Tento dokument je třeba brát jako dokumentační nástroj a instituce nenesou jakoukoli odpovědnost za jeho obsah

►**B** **NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 417/2002**

ze dne 18. února 2002

o urychleném zavádění požadavků dvojitého trupu nebo rovnocenné konstrukce u ropných tankerů s jednoduchým trupem a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 2978/94

(Úř. věst. L 64, 7.3.2002, s. 1)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
►**M1**	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 ze dne 5. listopadu 2002	L 324	1	29.11.2002
►**M2**	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1726/2003 ze dne 22. července 2003	L 249	1	1.10.2003
►**M3**	Nařízení Komise (ES) č. 2172/2004 ze dne 17. prosince 2004	L 371	26	18.12.2004
►**M4**	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 457/2007 ze dne 25. dubna 2007	L 113	1	30.4.2007

▼B

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 417/2002

ze dne 18. února 2002

o urychleném zavádění požadavků dvojitého trupu nebo rovnocenné konstrukce u ropných tankerů s jednoduchým trupem a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 2978/94

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 80 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise ([1]),

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru ([2]),

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ([3]),

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ([4]),

vzhledem k těmto důvodům:

(1) V rámci společné dopravní politiky musí být v námořní dopravě přijata další opatření ke zvýšení bezpečnosti a zabránění znečišťování.

(2) Společenství je vážně znepokojeno nehodami v lodní dopravě týkajícími se ropných tankerů a s tím spojeného znečištění pobřeží, poškozování jeho fauny a flóry a taktéž ostatních mořských zdrojů.

(3) Komise ve sdělení „Pro společnou politiku bezpečnosti na moři“ zdůraznila požadavek mimořádné Rady pro životní prostředí a dopravu ze dne 25. ledna 1993 podporovat akce Mezinárodní námořní organizace (IMO) pro snížení bezpečnostního rozdílu mezi novými a stávajícími loděmi zdokonalením nebo vyřazením stávajících lodí.

(4) Evropský parlament v usnesení o společné politice bezpečnosti na moři ([5]) uvítal sdělení Komise a vyzval zejména k akci ke zdokonalení norem bezpečnosti tankerů.

(5) Rada usnesením ze dne 8. června 1993 o společné politice bezpečnosti na moři ([6]) plně podpořila cíle sdělení Komise.

(6) Evropský parlament v usnesení o ropné skvrně v blízkosti francouzského pobřeží, které bylo přijato dne 20. ledna 2000, uvítal úsilí Komise uspíšit datum, do kdy ropné tankery budou muset mít konstrukci s dvojitým trupem.

(7) V Mezinárodní úmluvě o zabránění znečišťování z lodí z roku 1973 a v protokolu z roku 1978 týkajícího se této úmluvy (dále jen „úmluva MARPOL 73/78“) stanovila IMO v zájmu zabránit znečišťování stanovila mezinárodně dohodnutá pravidla týkající

([1]) Úř. věst. C 212 E, 25.7.2000, s. 121 a Úř. věst. C 154 E, 29.5.2001, s. 41.
([2]) Úř. věst. C 14, 16.1.2001, s. 22.
([3]) Úř. věst. C 22, 24.1.2001, s. 19.
([4]) Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 30. listopadu 2000 (Úř. věst. C 228, 13.8.2001, s. 140), společný postoj Rady ze dne 7. srpna 2001 (Úř. věst. C 307, 31.10.2001, s. 41) a rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 13. prosince 2001.
([5]) Úř. věst. C 91, 28.3.1994, s. 301.
([6]) Úř. věst. C 271, 7.10.1993, s. 1.

▼B

se konstrukce a provozu ropných tankerů. Všechny členské státy jsou smluvními stranami úmluvy MARPOL 73/78.

(8) Podle článku 3.3 úmluvy MARPOL 73/78 se uvedená úmluva nevztahuje na válečné lodě, pomocná válečná plavidla ani ostatní lodě vlastněné nebo provozované státem a používané pouze pro vládní a neobchodní účely.

(9) Porovnání stáří tankerů a statistiky nehod prokazuje rostoucí počet nehod starších lodí. Mezinárodně bylo dohodnuto, že přijetí novely úmluvy MARPOL 73/78, která vyžaduje uplatňování požadavků dvojitého trupu nebo rovnocenné konstrukce u stávajících ropných tankerů s jednoduchým trupem, jakmile dosáhnou určitého stáří, zajistí u těchto tankerů vyšší stupeň ochrany proti nepředvídatelnému znečištění ropou v případě srážky nebo ztroskotání.

(10) Je v zájmu Společenství, aby s cílem snížit nebezpečí náhodného znečištění v evropských vodách byla přijata opatření zajišťující, že ropné tankery vplouvající do přístavů a příbřežních terminálů, které jsou pod pravomocí členských států, a ropné tankery plující pod vlajkou členských států dodržují pravidlo 13G přílohy I úmluvy MARPOL 73/78 revidované v roce 2001 rezolucí MEPC 95(46).

(11) Změny úmluvy MARPOL 73/78 přijaté IMO dne 6. března 1992 vstoupily v platnost dne 6. července 1993. S cílem zabránit znečištění ropou v případě srážky nebo ztroskotání tato opatření nařizují, aby ropné tankery dodané dne 6. července 1996 nebo později měly dvojitý trup nebo splňovaly rovnocenné konstrukční požadavky. V rámci těchto změn vstoupil dnem 6. července 1995 v platnost systém vyřazování ropných tankerů s jednoduchým trupem dodaných před tímto datem, který požaduje, aby tankery dodané před 1. červencem 1982 vyhovovaly požadavkům dvojitého trupu nebo rovnocenné konstrukce nejpozději do 25 let a v některých případech do 30 let ode dne jejich dodání. Takovým stávajícím ropným tankerům s jednoduchým trupem nebude povolen provoz po roce 2007 a v některých případech po roce 2012, nebudou-li vyhovovat požadavkům dvojitého trupu nebo rovnocenné konstrukce stanoveným v pravidle 13F přílohy I úmluvy MARPOL 73/78. Tato lhůta uplyne nejpozději v roce 2026 pro stávající ropné tankery s jednoduchým trupem dodané po 1. červnu 1982 nebo pro ty, které byly dodány před 1. červnem 1982 a jsou přestavěny v souladu s požadavky úmluvy MARPOL 73/78, pokud jde o oddělené balastové tanky a jejich chráněné umístění.

(12) Nové důležité změny pravidla 13G přílohy I úmluvy MARPOL 73/78 byly přijaty dne 27. dubna 2001 na 46. zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí IMO (MEPC-46) rezolucí MEPC 95(46), která vstoupila v platnost dne 1. září 2002 a kterou byl zaveden nový systém urychleného vyřazování ropných tankerů s jednoduchým trupem. Nové lhůty, ve kterých musí tankery vyhovět pravidlu 13F přílohy I úmluvy MARPOL 73/78, závisí na rozměru a stáří lodě. Proto jsou ropné tankery rozděleny v tomto systému do tří kategorií podle jejich prostornosti, konstrukce a stáří. Všechny tyto kategorie včetně nejnižší (3) jsou důležité pro obchod uvnitř Společenství.

(13) Termín, do kterého musí být ropný tanker s jednoduchým trupem vyřazen, je výroční den dodání lodě podle časového rozpisu začínajícího v roce 2003 do roku 2007 pro ropné tankery kategorie 1 a do roku 2015 pro ropné tankery kategorií 2 a 3.

(14) Revidované pravidlo 13G přílohy I úmluvy MARPOL 73/78 zachovává požadavek, aby 25 roků staré ropné tankery kategorie 1 měly vrchní boční tanky nebo dvojité dno v chráněných místech neužívaných pro přepravu nákladu nebo aby mohly být provozovány pouze s hydrostaticky vyváženým nákladem.

▼B

(15) Stejné pravidlo zavádí nový požadavek, aby ropné tankery kategorií 1 a 2 směly být nadále provozovány po dni výročí jejich dodání v roce 2005 případně 2010, pouze vyhoví-li Systému hodnocení stavu (CAS), které přijala dne 27. dubna 2001 IMO v rezoluci MEPC 94(96). CAS ukládá správě státu vlajky povinnost vydat prohlášení o shodě a účastnit se práce na posuzování CAS.

(16) Odstavec 5 uvedeného pravidla umožňuje výjimku pro ropné tankery kategorií 2 a 3, aby za určitých podmínek mohly být provozovány i po uplynutí lhůty pro jejich vyřazení. Odstavec 8 písm. b) stejného pravidla dává smluvním stranám úmluvy MARPOL 73/78 právo, aby byl ropným tankerům, kterým byl povolen provoz podle této výjimky, odmítnut vstup do přístavů nebo příbřežních terminálů, které jsou pod jejich pravomocí. Členské státy prohlásily svůj úmysl toto právo využívat. Rozhodnutí odvolat se na toto právo musí být sděleno IMO.

(17) Je důležité zajistit, aby toto nařízení neohrožovalo bezpečnost posádky nebo ropných tankerů při hledání bezpečného přístavu nebo útočiště.

(18) V zájmu umožnit dokům v členských státech opravit ropné tankery s jednoduchým trupem mohou členské státy učinit výjimku a umožnit těmto plavidlům vstup do svých přístavů za předpokladu, že nepřepravují žádný náklad.

(19) Měla by se umožnit změna některých ustanovení tohoto nařízení tak, aby byla uvedena do souladu s mezinárodními dokumenty, které budou přijaty, změněny nebo vstoupí v platnost po vstupu v platnost tohoto nařízení, aniž by se rozšiřovala oblast jeho působnosti. Tyto změny by měly být přijímány v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ([1]).

(20) Brzy uplyne konečný termín pro ropné tankery s jednoduchým trupem, které nevyhovují požadavkům úmluvy MARPOL 73/78, pokud jde o oddělené balastové tanky a jejich chráněné umístění, což má největší význam pro tankery kategorie 1, a protože není žádný důvod k tomu, aby po roce 2007 byl zachováván systém zpoplatňování, se kterým nařízení (ES) č. 2978/94 ([2]) počítá a který rozlišuje mezi těmito ropnými tankery a ropnými tankery, které vyhovující výše uvedeným požadavkům. Nařízení (ES) č. 2978/94 by proto mělo být zrušeno,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Účel

Účelem tohoto nařízení je zavedení systému urychleného vyřazování ropných tankerů s jednoduchým trupem v zájmu uplatňování konstrukčních požadavků úmluvy MARPOL 73/78 týkajících se dvojitého trupu nebo rovnocenné konstrukce u ropných tankerů s jednoduchým trupem ►M2 a zákaz přepravy těžkých ropných produktů v ropných tankerech s jednoduchým trupem do přístavů nebo z přístavů členských států. ◄

([1]) Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.
([2]) Nařízení Rady (ES) č. 2978/94 ze dne 21. listopadu 1994 o provedení usnesení IMO A.747(18) o uplatňování měření prostornosti oddělených zátěžových tanků v ropných tankerech (Úř. věst. L 319, 12. 12. 1994, s. 1).

▼B

Článek 2

Oblast působnosti

▼M2

1. Toto nařízení se vztahuje na ropné tankery o nosnosti 5 000 tun a více:

— které bez ohledu na vlajku, pod kterou plují, vplouvají do přístavu nebo příbřežního terminálu pod pravomocí členského státu nebo tento přístav nebo příbřežní terminál opouštějí nebo kotví v oblasti pod pravomocí členského státu, nebo

— které plují pod vlajkou členského státu.

Pro účely čl. 4 odst. 3 se toto nařízení použije pro ropné tankery o nosnosti 600 tun a více.

▼B

2. Toto nařízení se nevztahuje na žádnou válečnou loď, pomocné válečné plavidlo ani jinou loď vlastněnou nebo provozovanou státem, pokud je užívána pouze pro vládní nebo neobchodní účely. Členské státy se snaží, je-li to rozumné a možné, dodržovat toto nařízení pro lodě uvedené v tomto odstavci.

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

▼M1

1. „úmluvou MARPOL 73/78“ rozumí Mezinárodní úmluva o zabránění znečištění z lodí z roku 1973, pozměněná protokolem 1978 k této úmluvě, v platném znění;

▼B

2. „revidovaným pravidlem 13G přílohy I úmluvy MARPOL 73/78“ rozumí změny pravidla 13G přílohy I úmluvy MARPOL 73/78 a doplněk k osvědčení IOPP, které byly přijaté ►M3 rezoluci MEPC 111(50) ze dne 4. prosince 2003, která vstoupí v platnost dnem 4. dubna 2005 ◄;

3. „ropným tankerem“ rozumí ropný tanker definovaný v pravidle 1(4) přílohy I úmluvy MARPOL 73/78;

4. „nosností“ rozumí nosnost podle definice v pravidle 1(22) přílohy I úmluvy MARPOL 73/78;

5. „novým ropným tankerem“ rozumí nový ropný tanker definovaný v pravidle 1(26) přílohy I úmluvy MARPOL 73/78;

6. „ropným tankerem kategorie 1“ rozumí ropný tanker o nosnosti 20 000 tun a více přepravující surovou ropu, topný olej, těžkou motorovou naftu nebo mazací olej jako náklad a ropný tanker o nosnosti 30 000 tun a více přepravující ropu jinou než uvedenou výše, který nevyhovuje požadavkům na nové ropné tankery definované v pravidle 1(26) přílohy I úmluvy MARPOL 73/78;

7. „ropným tankerem kategorie 2“ rozumí ropný tanker o nosnosti 20 000 tun a více přepravující surovou ropu, topný olej, těžkou motorovou naftu nebo mazací olej jako náklad a ropný tanker o nosnosti 30 000 tun a více přepravující ropu jinou než uvedenou výše, který vyhovuje požadavkům na nové ropné tankery definované v pravidle 1(26) přílohy I úmluvy MARPOL 73/78. ►M3 jakýkoli ropný tanker kategorie 2 bude vybaven oddělenými bezpečně umístěnými zátěžovými nádržemi (SBT/PL) ◄;

8. „ropným tankerem kategorie 3“ rozumí ropný tanker o nosnosti 5 000 tun a více, ale méně, než je uvedeno v definicích 6 a 7;

▼B

9. „ropným tankerem s jednoduchým trupem“ rozumí ropný tanker nesplňující požadavky dvojitého trupu nebo rovnocenné konstrukce podle pravidla 13F přílohy I úmluvy MARPOL 73/78;

▼M3

10. ropným tankerem s dvojitým trupem se rozumí:

a) ropný tanker s nosností nejméně 5 000 tun, který splňuje požadavky dvojitého trupu nebo rovnocenné konstrukce nařízení 13F přílohy I úmluvy MARPOL 73/78 nebo požadavky odst. 1 písm. c) přepracovaného nařízení 13G přílohy I úmluvy MARPOL 73/78; nebo

b) ropný tanker s nosností nejméně 600 tun, ale nejvýše 5 000 tun, vybavený nádržemi či prostorem s dvojitým dnem v souladu s ustanoveními nařízení 13F odst. 7 písm. a) přílohy I úmluvy MARPOL 73/78 a křídlovými nádržemi nebo prostory umístěnými v souladu s nařízením 13F odst. 3 písm. a) a s požadavkem vzdálenosti w, jak je uvedena v nařízení 13F odst. 7 písm. b) přílohy I úmluvy MARPOL 73/78;

▼B

11. „stářím“ rozumí stáří lodě vyjádřené v počtech roků po dni jejího dodání;

12. „těžkou motorovou naftou“ rozumí motorová nafta podle definice v revidovaném pravidle 13G přílohy I úmluvy MARPOL 73/78;

13. „topným olejem“ rozumí těžké destiláty nebo zbytky ze surové ropy nebo směsi těchto materiálů podle definice v revidovaném pravidle 13G přílohy I úmluvy MARPOL 73/78;

▼M2

14. „těžkými ropnými produkty“ rozumějí

a) ropné produkty o hustotě přes 900 kg/m^3 ([1]) při 15 °C;

b) topné oleje o hustotě přes 900 kg/m^3 při 15 °C nebo kinematické viskositě přes 180 mm^2/s ([2]) při 50 °C;

c) asfalt a dehet a jejich emulze;

▼B

Článek 4

Soulad s požadavky dvojitého trupu nebo rovnocenné konstrukce u ropných tankerů s jednoduchým trupem

1. Žádnému ropnému tankeru nesmí být po uplynutí výročí dne dodání lodě povolena plavba pod vlajkou členského státu, ani nesmí být žádnému ropnému tankeru po uplynutí výročí dne dodání lodě bez ohledu na vlajku, pod kterou pluje, povoleno vplout v roce uvedeném níže do přístavů nebo příbřežních terminálů, které jsou pod pravomocí členského státu, není-li tento ropný tanker ropným tankerem s dvojitým trupem:

▼M2

a) pro ropné tankery kategorie 1:

— 2003 pro lodě dodané v roce 1980 nebo dříve,

— 2004 pro lodě dodané v roce 1981,

— 2005 pro lodě dodané v roce 1982 nebo později;

b) pro ropné tankery kategorií 2 a 3:

— 2003 pro lodě dodané v roce 1975 nebo dříve,

([1]) Odpovídá stupni API menšímu než 25,7.
([2]) Odpovídá kinematické viskositě přes 180 cSt.

▼M2

— 2004 pro lodě dodané v roce 1976,

— 2005 pro lodě dodané v roce 1977,

— 2006 pro lodě dodané v roce 1978 a v roce 1979,

— 2007 pro lodě dodané v roce 1980 a v roce 1981,

— 2008 pro lodě dodané v roce 1982,

— 2009 pro lodě dodané v roce 1983,

— 2010 pro lodě dodané v roce 1984 nebo později.

———————

2. Odchylně od odstavce 1 smějí být ropné tankery kategorie 2 nebo 3, které jsou po celé délce nádrže vybaveny dvojitými dny nebo dvojitým plátováním neužívaným pro přepravu ropy nebo jsou po celé délce nádrže vybaveny prostory s dvojitým trupem neužívanými pro přepravu ropy, ale které nevyhovují podmínkám pro vynětí z odst. 1 písm. c) revidovaného pravidla 13G přílohy úmluvy MARPOL 73/78, mohou být nadále provozovány po dni uvedeném v odstavci 1, avšak nikoliv po uplynutí výročí dne dodání lodě v roce 2015 nebo po dni, kdy loď dosáhne stáří 25 let od dne svého dodání, podle toho, co nastane dříve.

▼M4

3. Ropným tankerům přepravujícím těžké ropné produkty je plavba pod vlajkou členského státu povolena pouze tehdy, mají-li dvojitý trup.

Ropné tankery přepravující těžké ropné produkty, bez ohledu na vlajku, pod kterou plují, nesmějí vplout do přístavů či příbřežních terminálů ani je opoustit ani kotvit v oblastech, na které se vztahuje pravomoc členského státu, nemají-li dvojitý trup.

▼M2

4. Ropné tankery provozované výlučně v přístavech a ve vnitrozemské plavbě mohou být osvobozeny od povinnosti podle odstavce 3 za předpokladu, že jsou řádně schváleny podle právních předpisů pro vnitrozemskou vodní dopravu.

5. Ropné tankery o nosnosti do 5 000 tun musí vyhovovat odstavci 3 nejpozději do výročního dne dodání lodě v roce 2008.

6. Do 21. října 2005 může členský stát v případech, kdy je třeba použít plavidlo se zesílenou ochranou proti ledu, povolit ropným tankerům se zesílenou ochranou proti ledu s dvojitým trupem a po celé délce nákladní nádrže vybaveným dvojitými dny neužívanými pro přepravu ropy, povolit vplout s nákladem těžkých ropných produktů do přístavu nebo do příbřežního terminálu pod pravomocí uvedeného členského státu nebo opustit tento přístav nebo příbřežní terminál nebo zakotvit v oblasti pod pravomocí uvedeného členského státu, pokud jsou uvedené těžké ropné produkty přepravovány pouze ve středových nádržích lodě.

Článek 5

Soulad se systémem hodnocení stavu lodí kategorie 2 a kategorie 3

Bez ohledu na vlajku, pod kterou pluje, není povoleno ropnému tankeru staršímu více než 15 let vplout do přístavů nebo příbřežních terminálů pod pravomocí členského státu nebo tyto přístavy nebo příbřežní terminály opustit nebo zakotvit v oblastech pod pravomocí členského státu po uplynutí výročního dne dodání lodě, a to v roce 2005, jde-li o lodě kategorie 2 a kategorie 3, pokud tato loď nevyhovuje systému hodnocení stavu uvedenému v článku 6.

▼M2

Článek 6

Systém hodnocení stavu

Pro účely článku 5 se použije systém hodnocení stavu přijatý ►M3 rezoluci MEPC 94(46) ze dne 27. dubna 2001, ve znění rezoluce MEPC 99(48) ze dne 11. října 2002 a rezolucí MEPC 112(50) ze dne 4. prosince 2003 ◄ v platném znění.

▼B

Článek 7

Konečný termín

Po uplynutí výročí dne dodání lodě v roce 2015 není nadále povoleno:

— aby ropné tankery kategorie 2 a 3 plující pod vlajkou členského státu byly v souladu s odstavcem 5 revidovaného pravidla 13G přílohy I úmluvy MARPOL 73/78 nadále provozovány a

— aby ostatní ropné tankery kategorií 2 a 3, bez ohledu na skutečnost, že nadále plují pod vlajkou třetího státu, vplouvaly v souladu s odstavcem 5 revidovaného pravidla 13G přílohy I úmluvy MARPOL 73/78 do přístavů nebo příbřežních terminálů, které jsou pod pravomocí členského státu.

Článek 8

Výjimky pro lodě v nesnázích nebo pro lodě, které mají být opravovány

▼M2

1. Odchylně od článků 4, 5 a 7 může příslušný orgán členského státu s výhradou vnitrostátních předpisů za určitých okolností povolit jednotlivé lodi za mimořádných podmínek vplout do přístavu nebo příbřežního terminálu, které jsou pod pravomocí uvedeného členského státu, nebo opustit tento přístav nebo příbřežní terminál nebo zakotvit v oblasti pod pravomocí uvedeného členského státu, pokud

▼B

— je ropný tanker v nesnázích a hledá místo pro útočiště,

— ropný tanker bez nákladu směřuje do přístavu, kde bude opravován.

2. V patřičnou dobu, ale před 1. zářím 2002, sdělí členské státy Komisi vnitrostátní právní předpisy, které použijí za okolností uvedených v odstavci 1. Komise o nich uvědomí ostatní členské státy.

Článek 9

Oznámení pro Mezinárodní námořní organizaci

1. Předsednictvo Rady jménem členských států a Komise společně uvědomí IMO o přijetí tohoto nařízení, přičemž uvedou odkaz na článek 211 odstavec 3 Úmluvy Organizace spojených národů o námořním právu.

2. Každý členský stát uvědomí IMO o svém rozhodnutí, aby ropným tankerům provozovaným v souladu s odstavcem 5 revidovaného pravidla 13G přílohy I úmluvy MARPOL 73/78 bylo v souladu s článkem 7 tohoto pravidla a na základě odst. 8 písm. b) revidovaného pravidla 13G přílohy I úmluvy MARPOL 73/78 odepřeno vplout do přístavů nebo příbřežních terminálů, které jsou pod jeho pravomocí.

3. Každý členský stát uvědomí IMO, jestliže v souladu s článkem 5 a na základě odst. 8 písm. a) revidovaného pravidla 13G přílohy

▼B

I úmluvy MARPOL 73/78 povolí, pozastaví, zruší nebo odepře provoz ropnému tankeru kategorií 1 nebo 2 oprávněnému plout pod jeho vlajkou.

Článek 10

Postup výboru

▼M1

1. Komisi je nápomocen Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS), zřízený článkem 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 ze dne 5. listopadu 2002, kterým se zřizuje Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS) ([1]).

▼B

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 uvedeného rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

3. Výbor přijme svůj jednací řád.

Článek 11

Postup provádění změn

Odkazy v článcích tohoto nařízení na pravidla přílohy I úmluvy MARPOL 73/78 a na ►M3 rezoluci MEPC 111(50) a rezoluci MEPC 94(46), ve znění rezoluce MEPC 99(48) a rezoluce MEPC 112(50) ◄ se v případě potřeby změní postupem podle čl. 10 odst. 2, aby byly uvedeny do souladu se změnami těchto pravidel a rezolucemi přijatými IMO, pokud tyto změny nerozšiřuji oblast působnosti tohoto nařízení.

▼M1

Změny mezinárodních právních nástrojů uvedených v čl. 3 odst. 1 mohou být vyjmuty z oblasti působnosti tohoto nařízení na základě článku 5 nařízení (ES) č. 2099/2002.

▼B

Článek 12

Zrušení

Zrušuje se nařízení Rady (ES) č. 2978/94 s účinkem od 31. prosince 2007.

Článek 13

Vstup v platnost

Toto nařízení v stupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropských společenství*.

Je použitelné ode dne 1. září 2002.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

([1]) Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 1.