

32002R0417

7.3.2002

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 64/1

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 przyspieszenie terminu, do którego zbiornikowce będą musiały mieć konstrukcję podwójnokadłubową.

(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.

⁽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 Europejskiego 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.

- (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 przyspieszenia 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 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 oświadczenia zgodności i uczestnictwa w procedurach badania CAS.
- (16) Ustęp 5 wspomianej 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 2978/94 dla takich zbiornikowców i tych, które spełniają wspomniane wymagania po 2007 r. i w związku z tym rozporządzenie (WE) nr 2978/94 ⁽²⁾ należy uchylić,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Cel

Celem niniejszego rozporządzenia jest przyjęcie przyspieszonego programu wprowadzenia dla zbiornikowców pojedynczokadłubowych konstrukcji podwójnokadłubowej lub równoważnego rozwiązania wymaganych Konwencją MARPOL 73/78.

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

⁽²⁾ 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).

Artykuł 2**Zakres**

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

— wchodzących do portu lub terminala pływającego pod jurysdykcją Państwa Członkowskiego, niezależnie od bandery, lub

— pod banderą Państwa Członkowskiego.

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:

- 1) „MARPOL 73/78” oznacza Międzynarodową Konwencję o Zapobieganiu Zanieczyszczaniu Morza przez Statki z 1973 r., w formie zmienionej Protokołem do tej Konwencji z 1978 r., wraz ze zmianami do tejże Konwencji, obowiązującymi od dnia 18 lutego 2002 r.;
- 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 Świadczenia IOPP, jakie przyjęło rezolucją MEPC 94(46) z dnia 27 kwietnia 2001 r., które wchodzi w życie dnia 1 września 2002 r.;
- 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;
- 8) „zbiornikowiec kategorii (3)” oznacza zbiornikowiec o nośności 5 000 ton DTW i powyżej, 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;

10) „zbiornikowiec podwójnokadłubowy” oznacza zbiornikowiec spełniający wymagania w zakresie posiadania podwójnego kadłuba lub równoważnego rozwiązania konstrukcyjnego reguły 13F załącznika I do MARPOL 73/78;

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.

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:

a) dla zbiornikowców kategorii (1):

- 2003 r. dla statków oddanych do użytku w 1973 r. lub wcześniej,
- 2004 r. dla statków oddanych do użytku w 1974 i 1975 r.,
- 2005 r. dla statków oddanych do użytku w 1976 i 1977 r.,
- 2006 r. dla statków oddanych do użytku w 1978, 1979 i 1980 r.,
- 2007 r. dla statków oddanych do użytku w 1981 r. lub później;

b) dla zbiornikowców kategorii (2):

- 2003 r. dla statków oddanych do użytku w 1973 r. lub wcześniej,
- 2004 r. dla statków oddanych do użytku w 1974 i 1975 r.,
- 2005 r. dla statków oddanych do użytku w 1976 i 1977 r.,
- 2006 r. dla statków oddanych do użytku w 1978 i 1979 r.,
- 2007 r. dla statków oddanych do użytku w 1980 i 1981 r.,
- 2008 r. dla statków oddanych do użytku w 1982 r.,
- 2009 r. dla statków oddanych do użytku w 1983 r.,
- 2010 r. dla statków oddanych do użytku w 1984 r.,
- 2011 r. dla statków oddanych do użytku w 1985 r.,
- 2012 r. dla statków oddanych do użytku w 1986 r.,
- 2013 r. dla statków oddanych do użytku w 1987 r.,
- 2014 r. dla statków oddanych do użytku w 1988 r.,
- 2015 r. dla statków oddanych do użytku w 1989 r. lub później;

c) dla zbiornikowców kategorii (3):

- 2003 r. dla statków oddanych do użytku w 1973 r. lub wcześniej,
- 2004 r. dla statków oddanych do użytku w 1974 i 1975 r.,
- 2005 r. dla statków oddanych do użytku w 1976 i 1977 r.,
- 2006 r. dla statków oddanych do użytku w 1978 i 1979 r.,
- 2007 r. dla statków oddanych do użytku w 1980 i 1981 r.,
- 2008 r. dla statków oddanych do użytku w 1982 r.,
- 2009 dla statków oddanych do użytku w 1983 r.,
- 2010 r. dla statków oddanych do użytku w 1984 r.,
- 2011 r. dla statków oddanych do użytku w 1985 r.,
- 2012 r. dla statków oddanych do użytku w 1986 r.,
- 2013 r. dla statków oddanych do użytku w 1987 r.,
- 2014 r. dla statków oddanych do użytku w 1988 r.,
- 2015 r. dla statków oddanych do użytku w 1989 r. lub później.

2. Zbiornikowiec kategorii (1) 25-letni lub starszy po terminie oddania do użytku musi spełniać jedno z następujących przepisów:

- a) musi być wyposażony w zbiorniki burtowe lub mieć podwójne dno, nieużywane do przewożenia ropy i spełniające wymagania reguły 13E ust. 4 załącznika I do MARPOL 73/78 dotyczące szerokości i wysokości, pokrywać co najmniej 30 % Lt, na całej głębokości statku po każdej stronie, lub co najmniej 30 % wystającej części poszycia dna w Lt, w przypadku gdy Lt jest zgodne z definicją w regule 13E ust. 2 załącznika I do MARPOL 73/78; lub
- b) musi pływać z hydrostatycznie zrównoważonym obciążeniem, uwzględniając wytyczne opracowane w rezolucji IMO MEPC 64(36).

Artykuł 5

Zgodność z Programem Oceny Stanu Technicznego dla kategorii statków (1) i (2)

1. Zbiornikowiec nie będzie mógł wejść do portów lub terminali pływających pod jurysdykcją Państw Członkowskich po upływie rocznicy daty oddania do użytkowania statku, w 2005 r. w przypadku statków kategorii (1), a w 2010 r. w przypadku statków kategorii (2), chyba że spełnia warunki Programu Oceny Stanu Technicznego, określonego w art. 6.

2. Właściwe władze Państwa Członkowskiego mogą zezwolić na użytkowanie zbiornikowca pod banderą tego Państwa Członkowskiego po upływie terminu rocznicy oddania do użytkowania statku w 2005 r. w przypadku statków kategorii (1) i w 2010 r. w przypadku statków kategorii (2), ale jedynie z zastrzeżeniem zgodności z Programem Oceny Stanu Technicznego wymienionym w art. 6.

Artykuł 6

Programu Oceny Stanu Technicznego

Do celów art. 5, stosuje się Program Oceny Stanu Technicznego przyjęty rezolucją MEPC 94(46) z dnia 27 kwietnia 2001 r.

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

Artykuł 8

nie będzie dozwolone.

1. W drodze odstępstwa od przepisów art. 4, 5 i 7 właściwe władze Państwa Członkowskiego mogą, z zastrzeżeniem przepisów krajowych, zezwolić, w wyjątkowych okolicznościach, pojedynczemu statkowi na zawinięcie do portu lub terminala pływającego pod jurysdykcją danego Państwa Członkowskiego, jeżeli:

- zbiornikowiec jest w trudnej sytuacji i poszukuje miejsca schronienia,
- niewyladowany zbiornikowiec udaje się do portu na naprawę.

2. Państwa Członkowskie w odpowiednim czasie, ale przed dniem 1 września 2002 r., prześlą 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

1. Komisja jest wspomagana przez komitet powołany zgodnie z art. 12 ust. 1 dyrektywy Rady 93/75/EWG ⁽¹⁾, zwany dalej „komitetem”.

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.

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 rezolucji

MEPC 94(46) i 95(46) 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.

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.

Sporządzono w Brukseli, dnia 18 lutego 2002 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

P. COX

Przewodniczący

W imieniu Rady

J. PIQUÉ I CAMPS

Przewodniczący

⁽¹⁾ Dyrektywa Rady 93/75/EWG z dnia 13 września 1993 r. dotycząca minimalnych wymagań w odniesieniu do statków zdążających do portów Wspólnoty lub je opuszczających i przewożących towary niebezpieczne lub zanieczyszczające (Dz.U. L 247 z 5.10.1993, str. 19). Dyrektywa zmieniona dyrektywą Komisji 98/74/WE (Dz.U. L 276 z 13.10.1998, str. 7).