**Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość**

# ►B ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 417/2002 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**z dnia 18 lutego 2002 r.**

**w sprawie przyspieszonego wprowadzania konstrukcji podwójnokadłubowej lub równoważnego rozwiązania w odniesieniu dla tankowców pojedynczokadłubowych i uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 2978/94**

(Dz.U. L 64 z 7.3.2002, str. 1)

zmienione przez:

| | | Dziennik Urzędowy | | |
|---|---|---|---|---|
| | | nr | strona | data |
| ►M1 | Rozporządzenie (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. | L 324 | 1 | 29.11.2002 |
| ►M2 | Rozporządzenie (WE) nr 1726/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 2003 r. | L 249 | 1 | 1.10.2003 |
| ►M3 | Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2172/2004 z dnia 17 grudnia 2004 r. | L 371 | 26 | 18.12.2004 |
| ►M4 | Rozporządzenie (WE) nr 457/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 kwietnia 2007 r. | L 113 | 1 | 30.4.2007 |

▼B

# ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 417/2002 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**z dnia 18 lutego 2002 r.**

**w sprawie przyspieszonego wprowadzania konstrukcji podwójnokadłubowej lub równoważnego rozwiązania w odniesieniu dla tankowców pojedynczokadłubowych i uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 2978/94**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji ([1]),

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([2]),

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ([3]),

stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu ([4]),

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) W ramach wspólnej polityki transportowej należy podjąć dalsze środki na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa i przeciwdziałania zanieczyszczaniu środowiska w transporcie morskim.

(2) Wspólnota jest poważnie zaniepokojona wypadkami z udziałem zbiornikowców i związanym z tym zanieczyszczeniem jej linii brzegowych oraz szkodami wyrządzonymi florze i faunie oraz innym zasobom morskim.

(3) W swoim komunikacie „Wspólna polityka bezpieczeństwa żeglugi morskiej" Komisja podkreśliła prośbę Nadzwyczajnej Rady ds. Środowiska Naturalnego i Transportu z dnia 25 stycznia 1993 r. o wsparcie dla akcji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w sprawie zmniejszania różnicy pomiędzy bezpieczeństwem nowych i istniejących statków poprzez ich modernizację lub wycofanie.

(4) W swojej rezolucji w sprawie wspólnej polityki bezpieczeństwa żeglugi morskiej ([5]) Parlament Europejski przyjął z zadowoleniem komunikat Komisji i wezwał w szczególności do podjęcia działań na rzecz poprawy norm bezpieczeństwa zbiornikowców.

(5) W drodze rezolucji z dnia 8 czerwca 1993 r. dotyczącej wspólnej polityki bezpieczeństwa żeglugi morskiej ([6]) Rada w pełni poparła cele komunikatu Komisji.

(6) W swojej rezolucji dotyczącej wycieku ropy przy wybrzeżu Francji przyjętej dnia 20 stycznia 2000 r. Parlament Europejski przyjął z zadowoleniem starania Komisji o przyśpieszenie terminu, do którego zbiornikowce będą musiały mieć konstrukcję podwójnokadłubową.

---

([1]) Dz.U. C 212 E z 25.7.2000, str. 121 oraz Dz.U. C 154 E z 29.5.2001, str. 41.
([2]) Dz.U. C 14 z 16.1.2001, str. 22.
([3]) Dz.U. C 22 z 24.1.2001, str. 19.
([4]) Opinia Parlamentu Europejski z dnia 30 listopada 2000 r. (Dz.U. C 228 z 13.8.2001, str. 140), wspólne stanowisko Rady z dnia 7 sierpnia 2001 r. (Dz.U. C 307 z 31.10.2001, str. 41) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 13 grudnia 2001 r.
([5]) Dz.U. C 91 z 28.3.1994, str. 301.
([6]) Dz.U. C 271 z 7.10.1993, str. 1.

▼B

(7) Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) ustanowiła w Międzynarodowej Konwencji o Zapobieganiu Zanieczyszczeniu Morza przez Statki z 1973 r. i dotyczącym jej Protokole z 1978 r. (MARPOL 73/78) uzgodnione na forum międzynarodowym zasady przeciwdziałania zanieczyszczeniom mające wpływ na konstrukcję i funkcjonowanie zbiornikowców przewożących ropę naftową; Państwa Członkowskie są stronami Konwencji MARPOL 73/78.

(8) Zgodnie z art. 3.3 MARPOL 73/78 konwencji tej nie stosuje się jej do jakiegokolwiek okrętu wojennego, floty pomocniczej ani do innych statków stanowiących własność państwa lub eksploatowanych przez nie i używanych czasowo wyłącznie w rządowej służbie niehandlowej.

(9) Porównanie wieku zbiornikowców i statystyki wypadków wskazuje na wzrost wypadkowości w przypadku starszych statków; uzgodniono na forum międzynarodowym, że przyjęcie w 1992 r. zmiany w Konwencji MARPOL 73/78 wymagającej zastosowania podwójnego kadłuba lub rozwiązania o równoważnym standardzie do istniejących zbiornikowców pojedynczokadłubowych w momencie osiągnięcia przez nie określonego wieku zapewni im wyższy stopień ochrony przed przypadkowym zanieczyszczeniem ropą w przypadku zderzenia lub utknięcia na mieliźnie.

(10) W interesie Wspólnoty leży przyjęcie środków, które zapewnią, że zbiornikowce zawijające do portów i terminali pływających pod jurysdykcją Państw Członkowskich oraz pod banderami Państw Członkowskich będą spełniać wymagania reguły 13G załącznika I Konwencji MARPOL 73/78, zmienionej uchwałą MEPC 95(46) w 2001 r. w celu zmniejszenia ryzyka przypadkowego zanieczyszczenia ropą na wodach europejskich.

(11) Zmiany do Konwencji MARPOL 73/78 przyjęte przez IMO dnia 6 marca 1992 r. weszły w życie dnia 6 lipca 1993 r.; środki te nakładają wymóg stosowania podwójnego kadłuba lub równoważnego rozwiązania konstrukcyjnego w zbiornikowcach oddanych do użytku w dniu lub po dniu 6 lipca 1996 r., którego celem jest zapobieżenie zanieczyszczenia ropą w przypadku zderzenia lub utknięcia na mieliźnie; w ramach tych zmian plan wycofania zbiornikowców pojedynczokadłubowych oddanych do użytku przed tą datą zaczął obowiązywać od dnia 6 lipca 1995 r., wymagając aby zbiornikowce oddane do użytku przed dniem 1 czerwca 1982 r. spełniały normę dotyczącą podwójnego kadłuba lub równoważnego rozwiązania konstrukcyjnego najpóźniej po 25 latach, a w pewnych przypadkach po 30 latach od daty oddania do użytku; takie pojedynczokadłubowe zbiornikowce nie będą dopuszczane do użytku po roku 2007, a w niektórych przypadkach po 2012 r., o ile nie będą spełniały wymagań dotyczących podwójnego kadłuba lub równoważnego rozwiązania konstrukcyjnego zawartych w regule 13F załącznika I Konwencji MARPOL 73/78; dla istniejących zbiornikowców jednokadłubowych oddanych do użytku w dniu 1 czerwca 1982 r. lub przed tą datą, które zostały dostosowane do wymagań Konwencji MARPOL 73/78 dotyczących oddzielnych zbiorników balastowych i ich ochronnego umiejscowienia, ten nieprzekraczalny termin to najpóźniej 2026 r.

(12) Nowe ważne zmiany do reguły 13G załącznika I do Konwencji MARPOL 73/78 zostały przyjęte w dniu 27 kwietnia 2001 r. przez 46 sesję Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO (MEPC-46) rezolucją MEPC 95(46), wchodząc w życie w dniu 1 września 2002 r., w której wprowadzono nowy program przyśpieszenia wycofywania zbiornikowców pojedynczokadłubowych. Odpowiednie nieprzekraczalne terminy do których zbiornikowce muszą spełniać wymagania reguły 13F załącznika I do Konwencji MARPOL 73/78 zależą od wielkości i wieku statku; w programie

▼B

tym zbiornikowce zostały podzielone na trzy kategorie według tonażu, konstrukcji i wieku. Wszystkie kategorie, w tym najniższa (3), są ważne dla handlu wewnątrzwspólnotowego.

(13) Ostateczny termin, do którego zbiornikowiec pojedynczokadłubowy ma być wycofany, jest rocznicą daty oddania go do użytku zgodnie z określonym harmonogramem, poczynając od 2003 r. do 2007 r. dla zbiornikowców kategorii (1) i do 2015 r. dla zbiornikowców kategorii (2) i (3).

(14) Zmieniona reguła 13G załącznika I do Konwencji MARPOL 73/78 utrzymuje dla zbiornikowców kategorii (1) wymóg posiadania po 25 latach zbiorników burtowych lub podwójnego dna w miejscach ochronnych nieużywanych do przewożenia towaru lub możliwość pływania jedynie z hydrostatycznie zrównoważonym obciążeniem.

(15) Ta sama reguła wprowadza wymóg dla zbiornikowców kategorii (1) i (2), które mogą nadal być używane po rocznicy terminu oddania do użytku odpowiednio w 2005 r. i 2010 r. pod warunkiem, że spełniają wymagania Programu Oceny Stanu Technicznego (CAS), który został przyjęty dnia 27 kwietnia 2001 r. przez IMO rezolucją MEPC 94(46). CAS nakłada na administrację państwa bandery obowiązek wydania oświadczenie zgodności i uczestnictwa w procedurach badania CAS.

(16) Ustęp 5 wspominanej reguły dopuszcza wyjątek dla zbiornikowców kategorii (2) i (3), które pod pewnymi warunkami mogą pływać po terminie wycofania; ust. 8b tej samej reguły daje prawo stronom Konwencji MARPOL 73/78 odmówienia wejścia do portów lub terminali pływających znajdujących się pod ich jurysdykcją zbiornikowcom, dla których uzyskano zgodę na dalsze wykorzystanie w ramach tego wyjątku; Państwa Członkowskie zadeklarowały zamiar użycia tego prawa; decyzja o zamiarze skorzystania z tego prawa musi być przekazana IMO.

(17) Ważne jest, aby zapewnić, że przepisy tego rozporządzenia nie będą stanowiły zagrożenia dla bezpieczeństwa załogi lub zbiornikowców poszukujących bezpiecznego portu lub schronienia.

(18) Aby umożliwić stoczniom w Państwach Członkowskich przeprowadzenie napraw zbiornikowców pojedynczokadłubowych, Państwa Członkowskie mogą zrobić wyjątek, pozwalając na wejście do swoich portów takim statkom, pod warunkiem że są one bez ładunku.

(19) Powinna istnieć możliwość uzupełnienia pewnych postanowień niniejszego rozporządzenia w celu dostosowania ich do instrumentów międzynarodowych przyjętych, zmienionych lub wchodzących w życie po wejściu w życie tego rozporządzenia bez rozszerzania jego zakresu; takie zmiany powinny być przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji [1].

(20) W świetle zbliżającego się nieprzekraczalnego terminu dla zbiornikowców pojedynczokadłubowych, które nie spełniają wymogów Konwencji MARPOL 73/78 w sprawie oddzielnych zbiorników balastowych i ich ochronnego umiejscowienia, oraz uwzględniając, że dotyczy to najbardziej zbiornikowców kategorii (1), nie ma powodów, by utrzymywać zróżnicowany system opłat przewidziany w rozporządzeniu (WE) nr 2978/948 dla takich zbiornikowców i tych, które spełniają wspomniane wymagania

[1] Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

▼B

po 2007 r. i w związku z tym rozporządzenie (WE) nr 2978/94 ([1]) należy uchylić,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

*Artykuł 1*

**Cel**

Celem niniejszego rozporządzenia jest przyjęcie przyśpieszonego programu wprowadzenia dla zbiornikowców pojedynczokadłubowych konstrukcji podwójnokadłubowej lub równoważnego rozwiązania wymaganych Konwencją MARPOL 73/78 ►M2 oraz zakazu transportu do lub z portów Państwa Członkowskiego olejów ciężkich w zbiornikowcach pojedynczokadłubowych. ◄

*Artykuł 2*

**Zakres**

▼M2

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do zbiornikowców o nośności 5 000 ton i wyższej:

— wchodzących lub wychodzących z portu lub terminalu przybrzeżnego albo kotwiczących w obszarze podlegającym jurysdykcji Państwa Członkowskiego, bez względu na ich banderę, lub

— pływających pod banderą Państwa Członkowskiego.

Do celów art. 4 ust. 3, niniejsze rozporządzenie stosuje się do zbiornikowców o nośności 600 ton i wyższej.

▼B

2. Niniejsze rozporządzenie nie stosuje się do okrętów, statków pomocniczych marynarki lub innych należących do lub eksploatowanych przez dane Państwo i używanych tylko do niekomercyjnych celów rządowych. Państwa Członkowskie będą starały się respektować niniejsze rozporządzenie, w zakresie w jakim będzie to zasadne i wykonalne, w odniesieniu do statków wymienionych w tym ustępie.

*Artykuł 3*

**Definicje**

Do celów niniejszego rozporządzenia, stosuje się następujące definicje:

▼M1

1. „Marpol 73/78“ oznacza Międzynarodową konwencję z 1973 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, zmienioną odnoszącym się do niej Protokołem z 1978 r., w ich aktualnych wersjach;

▼B

2) „zmienione regułą 13G załącznika I do Konwencji MARPOL 73/78” oznacza zmiany do reguły 13G załącznika I do Konwencji MARPOL 73/78 oraz suplementów do Świadectwa IOPP, jakie przyjęto ►M3 rezolucji MEPC 111(50) z dnia 4 grudnia 2003 r., która wchodzi w życie 4 kwietnia 2005 r. ◄;

([1]) Rozporządzenie Rady (WE) nr 2978/94 z dnia 21 listopada 1994 r. w sprawie wykonania rezolucji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) A.747 (18) w sprawie stosowania pomiaru tonażu przestrzeni balastowych na zbiornikowcach z oddzielnymi przedziałami balastowymi (Dz.U. L 319 z 12.12.1994, str. 1).

▼B

3) „zbiornikowiec” oznacza zbiornikowiec zgodnie z definicją w regule 1 ust. 4 załącznika I do MARPOL 73/78;

4) „nośność brutto” oznacza nośność brutto zgodnie z definicją w regule 1 ust. 22 załącznika I do MARPOL 73/78;

5) „nowy zbiornikowiec” oznacza nowy zbiornikowiec zgodnie z definicją w regule 1 ust. 26 załącznika I do MARPOL 73/78;

6) „zbiornikowiec kategorii (1)” oznacza zbiornikowiec o nośności 20 000 ton DTW i powyżej przewożący ropę naftową, olej napędowy, ciężki olej napędowy lub smar jako ładunek, oraz o nośności 30 000 ton DTW i powyżej przewożący oleje inne niż wymienione powyżej, który nie spełnia wymagań dla nowych zbiornikowców zgodnie z definicją w regule 1 ust. 26 załącznika I do MARPOL 73/78;

7) „zbiornikowiec kategorii (2)” oznacza zbiornikowiec o nośności 20 000 ton DTW i powyżej przewożący ropę naftową, olej napędowy, ciężki olej napędowy lub smar jako ładunek oraz o nośności 30 000 ton DTW i powyżej przewożący oleje inne niż wymienione powyżej, który spełnia wymagania dla nowych zbiornikowców zgodnie z definicją w regule 1 ust. 26 załącznika I do MARPOL 73/78. ►M3 Wszelkie zbiornikowce kategorii 2 są wyposażone w oddzielne zbiorniki balastowe umiejscowione tak, aby chroniły cysterny (SBT/PL) ◄;

8) „zbiornikowiec kategorii (3)” oznacza zbiornikowiec o nośności 5 000 on DTW i powyże, ale mniejszej niż określona w definicjach 6 i 7;

9) „zbiornikowiec pojedynczokadłubowy” oznacza zbiornikowiec niespełniający wymogów w zakresie posiadania podwójnego kadłuba lub równoważnego rozwiązania konstrukcyjnego reguły 13F załącznika I do MARPOL 73/78;

▼M3

10) zbiornikowiec podwójnokadłubowy oznacza:

a) zbiornikowiec o nośności 5 000 ton lub większej, spełniający wymagania dotyczące posiadania podwójnego kadłuba lub równoważnego rozwiązania konstrukcyjnego Prawidła 13F załącznika I do MARPOL 73/78 lub spełniający wymagania ust. 1 lit. c) zmienionego Prawidła 13G załącznika I do MARPOL 73/78; albo

b) zbiornikowiec o nośności 600 ton lub większej, lecz mniejszej niż 5 000 ton, wyposażony w zbiorniki lub przestrzenie o podwójnym dnie spełniające wymagania Prawidła 13F ust. 7 lit. a) załącznika I do MARPOL 73/78 oraz zbiorniki lub przestrzenie burtowe umiejscowione zgodnie z Prawidłem 13F ust. 3 lit. a) spełniające wymagania w zakresie odległości *w*, o której mowa w Prawidle 13F ust. 7 lit. b) załącznika I do MARPOL 73/78;

▼B

11) „wiek” oznacza wiek statku, wyrażony w liczbie lat od daty oddania do użytku;

12) „ciężki olej napędowy” oznacza olej napędowy zgodnie z definicją w zmienionej regule 13G załącznika I do MARPOL 73/78;

13) „olej napędowy” oznacza ciężkie frakcje lub pozostałości ropy naftowej lub mieszanki takich surowców zgodnie z definicją w zmienionej regule 13G załącznika I do MARPOL 73/78;

▼M2

14) „oleje ciężkie” oznaczają:

a) oleje surowe o gęstości ponad 900 kg/m$^3$ w temperaturze 15 °C ([1]);

b) oleje opałowe o gęstości ponad 900 kg/m$^3$ w temperaturze 15 °C lub o lepkości kinematycznej ponad 180 mm$^2$/s w temperaturze 50 °C ([2]);

c) bitumen i smoła oraz ich zawiesiny;

▼B

*Artykuł 4*

**Zgodność z wymogiem posiadania konstrukcji podwójnokadłubowej lub równoważnego rozwiązania dla zbiornikowców pojedynczokadłubowych**

1. Żaden zbiornikowiec nie będzie mógł pływać pod banderą Państwa Członkowskiego ani też żaden zbiornikowiec, niezależnie od bandery, nie zostanie wpuszczony do portu ani pływającego terminala pod jurysdykcją Państwa Członkowskiego po upływie rocznicy oddania do użytku statku w roku określonym poniżej, o ile zbiornikowiec ten nie jest zbiornikowcem o konstrukcji podwójnokadłubowej:

▼M2

a) dla zbiornikowców kategorii 1:

— rok 2003 dla statków dostarczonych w roku 1980 lub wcześniej,

— rok 2004 dla statków dostarczonych w roku 1981,

— rok 2005 dla statków dostarczonych w roku 1982 lub później;

b) dla zbiornikowców kategorii 2 i 3:

— rok 2003 dla statków dostarczonych w roku 1975 lub wcześniej,

— rok 2004 dla statków dostarczonych w roku 1976,

— rok 2005 dla statków dostarczonych w roku 1977,

— rok 2006 dla statków dostarczonych w roku 1978 i 1979,

— rok 2007 dla statków dostarczonych w roku 1980 i 1981,

— rok 2008 dla statków dostarczonych w roku 1982,

— rok 2009 dla statków dostarczonych w roku 1983,

— rok 2010 dla statków dostarczonych w roku 1984 lub później.

———————

2. Bez względu na ust. 1, zbiornikowce kategorii 2 lub 3, które są wyposażone wyłącznie w podwójne dna lub podwójne burty nieużywane do transportu ropy naftowej oraz wykraczające poza całkowitą długość zbiornika ładunkowego, lub z przestrzeniami dwukadłubowymi nieużywanymi do transportu ropy naftowej oraz wykraczające poza całkowitą długość zbiornika ładunkowego, ale które nie spełniają warunków wyłączenia z przepisów ust. 1 lit. c) zmienionego regulaminu 13G załącznika I do Marpol 73/78, mogą być dalej eksploatowane po dniu określonym w ust. 1, ale nie wykraczającej poza rocznicę dostarczenia statku w roku 2015 lub dzień, w którym statek osiągnie wiek 25 lat od dnia jego dostarczenia, w zależności od tego co nastąpi wcześniej.

▼M4

3. Jedynie tankowce podwójnokadłubowe mogą transportować ciężkie produkty naftowe pod banderą państwa członkowskiego.

———————

([1]) Odpowiadający poziomowi API mniejszemu niż 25,7.

([2]) Odpowiadający lepkości kinematycznej ponad 180 cSt.

▼M4

Żaden tankowiec transportujący ciężkie produkty naftowe, niezależnie od bandery, z wyjątkiem tankowców podwójnokadłubowych, nie może otrzymać pozwolenia na wejście do i wyjście z portów lub przybrzeżnych terminali ani na zakotwiczanie się na wodach objętych jurysdykcją danego państwa członkowskiego..

▼M2

4. Zbiornikowce operujące wyłącznie w portach i żegludze śródlądowej mogą być wyłączone od obowiązku z ust. 3 pod warunkiem że posiadają odpowiednie świadectwa zgodnie z ustawodawstwem dotyczącym żeglugi śródlądowej.

5. Zbiornikowce o nośności mniejszej niż 5 000 ton muszą być zgodne z przepisami ust. 3 najpóźniej do dnia rocznicy dostarczenia statku w roku 2008.

6. Do dnia 21 października 2005 r. Państwo Członkowskie może, w przypadkach gdy warunki lodowe wymagają użycia statków posiadających wzmocnienie przeciwlodowe, zezwolić zbiornikowcom pojedynczokadłubowym posiadającym wzmocnienie przeciwlodowe, wyposażonym w podwójne dno nieużywanym do transportu ropy naftowej oraz wykraczającym poza całkowitą długość zbiornika ładunkowego, przewożącym oleje ciężkie, na wejście lub wyjście z portu lub terminalu przybrzeżnego albo na kotwiczenie na obszarze podlegającym jurysdykcji tego Państwa Członkowskiego, pod warunkiem że oleje ciężkie są przewożone wyłącznie w środkowych zbiornikach statku.

*Artykuł 5*

**Zgodność z planem oceny stanu statków kategorii 2 i 3**

Bez względu na jego banderę, zbiornikowiec pojedynczokadłubowy mający więcej niż 15 lat nie jest dopuszczany do wejścia lub wyjścia z portu lub terminalu przybrzeżnego albo na kotwiczenia na obszarze podlegającym jurysdykcji tego Państwa Członkowskiego poza dzień rocznicy dostarczenia statku, w roku 2005 dla statków kategorii 2 i kategorii 3, chyba że spełnia on warunki planu oceny stanu określonego w art. 6.

*Artykuł 6*

**Plan oceny stanu**

Do celów art. 5, plan oceny stanu przyjęty ►M3 rezolucji MEPC 94 (46) z dnia 27 kwietnia 2001 r. zmienionej rezolucją MEPC 99(48) z dnia 11 października 2002 r. i rezolucją MEPC 112(50) z dnia 4 grudnia 2003 ◄, ze zmianami, stosuje się.

▼B

*Artykuł 7*

**Termin ostateczny**

Po rocznicy daty oddania statku do użytku w 2015 r.:

— dalsze użytkowanie zbiornikowców, zgodnie z ust. 5 zmienionej reguły 13G załącznika I do MARPOL 73/78, kategorii (2) i kategorii (3) pod banderą Państwa Członkowskiego, i

— wchodzenie do portów lub terminali pływających pod jurysdykcją Państwa Członkowskiego innych zbiornikowców kategorii (2) i (3), niezależnie od faktu, że funkcjonują pod banderą państwa trzeciego zgodnie z ust. 5 zmienionej reguły 13G załącznika I do MARPOL 73/78

▼B

*Artykuł 8*

**nie będzie dozwolone.**

▼M2

1. W drodze odstępstwa od art. 4, 5 i 7, właściwy organ Państwa Członkowskiego może, z zastrzeżeniem przepisów krajowych, zezwolić, w wyjątkowych okolicznościach, pojedynczemu statkowi na wejście lub wyjście z portu lub terminalu przybrzeżnego albo na kotwiczenie na obszarze podlegającym jurysdykcji tego Państwa Członkowskiego, gdy:

▼B

— zbiornikowiec jest w trudnej sytuacji i poszukuje miejsca schronienia,

— niewyładowany zbiornikowiec udaje się do portu na naprawę.

2. Państwa Członkowskie w odpowiednim czasie, ale przed dniem 1 września 2002 r., przekażą Komisji przepisy prawa krajowego, które będą stosowane w przypadku okoliczności określonych w ust. 1. poinformuje o tym fakcie inne Państwa Członkowskie.

*Artykuł 9*

**Powiadomienie Międzynarodowej Organizacji Morskiej**

1. Urząd Przewodniczącego Rady, działając w imieniu Państw Członkowskich i Komisji, wspólnie poinformuje Międzynarodową Organizację Morską o przyjęciu niniejszego rozporządzenia, w którym będzie odniesienie do art. 211 ust. 3 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morskim.

2. Każde Państwo Członkowskie będzie informować Międzynarodową Organizację Morską o swojej decyzji dotyczącej odmowy wpuszczenia zbiornikowca, zgodnie z art. 7 niniejszego rozporządzenia, działającego zgodnie z postanowieniami ust. 5 zmienionej reguły 13G załącznika I do MARPOL 73/78 do portu lub terminala pływającego pod ich jurysdykcją, na podstawie ust. 8 lit. b) zmienionej reguły 13G załącznika I do MARPOL 73/78.

3. Każde Państwo Członkowskie będzie powiadamiać Międzynarodową Organizację Morską, jeżeli zezwoli, zawiesi, wycofa lub odmówi możliwości użytkowania zbiornikowca kategorii (1) lub (2) uprawnionego pływania pod jego banderą, zgodnie z art. 5, na podstawie ust. 8 lit. a) zmienionej reguły 13G załącznika I do MARPOL 73/78.

*Artykuł 10*

**Procedura powoływania komitetu**

▼M1

1. Komisja jest wspomagana przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiającego Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) ([1]).

▼B

2. W przypadku gdy dokonuje się odniesienia do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

Okres ustanowiony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE określa się na trzy miesiące.

([1]) Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.

▼B

3. Komitet przyjmuje swój regulamin.

*Artykuł 11*

**Procedura wprowadzania poprawek**

Odniesienia w artykułach niniejszego rozporządzenia do reguł w załączniku I do Konwencji MARPOL 73/78 oraz ►M3 rezolucji MEPC 111(50) i rezolucji MEPC 94(46) zmienionych rezolucją MEPC 99(48) i rezolucją MEPC 112(50) ◄ zostaną zmienione, jeśli będą tego wymagały, zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 10 ust. 2, w celu dostosowania ich do zmian wprowadzonych do tych reguł i rezolucji przyjętej przez Międzynarodową Organizację Morską, o ile zmiany takie nie rozszerzą zakresu niniejszego rozporządzenia.

▼M1

Zmiany instrumentów międzynarodowych określonych w art. 3 ust. 1 mogą być wyłączone z zakresu niniejszego rozporządzenia na podstawie art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

▼B

*Artykuł 12*

**Uchylenie**

Rozporządzenie Rady (WE) nr 2978/94 zostaje niniejszym uchylone z dniem 31 grudnia 2007 r.

*Artykuł 13*

**Wejście w życie**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich.*

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 września 2002 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.