddisfano le norme MARPOL 73/78 in materia di cisterne di zavorra segregata e delle relative sistemazioni protettive, e dato che questo è più rilevante per le petroliere della categoria 1, non vi sono motivi di mantenere oltre il 2007 il regime di tariffazione differenziata stabilita dal regolamento (CE) n. 2978/94 ([2]) tra le petroliere di questo tipo e le petroliere che invece soddisfano dette norme e occorrerebbe pertanto abrogare il regolamento (CE) n. 2978/94,

([1]) GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

([2]) Regolamento (CE) n. 2978/94 del Consiglio, del 21 novembre 1994, sull'applicazione della risoluzione IMO A.747(18) concernente la misurazione del tonnellaggio degli spazi per la zavorra nelle petroliere a zavorra segregata (GU L 319 del 12.12.1994, pag. 1).

▼B

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Scopo

Il presente regolamento ha lo scopo di prevedere l'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente di cui alla convenzione MARPOL 73/78 applicabili alle petroliere monoscafo ►M2 e di vietare il trasporto verso o da porti degli Stati membri di prodotti petroliferi pesanti in petroliere monoscafo ◄.

Articolo 2

Ambito d'applicazione

▼M2

1. Il presente regolamento si applica alle petroliere di portata lorda pari o superiore a 5 000 tonnellate:

— che accedono a un porto o ad un terminale offshore sotto la giurisdizione di uno Stato membro, salpano da essi o gettano l'ancora in una zona sotto la giurisdizione di uno Stato membro indipendentemente dalla bandiera che battono, o

— che battono la bandiera di uno Stato membro.

Ai fini dell'articolo 4, paragrafo 3, il presente regolamento si applica alle petroliere di portata lorda pari o superiore a 600 tonnellate.

▼B

2. Il presente regolamento non si applica a navi da guerra, o ausiliarie o ad altre navi possedute o gestite da uno Stato e impiegate, al momento, solo per servizi statali a fini non commerciali. Gli Stati membri si impegnano, per quanto ragionevole e praticabile, a rispettare il presente regolamento per le navi di cui al presente paragrafo.

▼M6

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento valgono le seguenti definizioni:

1. «convenzione Marpol 73/78»: la convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, come modificata dal protocollo del 1978, nella sua versione aggiornata;

2. «petroliera»: nave cisterna per il trasporto di idrocarburi quale definita nella regola 1.5 dell'allegato I della convenzione Marpol 73/78;

3. «portata lorda»: portata lorda quale definita nella regola 1.23 dell'allegato I della convenzione Marpol 73/78;

4. «petroliera di categoria 1»: petroliera di portata lorda pari o superiore a 20 000 tonnellate il cui carico sia costituito da petrolio greggio, olio combustibile, combustibile pesante per motori diesel o olio lubrificante, nonché petroliera di portata lorda pari o superiore a 30 000 tonnellate il cui carico sia costituito da idrocarburi diversi da quelli sopra specificati, che non soddisfi i requisiti prescritti dalle regole da 18.1 a 18.9, da 18.12 a 18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 e 35.3 dell'allegato I della convenzione Marpol 73/78;

5. «petroliera di categoria 2»: petroliera di portata lorda pari o superiore a 20 000 tonnellate il cui carico sia costituito da petrolio greggio, olio combustibile, combustibile pesante per motori diesel o olio lubrificante, nonché petroliera di portata lorda pari o superiore a 30 000 tonnellate il cui carico sia costituito da idrocarburi

▼M6

diversi da quelli sopra specificati, che soddisfi i requisiti prescritti dalle regole da 18.1 a 18.9, da 18.12 a 18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 e 35.3 dell'allegato I della convenzione Marpol 73/78; ogni petroliera di categoria 2 è provvista di cisterne a zavorra segregata sistemate a fini di protezione (SBT/ PL);

6. «petroliera di categoria 3»: petroliera di portata lorda pari o superiore a 5 000 tonnellate, ma inferiore alla portata lorda specificata nelle definizioni di cui ai punti 4 e 5;

7. «petroliera monoscafo»: petroliera che non soddisfa i requisiti in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente di cui alle regole 19 e 28.6 dell'allegato I della convenzione Marpol 73/78;

8. «petroliera a doppio scafo»:

   a) petroliera di portata lorda pari o superiore a 5 000 tonnellate, che soddisfa i requisiti in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente di cui alle regole 19 e 28.6 dell'allegato I della convenzione Marpol 73/78 ovvero ai requisiti prescritti dalla regola 20.1.3 del medesimo allegato; oppure

   b) petroliera di portata lorda pari o superiore a 600 tonnellate, ma inferiore a 5 000 tonnellate, provvista di cisterne o di spazi a doppio fondo rispondenti ai requisiti di cui alla regola 19.6.1 dell'allegato I della convenzione Marpol 73/78, nonché di cisterne o di spazi laterali sistemati conformemente alla regola 19.3.1 e rispondenti al requisito in materia di distanza w di cui alla regola 19.6.2;

9. «età»: età della nave, espressa in numero di anni dalla data della sua consegna;

10. «combustibili pesanti per motori diesel»: combustibili per motori diesel quali definiti dalla regola 20 dell'allegato I della convenzione Marpol 73/78;

11. «oli combustibili»: distillati pesanti o residui del petrolio greggio o miscele di tali prodotti, quali definiti dalla regola 20 dell'allegato I della convenzione Marpol 73/78;

12. «prodotti petroliferi pesanti»:

   a) petrolio greggio con una densità, alla temperatura di 15 °C, superiore a 900 kg/m^3 ([1]);

   b) prodotti petroliferi diversi dal petrolio greggio, con una densità, alla temperatura di 15 °C, superiore a 900 kg/m^3 o con una viscosità cinematica, alla temperatura di 50 °C, superiore a 180 mm^2/s ([2]);

   c) bitume e catrame e relative emulsioni.

▼B

Articolo 4

Conformità delle petroliere monoscafo alle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente

1. Nessuna petroliera è autorizzata ad operare battendo bandiera di uno Stato membro né alcuna petroliera, indipendentemente dalla bandiera, è autorizzata ad accedere ai porti o ai terminali offshore sotto la giurisdizione di uno Stato membro dopo la data anniversario del giorno di consegna della nave nell'anno specificato in appresso, a meno che tale petroliera sia a doppio scafo:

▼M2

a) per le petroliere di categoria 1:

([1]) Che corrisponde a un grado API inferiore a 25,7.
([2]) Che corrisponde a una viscosità cinematica superiore a 180 cSt.

▼M2

— 2003 per le navi consegnate nel 1980 o anteriormente,

— 2004 per le navi consegnate nel 1981,

— 2005 per le navi consegnate nel 1982 o posteriormente;

b) per le petroliere di categoria 2 e 3:

— 2003 per le navi consegnate nel 1975 o anteriormente,

— 2004 per le navi consegnate nel 1976,

— 2005 per le navi consegnate nel 1977,

— 2006 per le navi consegnate nel 1978 e 1979,

— 2007 per le navi consegnate nel 1980 e 1981,

— 2008 per le navi consegnate nel 1982,

— 2009 per le navi consegnate nel 1983,

— 2010 per le navi consegnate nel 1984 o posteriormente.

———————

2. Nonostante le disposizioni di cui al paragrafo 1, le petroliere della categoria 2 o 3 che dispongono unicamente di un doppio fondo o di un rivestimento doppio che non sono utilizzati per il trasporto di petrolio e si estendono per l'intera lunghezza della cisterna di carico, o che dispongono di spazi nel doppio scafo che non sono utilizzati per il trasporto di petrolio e che si estendono per l'intera lunghezza della cisterna di carico, ma che non soddisfano le condizioni per l'esenzione dalle disposizioni ►M6 della regola 20.1.3 dell'allegato I della convenzione Marpol 73/78 ◄, possono continuare ad operare oltre la data di cui al paragrafo 1, ma non oltre il 2015, data anniversario del varo della nave, né oltre la data, in cui la nave raggiunge l'età di 25 anni dalla consegna, date delle quali va considerata quella più prossima.

▼M4

3. Nessuna petroliera che trasporta prodotti petroliferi pesanti è autorizzata a battere la bandiera di uno Stato membro, salvo se tale petroliera è una petroliera a doppio scafo.

Nessuna petroliera che trasporti prodotti petroliferi pesanti, indipendentemente dalla bandiera che batte, è autorizzata ad accedere a o uscire da porti o terminali offshore sotto la giurisdizione di uno Stato membro o a gettare l'ancora in una zona sotto la giurisdizione di uno Stato membro, salvo se tale petroliera è una petroliera a doppio scafo.

▼M2

4. Le petroliere che operano esclusivamente nei porti e nella navigazione interna possono essere esonerate dall'obbligo di cui al paragrafo 3 a condizione che siano debitamente autorizzate a norma della legislazione in materia di navigazione interna.

5. Le petroliere di portata lorda inferiore a 5 000 tonnellate devono conformarsi alle disposizioni di cui al paragrafo 3 al più tardi nel 2008, data anniversario del varo della nave.

6. Fino al 21 ottobre 2005, uno Stato membro può, qualora le condizioni di gelo richiedano l'utilizzo di una nave antighiaccio, autorizzare una petroliera monoscafo antighiaccio, munita di un doppio fondo che non viene utilizzato per il trasporto di petrolio e che si estende sull'intera lunghezza della cisterna di carico, ad accedere ai porti o ai terminali offshore, a salpare da essi o a gettare l'ancora in una zona sotto la sua giurisdizione, a condizione che i prodotti petroliferi pesanti siano trasportati unicamente nelle cisterne centrali della petroliera.

▼M2

Articolo 5

Conformità al regime di valutazione delle condizioni della nave per le navi di categoria 2 e 3

Una petroliera monoscafo di età superiore a 15 anni non è autorizzata, indipendentemente dalla bandiera che batte, ad accedere a porti o terminali offshore sotto la giurisdizione di uno Stato membro, a salpare da essi o a gettare l'ancora in una zona sotto la giurisdizione di uno Stato membro dopo la data anniversario del giorno di consegna della nave, nel 2005 per le navi della categoria 2 e della categoria 3, salvo se è conforme al regime di valutazione delle condizioni della nave di cui all'articolo 6.

Articolo 6

Regime di valutazione delle condizioni

Ai fini dell'articolo 5, si applica il regime di valutazione delle condizioni della nave, adottato dalla ►M3 risoluzione MEPC 94(46) del 27 aprile 2001, nella versione modificata dalla risoluzione MEPC 99(48) dell'11 ottobre 2002 e dalla risoluzione MEPC 112(50) del 4 dicembre 2003 ◄, nella versione modificata.

▼B

Articolo 7

Termine ultimo

Dopo la data anniversario del giorno di consegna nel 2015 non è più consentito:

— continuare a navigare alle petroliere di categoria 2 e di categoria 3 battenti la bandiera di uno Stato membro a norma ►M6 della regola 20.5 dell'allegato I della convenzione Marpol 73/78 ◄, e

— accedere ai porti o ai terminali offshore sotto la giurisdizione di uno Stato membro alle petroliere di categoria 2 e di categoria 3 indipendentemente dal fatto che continuino a operare battendo bandiera di un paese terzo a norma ►M6 della regola 20.5 dell'allegato I della convenzione Marpol 73/78 ◄.

Articolo 8

Deroghe per navi in difficoltà e per navi da riparare

▼M2

1. In deroga agli articoli 4, 5 e 7, la competente autorità di uno Stato membro può, fatta salva la normativa nazionale, permettere, in circostanze eccezionali, ad una nave specifica di accedere ai porti o ai terminali offshore sotto la giurisdizione di detto Stato membro, di salpare da essi o di gettare l'ancora in una zona sotto la giurisdizione di detto Stato membro allorché si tratta di:

▼B

— una petroliera in difficoltà in cerca di un luogo di rifugio,

— una petroliera vuota in procinto di raggiungere un porto per essere riparata.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione in tempo utile, ma anteriormente al 1º settembre 2002, le disposizioni di diritto interno che essi applicheranno se sussisteranno le circostanze di cui al paragrafo 1. La Commissione ne informa gli altri Stati membri.

▼B

Articolo 9

Notifica all'IMO

1. La Presidenza del Consiglio, a nome degli Stati membri, e la Commissione informano congiuntamente l'IMO dell'adozione del presente regolamento menzionando espressamente l'articolo 211, paragrafo 3 della convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare.

2. A norma dell'articolo 7 del presente regolamento, gli Stati membri informano l'IMO della loro decisione di rifiutare l'ingresso a petroliere che, conformemente al disposto di cui ►M6 alla regola 20.5 dell'allegato I della convenzione Marpol 73/78 ◄, operano nei porti o nei terminali offshore sotto la loro giurisdizione, sulla base ►M6 della regola 20.8.2 dell'allegato I della convenzione Marpol 73/78 ◄.

3. Gli Stati membri notificano all'IMO le loro decisioni di accordare, sospendere, ritirare o rifiutare l'autorizzazione alla navigazione di petroliere di categoria 1 o di categoria 2 abilitate a battere la loro bandiera a norma dell'articolo 5, sulla base ►M6 della regola 20.8.1 dell'allegato I della convenzione Marpol 73/78 ◄.

▼M5

Articolo 10

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS), istituito dall'articolo 3 del regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]).

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 *bis*, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

▼B

Articolo 11

Modifica

▼M5

La Commissione può modificare i rinvii del presente regolamento alle regole dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78, nonché alla risoluzione MEPC 111(50) e alla risoluzione MEPC 94(46) nella versione modificata dalla risoluzione MEPC 99(48) e dalla risoluzione MEPC 112(50), al fine di allinearli agli emendamenti di tali regole e risoluzioni adottati dall'IMO, purché detti emendamenti non amplino l'ambito di applicazione del presente regolamento. Tali misure intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 10, paragrafo 2.

▼M1

Le modifiche degli strumenti internazionali di cui all'articolo 3, paragrafo 1 possono essere escluse dall'ambito di applicazione del presente regolamento in forza dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2099/2002.

([1]) GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.

▼B

Articolo 12

Abrogazione

Il regolamento (CE) n. 2978/94 del Consiglio è abrogato a decorrere dal 31 dicembre 2007.

Articolo 13

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Esso si applica a decorrere dal 1º settembre 2002.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.