Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

►B REGULAMENTUL (CE) NR. 417/2002 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ŞI AL CONSILIULUI

din 18 februarie 2002

privind accelerarea introducerii cerințelor referitoare la coca dublă sau a unor standarde de proiectare echivalente pentru petrolierele cu cocă simplă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2978/94 al Consiliului

(JO L 64, 7.3.2002, p. 1)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►M1	Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002	L 324	1	29.11.2002
►M2	Regulamentul (CE) nr. 1726/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 iulie 2003	L 249	1	1.10.2003
►M3	Regulamentul (CE) nr. 2172/2004 al Comisiei din 17 decembrie 2004	L 371	26	18.12.2004
►M4	Regulamentul (CE) nr. 457/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 aprilie 2007	L 113	1	30.4.2007
►M5	Regulamentul (CE) nr. 219/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2009	L 87	109	31.3.2009
►M6	Regulamentul (CE) nr. 1163/2009 al Comisiei din 30 noiembrie 2009	L 314	13	1.12.2009

rectificat prin:

►C1	Rectificare, JO L 8, 11.1.2008, p. 18 (2172/2004)	

▼B

REGULAMENTUL (CE) NR. 417/2002 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 18 februarie 2002

privind accelerarea introducerii cerințelor referitoare la coca dublă sau a unor standarde de proiectare echivalente pentru petrolierele cu cocă simplă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2978/94 al Consiliului

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 80 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei ([1]),

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social ([2]),

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ([3]),

în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 251 din tratat ([4]),

întrucât:

(1) În cadrul politicii comune de transport, trebuie luate măsuri suplimentare pentru a spori siguranța și pentru a preveni poluarea în transportul maritim.

(2) Comunitatea este serios preocupată de accidentele maritime în care sunt implicate petroliere și de poluarea liniilor sale de coastă și de daunele provocate faunei și florei și altor resurse marine.

(3) În comunicatul său privind „politica comună privind siguranța maritimă”, Comisia a subliniat cererea Consiliului extraordinar privind mediul și transporturile din 25 ianuarie 1993 de a sprijini acțiunea Organizației Maritime Internaționale (IMO) în vederea reducerii diferențelor în materie de siguranță dintre navele noi și cele existente, prin modernizarea și/sau eliminarea treptată a navelor existente.

(4) În rezoluția sa referitoare la politica comună privind siguranța maritimă ([5]), Parlamentul European a salutat comunicatul Comisiei și a cerut în special întreprinderea unor acțiuni de îmbunătățire a standardelor de siguranță ale petrolierelor.

(5) Prin rezoluția sa din 8 iunie 1993 referitoare la o politică comună privind siguranța maritimă ([6]), Consiliul a sprijinit în totalitate obiectivele prezentate în comunicatul Comisiei.

(6) În rezoluția sa privind mareea neagră de pe coasta franceză, adoptată la 20 ianuarie 2000, Parlamentul European a salutat eforturile Comisiei de a avansa o dată la care petrolierele vor fi obligate să aibă o construcție cu cocă dublă.

([1]) JO C 212 E, 25.7.2000, p. 121, și JO C 154 E, 29.5.2001, p. 41.
([2]) JO C 14, 16.1.2001, p. 22.
([3]) JO C 22, 24.1.2001, p. 19.
([4]) Avizul Parlamentului European din 30 noiembrie 2000 (JO C 228, 13.8.2001, p. 140), Poziția comună a Consiliului din 7 august 2001 (JO C 307, 31.10.2001, p. 41) și Decizia Parlamentului European din 13 decembrie 2001.
([5]) JO C 91, 28.3.1994, p. 301.
([6]) JO C 271, 7.10.1993, p. 1.

▼B

(7) Organizația Maritimă Internațională (IMO), în cadrul Convenției internaționale pentru prevenirea poluării de către nave din 1973 și a Protocolului din 1978 aferent (MARPOL 73/78), a stabilit reguli de prevenire a poluării convenite la nivel internațional, care afectează proiectarea și exploatarea petrolierelor. Statele membre sunt parte la Convenția MARPOL 73/78.

(8) Conform articolului 3 alineatul (3) din MARPOL 73/78, convenția nu se aplică navelor de război, navelor auxiliare sau altor nave deținute sau exploatate de către stat și utilizate în scopuri guvernamentale necomerciale.

(9) Raportând vârsta petrolierelor la statisticile privind accidentele, se constată un număr mare de accidente în cazul navelor mai vechi. S-a convenit, la nivel internațional, că adoptarea modificărilor din 1992 aduse MARPOL 73/78, prin care se impune aplicarea standardelor privind coca dublă sau standardele de proiectare echivalente la petrolierele cu cocă simplă existente va oferi o mai bună protecție acestor petroliere, în momentul în care ating o anumită vârstă, împotriva poluării accidentale cu hidrocarburi în cazul coliziunii sau eșuării.

(10) Comisia este interesată să adopte măsuri pentru a se asigura că petrolierele care intră în porturi și în terminalele marine aflate sub jurisdicția statelor membre și petrolierele care arborează pavilioanele statelor membre respectă regula 13G din anexa I la MARPOL 73/78, revizuită în 2001 prin Rezoluția MEPC 95(46), în vederea reducerii riscului poluării accidentale cu hidrocarburi în apele europene.

(11) Modificările aduse Convenției MARPOL 73/78 adoptate de IMO la 6 martie 1992 au intrat în vigoare la 6 iulie 1993. Aceste măsuri impun coca dublă sau condiții de proiectare echivalente pentru petrolierele livrate la 6 iulie 1996 sau ulterior acestei date, în scopul prevenirii poluării cu hidrocarburi în cazul coliziunii sau eșuării navei. În cadrul acestor modificări, un calendar de eliminare treptată a petrolierelor cu cocă simplă livrate înainte de acea dată a intrat în vigoare începând cu 6 iulie 1995, impunând ca petrolierele livrate înainte de 1 iunie 1982 să se conformeze cerințelor privind coca dublă sau unor standarde de proiectare echivalente, nu mai târziu de 25 de ani sau, în unele cazuri, 30 de ani de la data livrării. Petrolierelor cu cocă simplă existente nu li se va permite să fie în exploatare după 2007 și, în unele cazuri, după 2012, dacă nu respectă cerințele privind coca dublă sau standarde de proiectare echivalente, conform regulii 13F din anexa I la MARPOL 73/78. În cazul petrolierelor cu cocă simplă existente, livrate după 1 iunie 1982 sau cele livrate înainte de 1 iunie 1982, care respectă cerințele Convenției MARPOL 73/78 privind petrolierele cu balast separat și amplasamentul lor de protecție, data limită va fi atinsă cel târziu în anul 2026.

(12) Noi modificări importante la regula 13G din anexa I la MARPOL 73/78 au fost adoptate la 27 aprilie 2001, în cadrul celei de-a 46-a sesiuni a Comitetului OMI pentru protejarea mediului marin (MEPC-46), prin Rezoluția MEPC 95(46), care intră în vigoare la 1 septembrie 2002, prin care s-a introdus un nou calendar accelerat de eliminare treptată a petrolierelor cu cocă simplă. Termenele finale până la care petrolierele trebuie să respecte regula 13F din anexa I la MARPOL 73/78 depind de dimensiunea și vârsta navei. Prin urmare, conform acestui calendar, petrolierele sunt împărțite în trei categorii în funcție de tonaj, construcții și vârstă. Toate aceste categorii, inclusiv ultima (3), sunt importante pentru comerțul intracomunitar.

(13) Data finală până la care un petrolier cu cocă simplă trebuie scos din uz este aniversarea datei de livrare a navei, conform unui calendar inițiat în 2003 cu termen final 2007, pentru petrolierele

▼B

din categoria (1) și termen final 2015 pentru petrolierele din categoriile (2) și (3).

(14) Regula 13G revizuită din anexa I la MARPOL 73/78 menține cerințele pentru petrolierele din categoria (1) ca după 25 de ani acestea să aibă cisterne laterale sau fund dublu în zonele de protecție care nu sunt folosite pentru transportarea mărfii ori să opereze doar cu încărcătură echilibrată hidrostatic.

(15) Aceeași regulă introduce o cerință potrivit căreia petrolierele din categoriile (1) și (2) pot continua să fie în exploatare după aniversarea datei de livrare în anul 2005, respectiv 2010, doar dacă respectă sistemul de evaluare a stării tehnice (CAS), adoptat la 27 aprilie 2001 de OMI prin Rezoluția MEPC 94(46). Sistemul de evaluare a stării tehnice impune obligația ca administrația statului al cărui pavilion îl arborează nava să emită o declarație de conformitate și să se implice în procedurile de verificare a respectării acestui sistem.

(16) Alineatul (5) din regula menționată permite o excepție pentru petrolierele din categoriile (1) și (2), potrivit căreia acestea, în anumite situații, pot fi exploatate și după data limită prevăzută în calendarul de eliminare treptată a petrolierelor cu cocă simplă. Alineatul 8 litera (b) din aceeași regulă acordă statelor care sunt parte la Convenția MARPOL 73/78 dreptul de a refuza intrarea în port sau în terminalele marine aflate sub jurisdicția lor, a petrolierelor care operează în condițiile acestei excepții. Statele membre și-au declarat intenția de a face uz de acest drept. Decizia de a recurge la acest drept se comunică la OMI.

(17) Este important să se asigure că dispozițiile prezentului regulament nu pun în pericol siguranța echipajului sau a petrolierului aflat în căutarea unui port sigur sau a unui loc de refugiu.

(18) Pentru a permite șantierelor navale din statele membre să repare petrolierele cu cocă simplă, statele membre pot face excepții astfel încât navele să poată intra în porturile lor, cu condiția ca navele să nu transporte marfă.

(19) Trebuie să fie posibilă modificarea anumitor dispoziții din prezentul regulament, în vederea armonizării lor cu instrumentele internaționale adoptate, modificate sau care intră în vigoare după intrarea în vigoare a prezentului regulament, fără a extinde domeniul său de aplicare. Aceste modificări trebui adoptate în conformitate cu dispozițiile Deciziei 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a procedurilor pentru exercitarea atribuțiilor de punere în aplicare conferite Comisiei ([1]).

(20) Având în vedere că se apropie termenul limită pentru petrolierele cu cocă simplă care nu respectă cerințele Convenției MARPOL 73/78 privind tancurile cu balast separat și amplasarea lor de protecție și pentru că acest fapt este relevant pentru petrolierele din categoria (1), nu există nici un motiv pentru a menține sistemul de taxare diferențiată prevăzut de Regulamentul (CE) nr. 2978/94 ([2]) între aceste petroliere și cele care respectă cerințele menționate după 2007, de aceea Regulamentul (CE) nr. 2978/94 ar trebui abrogat,

([1]) JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

([2]) Regulamentul (CE) nr. 2978/94 al Consiliului din 21 noiembrie 1994 privind aplicarea Rezoluției OMI A.747(18) privind aplicarea măsurării tonajului spațiilor de balast ale petrolierelor cu balast separat (JO L 319, 12.12.1994, p. 1).

▼B

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Obiectiv

Obiectivul prezentului regulament este stabilirea unui calendar de introducere accelerată a aplicării cerințelor privind coca dublă sau standarde de proiectare echivalente care se regăsesc în Convenția MARPOL 73/78, la petrolierele cu coca simplă ►M2 și de a interzice transportul în sau din porturile statelor membre al petrolului greu cu petroliere cu coca simplă. ◄

Articolul 2

Domeniul de aplicare

▼M2

(1) Prezentul regulament se aplică petrolierelor cu un tonaj deadweight de cel puțin 5 000 de tone:

— care intră sau pleacă dintr-un port sau de la o instalație marină sau ancorează într-o zonă aflată sub jurisdicția unui stat membru, indiferent de pavilionul lor, sau

— navighează sub pavilionul unui stat membru.

În sensul articolului 4 alineatul (3), prezentul regulament se aplică petrolierelor cu un tonaj deadweight de cel puțin 600 de tone.

▼B

(2) Prezentul regulament nu se aplică navelor de război, navelor auxiliare sau altor nave deținute sau exploatate de stat și utilizate doar pentru servicii guvernamentale necomerciale. Statele membre iau toate măsurile pentru a respecta, în măsura în care este practic și posibil, prezentul regulament, pentru navele la care se face referire în alineatul precedent.

▼M6

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „Marpol 73/78” înseamnă Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, modificată prin Protocolul aferent din 1978, în versiunile actualizate ale acestora;

2. „petrolier” înseamnă un petrolier, conform definiției din regula 1.5 din anexa I la Marpol 73/78;

3. „deadweight” înseamnă capacitatea brută de încărcare, conform definiției de la regula 1.23 din anexa I la Marpol 73/78;

4. „petrolier din categoria 1” înseamnă un petrolier cu capacitate brută de încărcare de cel puțin 20 000 de tone care transportă țiței, păcură, combustibil diesel greu sau ulei de ungere sau un petrolier cu capacitate brută de încărcare de cel puțin 30 000 de tone care transportă alte tipuri de hidrocarburi decât cele menționate anterior și care nu respectă cerințele prevăzute de regulile 18.1-18.9, 18.12-18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 și 35.3 din anexa I la Marpol 73/78;

5. „petrolier din categoria 2” înseamnă un petrolier cu capacitate brută de încărcare de cel puțin 20 000 de tone care transportă țiței, păcură, combustibil diesel greu sau ulei de ungere sau un petrolier cu capacitate brută de încărcare de cel puțin 30 000 de tone care transportă alte tipuri de hidrocarburi decât cele menționate anterior și care respectă cerințele prevăzute de regulile 18.1-18.9,

▼M6

18.12-18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 și 35.3 din anexa I la Marpol 73/78 și este prevăzut cu tancuri de balast separat, în amplasamente protejate (SBT/PL);

6. „petrolier din categoria 3” înseamnă un petrolier cu capacitate brută de încărcare de cel puțin 5 000 de tone, dar mai mic decât cele definite la punctele 4 și 5;

7. „petrolier cu cocă simplă” înseamnă un petrolier care nu respectă cerințele privind coca dublă sau standardele de proiectare echivalente prevăzute de regulile 19 și 28.6 din anexa I la Marpol 73/78;

8. „petrolier cu cocă dublă” înseamnă:

   (a) un petrolier cu capacitate brută de încărcare de cel puțin 5 000 de tone care îndeplinește cerințele privind coca dublă sau standardele de proiectare echivalente prevăzute de regulile 19 și 28.6 din anexa I la Marpol 73/78 sau care îndeplinește cerințele prevăzute de regula 20.1.3 din anexa respectivă; sau

   (b) un petrolier cu capacitate brută de încărcare de cel puțin 600 de tone, dar mai mic de 5 000 de tone, prevăzut cu cisterne sau spații cu fund dublu în conformitate cu dispozițiile regulii 19.6.1 din anexa I la Marpol 73/78 și cu cisterne sau spații laterale dispuse în conformitate cu regula 19.3.1 și cu respectarea cerințelor privind distanța w enunțate la regula 19.6.2 din anexa respectivă;

9. „vârsta” înseamnă vechimea navei, exprimată în ani și calculată de la data livrării sale;

10. „combustibil diesel greu” înseamnă combustibil diesel, așa cum este definit la regula 20 din anexa I la Marpol 73/78;

11. „păcură” înseamnă distilați grei sau reziduuri din țiței, sau amestecuri ale acestor produse, așa cum sunt definite la regula 20 din anexa I la Marpol 73/78;

12. „produse petroliere grele” înseamnă:

   (a) petroluri brute având o densitate mai mare de 900 kg/m^3 la temperatura de 15 °C ([1]);

   (b) alte petroluri decât petrolurile brute, având o densitate mai mare de 900 kg/m^3 la temperatura de 15 °C sau o viscozitate cinematică mai mare de 180 mm^2/s la temperatura de 50 °C ([2]);

   (c) bitum, gudron și emulsii ale acestora.

▼B

Articolul 4

Respectarea cerințelor privind coca dublă sau a unor standarde de proiectare echivalente de către petrolierele cu cocă simplă

(1) Nici unui petrolier nu i se va permite să opereze sub pavilionul unui stat membru sau să intre, indiferent de pavilionul său, în porturi sau terminale marine aflate sub jurisdicția unui stat membru, după aniversarea datei de livrare a navei în anul specificat mai jos, în afară de cazul în care acest petrolier are cocă dublă:

▼M2

(a) pentru petrolierele din categoria 1:

   — 2003 pentru navele livrate în 1980 sau anterior,

   — 2004 pentru navele livrate în 1981,

([1]) Care corespunde unui grad API mai mic de 25,7.
([2]) Care corespunde unei viscozități cinematice de peste 180 cSt.

▼M2

— 2005 pentru navele livrate în 1982 sau ulterior;

(b) pentru petrolierele din categoriile 2 și 3:

— 2003 pentru navele livrate în 1975 sau anterior,

— 2004 pentru navele livrate în 1976,

— 2005 pentru navele livrate în 1977,

— 2006 pentru navele livrate în 1978 și 1979,

— 2007 pentru navele livrate în 1980 și 1981,

— 2008 pentru navele livrate în 1982,

— 2009 pentru navele livrate în 1983,

— 2010 pentru navele livrate în 1984 sau ulterior;

———————

(2) Fără a aduce atingere alineatului (1), petrolierele din categoriile 2 sau 3 echipate numai cu fund dublu sau cu bordaje duble care nu sunt utilizate la transportul petrolului și care se întind pe toată lungimea tancului de încărcare, dar care nu întrunesc condițiile necesare pentru a fi exceptate de la ►M6 prevederile regulii 20.1.3 din anexa I la Marpol 73/78 ◄ pot continua să fie exploatate după data prevăzută la alineatul (1), dar nu după data aniversării din anul 2015 a datei livrării navei sau după data la care nava împlinește 25 de ani, oricare din acestea are loc mai repede.

▼M4

(3) Niciunui petrolier care transportă petrol greu nu i se permite să arboreze pavilionul unui stat membru, cu excepția cazului în care o astfel de navă-tanc este un petrolier cu cocă dublă.

Niciunui petrolier care transportă petrol greu, indiferent de pavilion, nu i se acordă dreptul de a intra sau ieși din porturi sau terminale marine, nici de a ancora în zone aflate sub jurisdicția statelor membre, cu excepția cazului în care o astfel de navă-tanc este un petrolier cu cocă dublă.

▼M2

(4) Petrolierele care operează exclusiv în porturi și în navigația interioară pot fi scutite de obligația prevăzută la alineatul (3), cu condiția să fie autorizate corespunzător în conformitate cu legislația privind navigația interioară.

(5) Petrolierele cu un tonaj deadweight mai mic de 5 000 de tone trebuie să respecte dispozițiile alineatului (3) cel târziu la aniversarea din anul 2008 a datei livrării navei.

(6) Până la 21 octombrie 2005 un stat membru poate, în cazul în care condițiile de îngheț impun folosirea unui vas consolidat împotriva înghețului, permite petrolierelor cu cocă simplă consolidate împotriva gheții, dotate cu fund dublu care nu este utilizat la transportul petrolului și care se întinde pe toată lungimea tancului de încărcare, care transportă petrol greu, să intre sau să iasă dintr-un port sau instalație marină sau să ancoreze într-o zonă aflată sub jurisdicția statului membru în cauză, cu condiția ca petrolul greu să fie transportat numai în rezervoarele centrale ale vasului.

Articolul 5

Respectarea schemei de evaluare a stării pentru navele din categoriile 2 și 3

Indiferent de pavilion, un tanc petrolier cu cocă simplă a cărui vârstă depășește 15 ani nu poate intra sau pleca din porturi sau de la instalații marine, nici ancora în zonele aflate sub jurisdicția unui stat membru

▼M2

după aniversarea în 2005 a datei livrării navei în cazul navelor din categoriile 2 și 3, cu excepția cazului în care respectă schema de evaluare a stării menționată la articolul 6.

Articolul 6

Schema de evaluare a stării

În sensul articolului 5, se aplică schema de evaluare a stării adoptată prin ►M3 Rezoluția CPMM 94(46) din 27 aprilie 2001, astfel cum a fost modificată prin Rezoluția CPMM 99(48) din 11 octombrie 2002 și prin Rezoluția CPMM 112(50) din 4 decembrie 2003, ◄ modificată.

▼B

Articolul 7

Termenul final

După aniversarea datei de livrare a navei în 2015, nu se permite:

— operarea în continuare, ►M6 conform regulii 20.5 din anexa I la Marpol 73/78 ◄, a petrolierelor din categoriile (2) și (3) aflate sub pavilionul unui stat membru și

— intrarea în porturi sau terminale maritime aflate sub jurisdicția unui stat membru a petrolierelor din categoriile (2) și (3), indiferent dacă acestea continuă să opereze sub pavilionul unui stat terț, ►M6 conform regulii 20.5 din anexa I la Marpol 73/78 ◄.

Articolul 8

Excepții pentru navele aflate în dificultate sau pentru navele ce urmează a fi reparate

▼M2

(1) Prin derogare de la articolele 4, 5 și 7, autoritatea competentă a unui stat membru poate, sub rezerva dispozițiilor interne, să permită unei nave anume, în condiții excepționale, să intre sau să plece dintr-un port sau de la o instalație marină sau să ancoreze într-o zonă aflată sub jurisdicția statului membru în cauză, atunci când:

▼B

— un petrolier este în dificultate sau în căutarea unui refugiu;

— un petrolier neîncărcat se îndreaptă către un port pentru a fi reparat.

(2) În timp util, dar înainte de 1 septembrie 2002, statele membre comunică Comisiei dispozițiile din dreptul intern pe care le aplică în situațiile prevăzute la alineatul (1). Comisia informează celelalte state membre cu privire la aceasta.

Articolul 9

Notificarea transmisă Organizației Maritime Internaționale

(1) Președinția Consiliului, în numele statelor membre, împreună cu Comisia informează Organizația Maritimă Internațională cu privire la adoptarea prezentului regulament, făcând trimitere la articolul 211 alineatul (3) al Convenției Națiunilor Unite privind dreptul maritim.

(2) Fiecare stat membru informează Organizația Maritimă Internațională cu privire la decizia sa de a interzice intrarea petrolierelor, conform articolului 7 al prezentului regulament, care operează în conformitate cu ►M6 regula 20.5 din anexa I la Marpol 73/78 ◄, în porturile sau terminalele maritime aflate sub jurisdicția sa, ►M6 în temeiul regulii 20.8.2 din anexa I la Marpol 73/78 ◄.

▼B

(3) Fiecare stat membru informează Organizația Maritimă Internațională în cazul în care autorizează, suspendă, retrage sau refuză exploatarea petrolierelor din categoriile (1) sau (2) care au dreptul să arboreze pavilionul statului respectiv, conform articolului 5, ►M6 în temeiul regulii 20.8.1 din anexa I la Marpol 73/78 ◄.

▼M5

Articolul 10

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS), instituit prin articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului [1].

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

▼B

Articolul 11

Procedura de modificare

▼M5

Comisia poate modifica trimiterile din articolele din prezentul regulament la Regulamentele din anexa I la MARPOL 73/78, precum și la Rezoluțiile 111(50) și 94(46) ale MEPC, modificate prin Rezoluțiile 99(48) și 112(50) ale MEPC, pentru a le alinia la modificările aduse acestor regulamente și rezoluții adoptate de OMI, în măsura în care modificările respective nu extind domeniul de aplicare a prezentului regulament. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 10 alineatul (2).

▼M1

Modificările aduse instrumentului internațional prevăzut la articolul 3 alineatul (1) pot fi excluse din domeniul de aplicare a prezentului regulament, în temeiul articolului 5 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002.

▼B

Articolul 12

Abrogare

Regulamentul (CE) nr. 2978/94 al Consiliului se abrogă de la 31 decembrie 2007.

Articolul 13

Intrare în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

Se aplică de la 1 septembrie 2002.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

---

[1] JO L 324, 29.11.2002, p. 1.