Dit document vormt slechts een documentatiehulpmiddel en verschijnt buiten de verantwoordelijkheid van de instellingen

►B VERORDENING (EG) Nr. 417/2002 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 18 februari 2002

betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad

(PB L 64 van 7.3.2002, blz. 1)

Gewijzigd bij:

		Publicatieblad		
		nr.	blz.	datum
►M1	Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002	L 324	1	29.11.2002
►M2	Verordening (EG) nr. 1726/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 22 juli 2003	L 249	1	1.10.2003

▼B

VERORDENING (EG) Nr. 417/2002 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 18 februari 2002

betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie ([1]),

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité ([2]),

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ([3]),

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ([4]),

Overwegende hetgeen volgt:

(1) In het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid moeten verdere maatregelen worden genomen om de veiligheid in het zeevervoer te verhogen en verontreiniging te voorkomen.

(2) De Gemeenschap is ernstig bezorgd over de scheepsongevallen met olietankschepen en de daarmee gepaard gaande verontreiniging van haar kusten en schade aan haar fauna en flora en andere maritieme hulpbronnen.

(3) In haar mededeling „Een gemeenschappelijk beleid inzake de veiligheid op zee" wees de Commissie op het verzoek van de Raad gedaan tijdens diens buitengewone zitting „Milieu en vervoer" van 25 januari 1993 om de maatregelen te steunen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) ter verkleining van de veiligheidskloof tussen nieuwe en bestaande schepen, door het verbeteren en/of geleidelijk uit de vaart nemen van de bestaande schepen.

(4) In zijn resolutie over een gemeenschappelijk beleid inzake de veiligheid op zee ([5]) verwelkomde het Europees Parlement de mededeling van de Commissie en verzocht het met name om acties ter verbetering van de veiligheidsnormen voor tankers.

(5) In zijn resolutie van 8 juni 1993 ([6]) verleende de Raad zijn volledige steun aan de doelstellingen van de mededeling van de Commissie.

(6) In zijn resolutie van 20 januari 2000 over de olievlek voor de Franse kust verwelkomde het Europees Parlement iedere inspanning van de Commissie om de datum waarop alle olietankschepen verplicht een dubbelwandige bouw moeten hebben, te vervroegen.

(7) De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) heeft in het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973 en het Protocol van 1978 daarbij (Marpol 73/78) internationaal overeengekomen regels ter preventie van verontreiniging vastgesteld die van invloed zijn op het ontwerp en de

([1]) PB C 212 E van 25.7.2000, blz. 121 en
PB C 154 E van 29.5.2001, blz. 41.
([2]) PB C 14 van 16.1.2001, blz. 22.
([3]) PB C 22 van 24.1.2001, blz. 19.
([4]) Advies van het Europees Parlement van 30 november 2000 (PB C 228 van 13.8.2001, blz. 140), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 7 augustus 2001 (PB C 307 van 31.10.2001, blz. 41) en besluit van het Europees Parlement van 13 december 2001.
([5]) PB C 91 van 28.3.1994, blz. 301.
([6]) PB C 271 van 7.10.1993, blz. 1.

▼B

exploitatie van olietankschepen. De lidstaten zijn partij bij Marpol 73/78.

(8) Overeenkomstig artikel 3.3 van Marpol 73/78 is dat verdrag niet van toepassing op oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die eigendom zijn van of gebruikt worden door een staat voorzover dit laatste uitsluitend in niet-commerciële overheidsdienst geschiedt.

(9) Uit een vergelijking van de ouderdom van tankschepen en ongevallenstatistieken blijkt dat het ongevallenpercentage voor oudere schepen stijgt. Men is het er internationaal over eens dat met de vaststelling van de amendementen van 1992 op Marpol 73/78 inzake de toepassing van de normen voor een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp op bestaande enkelwandige olietankschepen wanneer deze een bepaalde ouderdom bereiken, deze tankschepen een hogere graad van bescherming krijgen tegen accidentele olieverontreiniging in geval van aanvaring of stranding.

(10) Het is in het belang van de Gemeenschap maatregelen te treffen om ervoor te zorgen dat olietankschepen die havens en offshoreterminals invaren die onder de rechtsbevoegdheid van de lidstaten vallen, en olietankschepen die onder de vlag van een lidstaat varen, voldoen aan Voorschrift 13G van bijlage I bij Marpol 73/78, als herzien in 2001 bij Resolutie 95(46) van de MEPC, om de kans op accidentele olieverontreiniging in de Europese wateren te doen afnemen.

(11) De amendementen op het Marpol-verdrag 73/78 die door de IMO zijn vastgesteld op 6 maart 1992, zijn van kracht geworden op 6 juli 1993. Die maatregelen behelzen de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor olietankschepen die op of na 6 juli 1996 zijn opgeleverd en zijn gericht op het voorkomen van olieverontreiniging in geval van aanvaring of stranding. Voor enkelwandige olietankschepen die voor die datum zijn opgeleverd, trad met ingang van 6 juli 1995 in het kader van die amendementen een regeling voor het geleidelijk uit de vaart nemen in werking waarbij vóór 1 juni 1982 opgeleverde tankschepen uiterlijk 25 jaar en in sommige gevallen 30 jaar na hun opleveringsdatum aan de normen voor een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp dienen te voldoen. Zulke bestaande enkelwandige olietankschepen mogen na 2007, en in sommige gevallen na 2012, niet meer in de vaart blijven, tenzij ze voldoen aan de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp van Voorschrift 13F van bijlage I bij Marpol 73/78. Voor bestaande enkelwandige olietankschepen die na 1 juni 1982 zijn opgeleverd, of die vóór 1 juni 1982 zijn opgeleverd en die verbouwd zijn, welke aan de vereisten van Marpol 73/78 inzake gescheiden-ballasttanks en de beschermende plaatsing daarvan voldoen, loopt deze termijn uiterlijk in 2026 af.

(12) Op 27 april 2001 zijn er in de 46e vergadering van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu van de IMO bij MEPC-Resolutie 95(46) nieuwe belangrijke amendementen op Voorschrift 13G van bijlage I bij Marpol 73/78 aangenomen, die op 1 september 2002 van kracht worden en waarbij in een nieuwe regeling is voorzien voor het versneld uit de vaart nemen van enkelwandige olietankschepen. De respectieve uiterste data waarop tankschepen aan Voorschrift 13F van bijlage I bij Marpol 73/78 moeten voldoen, zijn afhankelijk van de grootte en de ouderdom van het schip. Olietankschepen worden derhalve in dat schema onderverdeeld in drie categorieën naargelang hun tonnenmaatconstructie en ouderdom. Al deze categorieën, met inbegrip van de laagste categorie (3), zijn van belang voor het verkeer binnen de Gemeenschap.

(13) De uiterste datum waarvoor een enkelwandig olietankschip uit de vaart moet worden genomen, is de verjaardag van de oplevering van het schip, volgens een tijdschema van 2003 tot en met

▼B

2007 voor olietankschepen van categorie 1, en tot en met 2015 voor olietankschepen van de categorieën 2 en 3.

(14) Het herziene Voorschrift 13G van bijlage I bij Marpol 73/78 handhaaft de vereisten voor olietankschepen van categorie 1 van meer dan 25 jaar oud, uit hoofde waarvan ze moeten beschikken over beschermend geplaatste zijtanks of dubbele bodemruimten die niet voor het vervoer van vracht worden gebruikt, of alleen hydrostatisch gebalanceerd beladen mogen worden.

(15) Het herziene Voorschrift 13G van bijlage I bij Marpol 73/78 bevat een nieuwe vereiste uit hoofde waarvan olietankschepen van de categorieën 1 en 2 alleen in de vaart mogen blijven na de verjaardag van hun oplevering in 2005, respectievelijk 2010, indien ze voldoen aan de bij MEPC-resolutie 49(46) op 27 april 2001 door de IMO aangenomen keuringsregeling scheepvaart (Condition Assessment Scheme — CAS). De CAS houdt de verplichting in dat de administratie van de vlaggenstaat een verklaring van naleving afgeeft en bij de CAS-inspectieprocedures wordt betrokken.

(16) Punt 5 van het herziene Voorschrift 13G van bijlage I bij Marpol 73/78 voorziet in een uitzondering voor olietankschepen van de categorieën 2 en 3, die in bepaalde omstandigheden in de vaart mogen blijven na de datum waarop ze uit de vaart dienen te worden genomen. Punt 8b van het herziene Voorschrift 13G biedt partijen bij Marpol 73/78 evenwel het recht om olietankschepen die op grond van die uitzondering in de vaart mogen blijven, de toegang tot onder hun rechtsbevoegdheid vallende havens of offshoreterminals te weigeren. De lidstaten hebben verklaard dat zij voornemens zijn van dat recht gebruik te maken. Het besluit van dat recht gebruik te maken dient aan de IMO te worden meegedeeld.

(17) De bepalingen van deze verordening mogen de veiligheid van bemanningen of olietankschepen die een veilige haven of een toevluchtsoord zoeken, niet in gevaar brengen.

(18) Om het mogelijk te maken dat enkelwandige olietankschepen gerepareerd worden in scheepswerven in de lidstaten, kunnen de lidstaten uitzonderingen maken om dergelijke schepen tot hun havens toe te laten, mits ze onbeladen zijn.

(19) Het dient mogelijk te zijn sommige bepalingen van deze verordening te wijzigen om ze aan te passen aan internationale instrumenten die na de inwerkingtreding van deze verordening worden aangenomen of gewijzigd of in werking treden zonder de werkingssfeer van deze verordening te verruimen. Dergelijke wijzigingen dienen te worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden [1].

(20) Gezien de naderende uiterste datum voor enkelwandige olietankschepen die niet aan de vereisten van Marpol 73/78 inzake gescheiden-ballasttanks en de beschermende plaatsing ervan voldoen en aangezien dit van groot belang is voor tankschepen van categorie 1, zijn er geen redenen om de differentiële heffingsregeling waarin Verordening (EG) nr. 2978/94 [2] voorziet tussen dergelijke olietankschepen en olietankschepen die voldoen aan de vereisten, te handhaven na 2007, en derhalve dient Verordening (EG) nr. 2978/94 te worden ingetrokken,

---

[1] PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

[2] Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad van 21 november 1994 betreffende de tenuitvoerlegging van IMO-resolutie A.747(18) inzake de toepassing van tonnagemeting op de ballastruimten in tankers met gescheiden-ballasttanks (PB L 319 van 12.12.1994, blz. 1).

▼B

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Doel

Het doel van deze verordening is de vaststelling van een regeling voor het versneld invoeren van de toepassing van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp van het Marpol-verdrag van 73/78 op enkelwandige olietankschepen ►M2 en het invoeren van een verbod op het vervoer naar of vanuit havens in de lidstaten van zware soorten olie in enkelwandige olietankschepen ◄.

Artikel 2

Toepassingsgebied

▼M2

1. Deze verordening is van toepassing op olietankschepen met een draagvermogen van 5 000 ton en meer,

— die, ongeacht de vlag waaronder zij varen, een onder de rechtsbevoegdheid van een lidstaat vallende haven of offshoreterminal binnenvaren of uitvaren, of in een onder de rechtsbevoegdheid van een lidstaat vallend gebied voor anker gaan, of

— die onder de vlag van een lidstaat varen.

Ten behoeve van artikel 4, lid 3, is deze verordening van toepassing op olietankschepen met een draagvermogen van 600 ton en meer.

▼B

2. Deze verordening is niet van toepassing op oorlogsschepen, marinehulpschepen en andere schepen die eigendom zijn van of gebruikt worden door een staat voorzover dit laatste uitsluitend in niet-commerciële overheidsdienst geschiedt. De lidstaten trachten voorzover dat redelijk en uitvoerbaar is, deze verordening na te leven voor de in dit lid bedoelde schepen.

Artikel 3

Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

▼M1

1. „Marpol 73/78”: de van kracht zijnde versie van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, van 1973, als gewijzigd door het desbetreffende protocol van 1978, alsmede wijzigingen daarvan;

▼B

2. „herzien Voorschrift 13G van bijlage I bij Marpol 73/78”: de amendementen op Voorschrift 13G van bijlage I bij Marpol 73/78 en op het Internationaal Certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie, die bij Resolutie 94(46) van de MEPC van 27 april 2001 zijn aangenomen, welke op 1 september 2002 van kracht wordt;

3. „olietankschip”: een olietankschip als omschreven in Voorschrift 1, punt 4, van bijlage I bij Marpol 73/78;

4. „draagvermogen”: de massa als omschreven in Voorschrift 1, punt 22, van bijlage I bij Marpol 73/78;

5. „nieuw olietankschip”: een nieuw olietankschip als omschreven in Voorschrift 1, punt 26, van bijlage I bij Marpol 73/78;

6. „olietankschip van categorie 1”: een olietankschip met een draagvermogen van 20 000 ton of meer dat ruwe olie, stookolie, zware dieselolie/gasolie of smeerolie als vracht vervoert, en met een draagvermogen van 30 000 ton of meer dat andere dan bovengenoemde olie vervoert, dat niet voldoet aan de vereisten voor een nieuw olietankschip als omschreven in Voorschrift 1, punt 26, van bijlage I bij Marpol 73/78;

▼B

7. „olietankschip van categorie 2”: een olietankschip met een draagvermogen van 20 000 ton of meer dat ruwe olie, stookolie, zware dieselolie/gasolie of smeerolie als vracht vervoert, en met een draagvermogen van 30 000 ton of meer dat andere dan bovengenoemde olie vervoert, dat voldoet aan de vereisten voor een nieuw olietankschip als omschreven in Voorschrift 1, punt 26, van bijlage I bij Marpol 73/78;

8. „olietankschip van categorie 3”: een olietankschip met een draagvermogen van 5000 ton of meer, maar minder dan vermeld in de definities 6 en 7;

9. „enkelwandig olietankschip”: een olietankschip dat niet voldoet aan de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp van Voorschrift 13F van bijlage I bij Marpol 73/78;

▼M2

10. „dubbelwandig olietankschip”: een olietankschip dat voldoet aan de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp van voorschrift 13F van bijlage I bij Marpol 73/78, of een olietankschip dat voldoet aan de vereisten van lid 1, onder c), van het herziene voorschrift 13G van bijlage I bij Marpol 73/78 geldt eveneens als een dubbelwandig olietankschip;

▼B

11. „ouderdom”: de ouderdom van een schip, uitgedrukt in aantal jaren na de opleveringsdatum ervan;

12. „zware dieselolie/gasolie”: dieselolie/gasolie als omschreven in het herziene Voorschrift 13G van bijlage I bij Marpol 73/78;

13. „stookolie”: zware destillaten of residuen van ruwe olie of mengsels van dergelijke materialen, als omschreven in het herziene Voorschrift 13G van bijlage I bij Marpol 73/78;

▼M2

14. „zware oliesoorten”:

a) stookolie met een dichtheid bij 15 ºC van meer dan 900 kg/m^3 ([1]);

b) stookolie met een dichtheid bij 15 ºC van meer dan 900 kg/m^3 of een kinematische viscositeit bij 50 ºC van meer dan 180 mm^2/s ([2]);

c) bitumen en teer en emulsies daarvan.

▼B

Artikel 4

Naleving van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp door enkelwandige olietankschepen

1. Noch olietankschepen onder de vlag van een lidstaat, noch andere olietankschepen, ongeacht de vlag waaronder ze varen, mogen havens of offshoreterminals die onder de rechtsbevoegdheid van een lidstaat vallen, binnenvaren na de verjaardag van de oplevering van het vaartuig in het hierna vermelde jaar, tenzij dergelijke tankschepen dubbelwandige olietankschepen zijn:

▼M2

a) voor olietankschepen van categorie 1:

— 2003 voor schepen die in 1980 of eerder zijn opgeleverd,

— 2004 voor schepen die in 1981 zijn opgeleverd,

— 2005 voor schepen die in 1982 of later zijn opgeleverd;

b) voor olietankschepen van categorie 2 en 3:

— 2003 voor schepen die in 1975 of eerder zijn opgeleverd,

([1]) Dit komt overeen met een API-klasse van lager dan 25,7.

([2]) Dit komt overeen met een kinematische viscositeit van meer dan 180 cSt.

▼M2

— 2004 voor schepen die in 1976 zijn opgeleverd,

— 2005 voor schepen die in 1977 zijn opgeleverd,

— 2006 voor schepen die in 1978 en 1979 zijn opgeleverd,

— 2007 voor schepen die in 1980 en 1981 zijn opgeleverd,

— 2008 voor schepen die in 1982 zijn opgeleverd,

— 2009 voor schepen die in 1983 zijn opgeleverd,

— 2010 voor schepen die in 1984 of later zijn opgeleverd.

---

2. Olietankschepen van categorie 2 of categorie 3 die alleen maar beschikken over niet voor vervoer van olie gebruikte dubbele bodemruimten of dubbele scheepshuiden die zich over de gehele lengte van de ladingtank uitstrekken of over niet voor vervoer van olie gebruikte dubbelwandige ruimten die zich over de gehele lengte van de ladingtank uitstrekken, en die niet voldoen aan de voorwaarden voor vrijstelling van het bepaalde in lid 1, onder c), van het herziene voorschrift 13G van bijlage I bij Marpol 73/78 mogen, ongeacht het bepaalde in lid 1, in de vaart blijven, doch niet na hun opleveringsverjaardag in 2015 en ook niet na de dag waarop het schip, te rekenen vanaf de opleveringsdatum, 25 jaar wordt.

3. Olietankschepen die zware oliesoorten vervoeren mogen, ongeacht de vlag waaronder zij varen, onder de rechtsbevoegdheid van een lidstaat vallende havens of offshoreterminals niet binnenvaren of uitvaren en mogen in een onder de rechtsbevoegdheid van een lidstaat vallend gebied niet voor anker gaan, tenzij het gaat om een dubbelwandig olietankschip.

4. Olietankschepen die uitsluitend in havens en in de binnenvaart worden gebruikt, kunnen van het vereiste van lid 3 worden vrijgesteld, indien zij op grond van de binnenvaartvoorschriften zijn toegelaten.

5. Olietankschepen met een draagvermogen van minder dan 5 000 ton voldoen uiterlijk op hun opleveringsverjaardag in 2008 aan lid 2.

6. Tot 21 oktober 2005 kan een lidstaat, indien de ijsgang het gebruik van een tegen ijs versterkt schip vereist, het binnenvaren of uitvaren van een onder zijn rechtsbevoegdheid vallende haven of offshoreterminal, of het voor anker gaan in een onder zijn rechtsbevoegdheid vallend gebied, toestaan voor zware olie vervoerende enkelwandige olietankschepen die tegen ijs zijn versterkt en beschikken over dubbele bodemruimten welke niet voor het vervoer van olie worden gebruikt en zich over de gehele lengte van de ladingtank uitstrekken, mits die olie uitsluitend in de middelste tanks wordt vervoerd.

Artikel 5

Naleving van de keuringsregeling scheepvaart (Condition Assessment Scheme — CAS) voor schepen van categorie 2 en categorie 3

Enkelwandige olietankschepen van categorie 2 en categorie 3 die ouder zijn dan 15 jaar mogen, ongeacht de vlag waaronder zij varen, na de verjaardag in 2005, een onder de rechtsbevoegdheid van een lidstaat vallende haven of offshoreterminal niet binnenvaren of uitvaren, of in een onder de rechtsbevoegdheid van een lidstaat vallend gebied niet voor anker gaan, tenzij zij voldoen aan de in artikel 6 bedoelde keuringsregeling scheepvaart.

Artikel 6

Keuringsregeling scheepvaart

Voor de toepassing van artikel 5 is de bij MEPC-resolutie 94(46) van 27 april 2001 aangenomen gewijzigde versie van de keuringsregeling scheepvaart van toepassing.

▼B

Artikel 7

Uiterste datum

Na de verjaardag van de oplevering in 2015 mogen

— olietankschepen van de categorieën 2 en 3 onder de vlag van een lidstaat niet meer in de vaart worden gehouden, zulks overeenkomstig punt 5 van het herziene Voorschrift 13G van bijlage I bij Marpol 73/78; en

— andere olietankschepen van de categorieën 2 en 3 onder de rechtsbevoegdheid van een lidstaat vallende havens of offshoreterminals niet meer binnenvaren, ongeacht het feit dat ze in de vaart worden gehouden onder de vlag van een derde staat overeenkomstig punt 5 van het herziene Voorschrift 13G van bijlage I bij Marpol 73/78.

Artikel 8

Vrijstellingen voor schepen in moeilijkheden en schepen die gerepareerd moeten worden

▼M2

1. In afwijking van de artikelen 4, 5 en 7, kan de bevoegde instantie van een lidstaat, onverminderd nationale bepalingen, in uitzonderlijke omstandigheden toelaten dat een afzonderlijk schip een onder de rechtsbevoegdheid van die lidstaat vallende haven of offshoreterminal binnenvaart of uitvaart, of in een onder de rechtsbevoegdheid van die lidstaat vallend gebied voor anker gaat, indien:

▼B

— een olietankschip in moeilijkheden verkeert en een toevluchtsoord zoekt,

— een onbeladen olietankschip naar een reparatiehaven op weg is.

2. De lidstaten delen de Commissie tijdig maar uiterlijk op 1 september 2002 de bepalingen van intern recht mede die zij op het onder lid 1 vallende gebied vaststellen. De Commissie stelt de overige lidstaten daarvan in kennis.

Artikel 9

Kennisgeving aan de IMO

1. Het voorzitterschap van de Raad, dat daarbij namens de lidstaten optreedt, en de Commissie stellen gezamenlijk de IMO in kennis van de vaststelling van deze verordening, waarbij wordt verwezen naar artikel 211, lid 3, van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee.

2. Elke lidstaat stelt de IMO in kennis van zijn besluit overeenkomstig artikel 7 van deze verordening om olietankschepen die in de vaart zijn overeenkomstig het bepaalde van punt 5 van het herziene Voorschrift 13G van bijlage I bij Marpol 73/78, de toegang tot onder zijn rechtsbevoegdheid vallende havens of offshoreterminals te weigeren op grond van punt 8(b) van het herziene Voorschrift 13G van bijlage I bij Marpol 73/78.

3. Elke lidstaat deelt de IMO mede of hij de exploitatie van een olietankschip van categorie 1 of van categorie 2 dat gerechtigd is onder zijn vlag te varen, overeenkomstig artikel 5 toelaat, opschort, intrekt of weigert op grond van punt 8(a) van het herziene Voorschrift 13G van bijlage I bij Marpol 73/78.

▼B

Artikel 10

Comitéprocedure

▼M1

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 3 van Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 betreffende de oprichting van het Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS) ([1]) ingestelde Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS).

▼B

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van het bepaalde in artikel 8 van dat besluit.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op drie maanden.

3. Het Comité stelt zijn reglement van orde vast.

Artikel 11

Wijzigingsprocedure

De verwijzingen in de artikelen van deze verordening naar de voorschriften van bijlage I bij Marpol 73/78 en naar de Resoluties 94(46) en 95(46) van de MEPC worden overeenkomstig de procedure van artikel 10, lid 2, gewijzigd om de verwijzingen in overeenstemming te brengen met door de IMO vastgestelde amendementen op deze voorschriften en resoluties, voorzover dergelijke wijzigingen het toepassingsgebied van deze richtlijn niet verruimen.

▼M1

De wijzigingen van de in artikel 3, lid 1, bedoelde internationale instrumenten kunnen van het toepassingsgebied van deze verordening worden uitgesloten krachtens artikel 5 van Verordening (EG) nr. 2099/2002.

▼B

Artikel 12

Intrekking

Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad wordt ingetrokken met ingang van 31 december 2007.

Artikel 13

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Zij is van toepassing met ingang van 1 september 2002.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

([1]) PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1.