



(підпис)

РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ і Ради (ЄС) № 530/2012

від 13 червня 2012 року

**про прискорене поетапне впровадження вимог щодо подвійного корпусу чи еквівалентної
конструкції для нафтоналивних суден з одинарним корпусом**

(нова редакція)

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про функціонування Європейського Союзу, зокрема його статтю 100(2),

Беручи до уваги пропозицію Європейської Комісії,

Після передачі проекту законодавчого акта національним парламентам,

Беручи до уваги висновок Європейського економічно-соціального комітету ⁽¹⁾,

Після консультацій з Комітетом регіонів,

Діючи згідно зі звичайною законодавчою процедурою ⁽²⁾,

Оскільки:

(1) До Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 417/2002 від 18 лютого 2002 року про прискорене поетапне впровадження вимог до подвійного корпусу і еквівалентних конструкцій для нафтоналивних суден з одинарним корпусом ⁽³⁾ декілька разів вносили суттєві зміни ⁽⁴⁾. У зв'язку з необхідністю внести подальші зміни і доповнення, зазначений Регламент необхідно викласти в новій редакції для забезпечення ясності.

(2) У рамках спільної транспортної політики необхідно вжити заходів для підвищення рівня безпеки і запобігання забрудненню на морському транспорті.

(3) Союз серйозно занепокоєний аваріями з участю нафтоналивних суден та пов'язаним з цим забрудненням берегових ліній і завданням шкоди його флорі та фауні, а також іншим морським ресурсам.

(4) У повідомленні про спільну політику щодо безпеки морів Комісія наголосила на зверненні позачергового засідання Ради з питань довкілля і транспорту від 25 січня 1993 року підтримати у Міжнародній морській організації (ІМО) заходи зі зменшення розриву ступеня безпеки між новими та діючими суднами шляхом модернізації та/або виведення з експлуатації діючих суден.

(5) У своїй Резолюції від 8 червня 1993 року про спільну політику щодо безпеки морів ⁽⁵⁾ Рада повністю підтримала цілі, викладені у повідомленні Комісії.

(6) У Резолюції від 11 березня 1994 року про спільну політику щодо безпеки морів ⁽⁶⁾ Європейський Парламент схвалив повідомлення Комісії та закликав, зокрема, вжити заходів для підвищення стандартів безпеки для танкерів.

(7) У Резолюції від 20 січня 2000 року про катастрофу з розливом нафти, спричинену загибеллю танкера «Еріка» ⁽⁷⁾ Європейський Парламент схвалив прагнення Комісії наблизити дату, з якої

⁽¹⁾ ОВ С 43, 15.02.2012, с. 98.

⁽²⁾ Позиція Європейського Парламенту від 23 лютого 2012 року (ще не опублікована в Офіційному віснику) та Рішення Ради від 7 червня 2012 року.

⁽³⁾ ОВ L 64, 07.03.2002, с. 1.

⁽⁴⁾ Див. додаток I.

⁽⁵⁾ ОВ С 271, 07.10.1993, с. 1.

⁽⁶⁾ ОВ С 91, 28.03.1994, с. 301.

⁽⁷⁾ ОВ С 304, 24.10.2000, с. 198.

РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ і Ради (ЄС) № 530/2012**від 13 червня 2012 року****про прискорене поетапне впровадження вимог щодо подвійного корпусу чи еквівалентної конструкції для нафтоналивних суден з одинарним корпусом****(нова редакція)**

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про функціонування Європейського Союзу, зокрема його статтю 100(2),

Беручи до уваги пропозицію Європейської Комісії,

Після передачі проекту законодавчого акта національним парламентам,

Беручи до уваги висновок Європейського економічно-соціального комітету ⁽¹⁾,

Після консультацій з Комітетом регіонів,

Діючи згідно зі звичайною законодавчою процедурою ⁽²⁾,

Оскільки:

- (1) До Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 417/2002 від 18 лютого 2002 року про прискорене поетапне впровадження вимог до подвійного корпусу і еквівалентних конструкцій для нафтоналивних суден з одинарним корпусом ⁽³⁾ декілька разів вносили суттєві зміни ⁽⁴⁾. У зв'язку з необхідністю внести подальші зміни і доповнення, зазначений Регламент необхідно викласти в новій редакції для забезпечення ясності.
- (2) У рамках спільної транспортної політики необхідно вжити заходів для підвищення рівня безпеки і запобігання забрудненню на морському транспорті.
- (3) Союз серйозно занепокоєний аваріями з участю нафтоналивних суден та пов'язаним з цим забрудненням берегових ліній і завданням шкоди його флорі та фауні, а також іншим морським ресурсам.
- (4) У повідомленні про спільну політику щодо безпеки морів Комісія наголосила на зверненні позачергового засідання Ради з питань довкілля і транспорту від 25 січня 1993 року підтримати у Міжнародній морській організації (ІМО) заходи зі зменшення розриву ступеня безпеки між новими та діючими суднами шляхом модернізації та/або виведення з експлуатації діючих суден.
- (5) У своїй Резолюції від 8 червня 1993 року про спільну політику щодо безпеки морів ⁽⁵⁾ Рада повністю підтримала цілі, викладені у повідомленні Комісії.
- (6) У Резолюції від 11 березня 1994 року про спільну політику щодо безпеки морів ⁽⁶⁾ Європейський Парламент схвалив повідомлення Комісії та закликав, зокрема, вжити заходів для підвищення стандартів безпеки для танкерів.
- (7) У Резолюції від 20 січня 2000 року про катастрофу з розливом нафти, спричинену загибеллю танкера «Еріка» ⁽⁷⁾ Європейський Парламент схвалив прагнення Комісії наблизити дату, з якої нафтоналивні судна повинні мати конструкцію з подвійним корпусом.
- (8) У Резолюції від 21 листопада 2002 року про катастрофу з нафтоналивним судном «Престиж» біля берегів Галісії ⁽⁸⁾, Європейський Парламент закликав до швидшого запровадження суворіших заходів і

⁽¹⁾ ОВ С 43, 15.02.2012, с. 98.

⁽²⁾ Позиція Європейського Парламенту від 23 лютого 2012 року (ще не опублікована в Офіційному віснику) та Рішення Ради від 7 червня 2012 року.

⁽³⁾ ОВ L 64, 07.03.2002, с. 1.

⁽⁴⁾ Див. додаток I.

⁽⁵⁾ ОВ С 271, 07.10.1993, с. 1.

⁽⁶⁾ ОВ С 91, 28.03.1994, с. 301.

⁽⁷⁾ ОВ С 304, 24.10.2000, с. 198.

⁽⁸⁾ ОВ С 25 E, 29.01.2004, с. 415.

зазначив, що ця нова катастрофа ще раз підкреслила необхідність дієвих заходів на міжнародному рівні і на рівні Союзу з метою суттєвого вдосконалення морської безпеки.

(9) ІМО встановила — у Міжнародній конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року та пов'язаному з нею Протоколі 1978 року (МАРПОЛ 73/78) — узгоджені на міжнародному рівні правила запобіганню забрудненню, які впливають на конструкцію та експлуатацію нафтоналивних суден. Держави-члени є сторонами МАРПОЛ 73/78.

(10) Відповідно до статті 3.3 МАРПОЛ 73/78, зазначену Конвенцію не застосовують до військових кораблів, допоміжних військових суден або інших суден, що є власністю держави або які вона експлуатує, і використовуються лише для урядових некомерційних послуг.

(11) Порівняльний аналіз віку нафтоналивних суден та статистики аварій, показує зростання показників аварій для суден старшого віку. На міжнародному рівні узгоджено, що ухвалення змін і доповнень 1992 року до МАРПОЛ 73/78, згідно з якими застосування стандартів подвійного корпусу або еквівалентної конструкції до діючих нафтоналивних суден з одинарним корпусом, за умови досягнення ними певного віку, забезпечить такі нафтоналивні судна вищим ступенем захисту від ненавмисного забруднення нафтою під час зіткнення або посадки на мілину.

(12) Союз зацікавлений в ухваленні інструментів для забезпечення дотримання нафтоналивними суднами, які заходять у порти та морські термінали або стають на якор у зоні, що належить до юрисдикції держав-членів, та нафтоналивними суднами, що ходять під прапорами держав-членів, правила 20 додатка I до МАРПОЛ 73/78 зі змінами, внесеними у 2004 році Резолюцією МЕРС 117(52), ухваленою Комітетом ІМО з охорони морського середовища (МЕРС) з метою зменшення ризику ненавмисного забруднення нафтою у європейських водах.

(13) Резолюція МЕРС 114(50), ухвалена 4 грудня 2003 року, внесла нове правило 21 у додаток I до МАРПОЛ 73/78 про запобіганню забрудненню нафтою з нафтоналивних суден під час перевезення важких сортів нафти, яке забороняє перевезення важких сортів нафти нафтоналивними суднами з одинарним корпусом. Параграфи 5, 6 і 7 правила 21 передбачають можливість звільнення від застосування певних положень зазначеного правила. У заяві, зробленій під час головування Італії в Європейській Раді від імені Європейського Союзу, внесеної до офіційного звіту 50-ої сесії МЕРС (МЕРС 50/3), висловлено політичне зобов'язання утриматися від використання таких звільнень.

(14) Зміни і доповнення до МАРПОЛ 73/78, ухвалені ІМО 6 березня 1992 року, набули чинності 6 червня 1993 року. Зазначені інструменти накладають вимоги щодо подвійного корпусу або еквівалентної конструкції для нафтоналивних суден, постачання яких мало місце починаючи з 6 липня 1996 року, що мають на меті запобіганню забрудненню нафтою у випадку зіткнення або посадки на мілину. У межах зазначених змін і доповнень, схема поетапного виведення з експлуатації нафтоналивних суден з одинарним корпусом, постачання яких мало місце до вказаної дати, набула чинності з 6 липня 1995 року і передбачає виконання нафтоналивними суднами, постачання яких мало місце до 1 червня 1982 року, вимог щодо стандартів подвійного корпусу або еквівалентної конструкції не пізніше 25 років, а у деяких випадках — 30 років, з дати їх постачання. Експлуатація таких діючих нафтоналивних суден з одинарним корпусом після 2005 року, а у деяких випадках — після 2012 року, дозволятиметься тільки якщо вони відповідають вимогам щодо подвійного корпусу або еквівалентної конструкції, встановленим правилом 19 додатка I до МАРПОЛ 73/78. Для нафтоналивних суден з одинарним корпусом, що їх здали після 1 червня 1982 року або до 1 червня 1982 року та переобладнали із дотриманням вимог МАРПОЛ 73/78 щодо ізольованих баластних танків і їх захисного розташування, цей кінцевий термін настане не пізніше 2026 року.

(15) Важливі зміни і доповнення до правила 20 додатка I до МАРПОЛ 73/78 були ухвалені 27 квітня 2001 року в рамках 46-ої сесії МЕРС і внесені Резолюцією МЕРС 95(46), а також 4 грудня 2003 року — Резолюцією МЕРС 111(50), якими було запроваджено нову схему прискореного поетапного виведення з експлуатації нафтоналивних суден з одинарним корпусом. Відповідні кінцеві дати, станом на які нафтоналивні судна обов'язково повинні виконати вимоги правила 19 додатка I МАРПОЛ 73/78, залежать від розмірів і віку судна. Таким чином, нафтоналивні судна у такій схемі поділені на три категорії відповідно до їхньої тоннажності, конструкції і віку. Усі ці категорії, в тому числі найнижча — категорія 3, важливі для торгівлі в межах Союзу.

(16) Кінцевий термін, до якого нафтоналивне судно з одинарним корпусом підлягає виведенню з експлуатації — дата річниці постачання судна, згідно з графіком, що починається у 2003 році і триває до 2005 року для нафтоналивних суден категорії 1, та до 2010 року — для нафтоналивних суден категорій 2 і 3.

(17) Правило 20 додатка I МАРПОЛ 73/78 запроваджує вимогу, відповідно до якої експлуатацію всіх нафтоналивних суден з одинарним корпусом дозволено лише за умови дотримання вимог схеми оцінювання стану (CAS), ухваленої 27 квітня 2001 року Резолюцією МЕРС 94(46) зі змінами і доповненнями, внесеними Резолюцією МЕРС 99(48) від 11 жовтня 2002 року та Резолюцією МЕРС 112(50) від 4 грудня 2003 року. CAS покладає на адміністрацію держави прапора обов'язок видавати Свідоцтво про відповідність і брати участь в оглядових процедурах CAS. CAS розроблена з метою виявлення слабких місць у конструкції старих нафтоналивних суден і застосовується до всіх нафтоналивних суден віком понад 15 років.

(18) Правило 20.5 додатка I до МАРПОЛ 73/78 передбачає виняток для нафтоналивних суден категорії 2 і 3, експлуатацію яких, за певних обставин, можна продовжити після закінчення терміну їх виведення з експлуатації. Правило 20.8.2 того самого додатка дає сторонам МАРПОЛ 73/78 право відмовити у вході до портів або морських терміналів, що належать до їхньої юрисдикції, нафтоналивним суднам, експлуатацію яких дозволено на підставі цього винятку. Держави-члени оголосили про свій намір скористатися цим правом. Про будь-яке рішення скористатися цим правом необхідно повідомити ІМО.

(19) Важливо забезпечити, щоб положення цього Регламенту не ставили під загрозу безпеку екіпажу або нафтоналивних суден, які шукають безпечну гавань або порт-притулок.

(20) Для того, щоб дозволити верфям у державах-членах ремонтувати нафтоналивні судна з одинарним корпусом, держави-члени мають право робити винятки, щоб дозволити вхід до їхніх портів таким суднам, за умови, що вони йдуть без вантажу.

(21) Малоімовірно, що ІМО внесе зміни до змісту відповідних правил МАРПОЛ 73/78 і Резолюцій МЕРС 111(50) і 94(46), ухвалених МЕРС, зазначених у цьому Регламенті. Проте несуттєві зміни і доповнення, такі як зміна нумерації, можуть бути внесені у зазначені тексти. З метою оновлення цього Регламенту на підставі останніх змін у відповідних нормах міжнародного права, повноваження ухвалювати акти згідно зі статтею 290 Договору про функціонування Європейського Союзу делеговано Комісії лише стосовно таких змін у тій мірі, в якій такі зміни не розширюють сферу застосування цього Регламенту. Особливо важливо, щоб Комісія проводила належні консультації під час своєї підготовчої роботи, в тому числі на рівні експертів. Комісія, готуючи і складаючи проекти делегованих актів, повинна забезпечити одночасну, своєчасну і належну передачу відповідних документів Європейському Парламенту і Раді,

УХВАЛИЛИ ЦЕЙ РЕГЛАМЕНТ:

Стаття 1

Мета

Мета цього Регламенту — встановити прискорене поетапне впровадження схеми застосування до нафтоналивних суден з одинарним корпусом вимог МАРПОЛ 73/78 щодо подвійного корпусу або еквівалентної конструкції, як визначено у статті 3 цього Регламенту, а також заборонити перевезення важких сортів нафти нафтоналивними суднами з одинарним корпусом до портів держав-членів та з цих портів.

Стаття 2

Сфера застосування

1. Цей Регламент застосовують до нафтоналивних суден з дедвейтом 5 000 тонн і вище:
 - (a) що ходять під прапором однієї з держав-членів;
 - (b) які заходять до або виходять з порту або морського терміналу або стають на якір у зоні, що належить до юрисдикції однієї з держав-членів, незалежно від прапора, під яким вони ходять.

Для цілей статті 4(3), цей Регламент застосовують до нафтоналивних суден з дедвейтом 600 тонн і вище.

2. Цей Регламент не застосовують до військових кораблів, допоміжних військових суден або інших суден, що є власністю держави або експлуатуються нею, і використовуються, на даний момент, лише для урядових некомерційних послуг. Держави-члени, наскільки це доцільно і можливо, намагаються дотримуватися вимог цього Регламенту до суден, зазначених у цьому параграфі.

Стаття 3

Терміни та означення

Для цілей цього Регламенту застосовують такі терміни та означення:

- (1) «МАРПОЛ 73/78» означає Міжнародну конвенцію по запобіганню забрудненню з суден 1973 року зі змінами та доповненнями, внесеними Протоколом 1978 року до цієї Конвенції, у їхніх оновлених редакціях;
- (2) «нафтоналивне судно» означає нафтоналивне судно відповідно до його означення у правилі 1.5 додатка I до МАРПОЛ 73/78;
- (3) «дедвейт» означає дедвейт відповідно до його означення у правилі 1.23 додатка I до МАРПОЛ 73/78;
- (4) «нафтоналивне судно категорії 1» означає нафтоналивне судно з дедвейтом 20 000 тонн або більше, який перевозить сиру нафту, паливо нафтове, важке дизельне паливо або олію мастильну як вантаж або з дедвейтом 30 000 тонн або вище, який перевозить інші види нафти і який не відповідає вимогам правил 18.1 – 18.9, 18.12 – 18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 і 35.3 додатка I до МАРПОЛ 73/78;
- (5) «нафтоналивне судно категорії 2» означає нафтоналивне судно з дедвейтом 20 000 тонн або більше, який перевозить сиру нафту, паливо нафтове, важке дизельне паливо або олію мастильну як вантаж або з дедвейтом 30 000 тонн або вище, який перевозить інші види нафти і який відповідає вимогам Правил 18.1 – 18.9, 18.12 – 18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 і 35.3 додатка I до МАРПОЛ 73/78 і оснащений ізольованими баластними танками із захисним розташуванням (SBT/PL);
- (6) «нафтоналивне судно категорії 3» означає нафтоналивне судно з дедвейтом 5 000 тонн або більше, але менше за вказаний у пунктах (4) і (5);
- (7) «нафтоналивне судно з одинарним корпусом» означає нафтоналивне судно, яке не відповідає вимогам щодо подвійного корпусу чи еквівалентної конструкції, встановленим правилами 19 і 28.6 додатка I до МАРПОЛ 73/78;
- (8) «нафтоналивне судно з подвійним корпусом» означає нафтоналивне судно:
 - (a) з дедвейтом 5 000 тонн або більше, що відповідає вимогам щодо подвійного корпусу або еквівалентної конструкції, встановленим правилами 19 і 28.6 додатка I до МАРПОЛ 73/78 або вимогам правила 20.1.3 додатка I до МАРПОЛ 73/78; або
 - (b) з дедвейтом 600 тонн або більше, але менше 5 000 тонн, оснащений танками з підвійним дном або просторами, що відповідають вимогам правила 19.6.1 додатка I до МАРПОЛ 73/78, і бортовими танками або відсіками, які розташовані відповідно до правила 19.3.1 додатка I до МАРПОЛ 73/78 і відповідають вимозі щодо відстані «w» правила 19.6.2 додатка I до МАРПОЛ 73/78;
- (9) «вік» означає вік судна, виражений кількістю років з дати його постачання;
- (10) «важке дизельне паливо» означає дизельне паливо, відповідно до його означення у Правилі 20 додатка I до МАРПОЛ 73/78;
- (11) «паливо нафтове» означає важкі дистилати сирової нафти або залишки сирової нафти, або суміші таких матеріалів відповідно до означення у правилі 20 додатка I до МАРПОЛ 73/78;
- (12) «важкі сорти нафти» означає:
 - (a) сирі нафтопродукти з густиною за температури 15°C понад 900 кг/м³ (що становить менше 25,7 градусів Американського інституту нафти (API));
 - (b) нафтопродукти, відмінні від сирих нафтопродуктів, з густиною за температури 15°C понад 900 кг/м³ або кінематичною в'язкістю за температури 50°C понад 180 кв мм/с (відповідає кінематичній в'язкості понад 180 сСт);
 - (c) бітум та смола та їх емульсії.

Стаття 4

Відповідність нафтоналивних суден з одинарним корпусом вимогам до подвійного корпусу або еквівалентної конструкції

1. Не дозволяється експлуатація жодного нафтоналивного судна під прапором держави-члена, і жодному нафтоналивному судну, незалежно від прапора, під яким воно ходить, не дозволяється заходити в порти або морські термінали, що належать до юрисдикції будь-якої з держав-членів, якщо такий танкер не є нафтоналивним судном з подвійним корпусом.

2. Незважаючи на пункт 1, нафтоналивні судна категорії 2 або 3, які обладнані лише подвійним дном або подвійними бортами, що не використовуються для перевезення нафти і розміщені по всій довжині вантажного відсіку, або мають міжкорпусні відсіки, що не використовуються для перевезення нафти і розміщені по всій довжині вантажного відсіку, але не відповідають умовам для звільнення від вимог правила 20.1.3 додатка I до МАРПОЛ 73/78, можна продовжувати експлуатувати, але не після настання дати річниці постачання судна у 2015 році або з дати досягнення судном віку 25 років з дати його постачання, залежно від того, яка дата настане раніше.

3. Жодному нафтоналивному судну, що перевозить важкі сорти нафти, не дозволяється ходити під прапором держави-члена, окрім випадків, коли такий танкер є нафтоналивним судном з подвійним корпусом.

Жодному нафтоналивному судну, що перевозить важкі сорти нафти, незалежно від прапора, під яким він ходить, не дозволяється заходити до портів або морських терміналів або виходити з них, або ставати на якір у зонах, що належать до юрисдикції будь-якої з держав-членів, окрім випадків, коли такий танкер є нафтоналивним судном з подвійним корпусом.

4. Нафтоналивні судна, що експлуатуються виключно в портах і на внутрішніх водних шляхах, можуть бути звільнені від вимог параграфу 3, за умови, що їх належним чином сертифіковано за законодавством про внутрішні водні шляхи.

Стаття 5

Дотримання вимог схеми оцінювання стану

Незалежно від прапора, під яким ходить нафтоналивне судно з одинарним корпусом віком понад 15 років, йому не дозволяється заходити до портів або морських терміналів або виходити з них, або ставати на якір у зонах, які належать до юрисдикції будь-якої з держав-членів, якщо такий танкер не відповідає вимогам схеми оцінювання стану, зазначеній у статті 6.

Стаття 6

Схема оцінювання стану

Для цілей статті 5 застосовується схема оцінювання стану, ухвалена Резолюцією МЕРС 94(46) від 27 квітня 2001 року зі змінами і доповненнями, внесеними Резолюцією МЕРС 99(48) від 11 жовтня 2002 року та Резолюцією МЕРС 112(50) від 4 грудня 2003 року.

Стаття 7

Кінцевий термін

Після настання дати річниці постачання судна у 2015 році, більше не дозволятиметься:

- (a) продовження експлуатації, згідно з правилом 20.5 додатка I до МАРПОЛ 73/78, нафтоналивних суден категорії 2 і 3, що ходять під прапором держав-членів;
- (b) вхід в порти або морські термінали, що належать до юрисдикції держави-члена, інших нафтоналивних суден категорії 2 і 3, незалежно від продовження їх експлуатації під прапором третьої держави згідно з правилом 20.5 додатка I до МАРПОЛ 73/78.

Стаття 8

Звільнення для суден у скрутному становищі або для суден, що потребують ремонту

Як відступ від статей 4, 5 і 7, компетентний орган держави-члена має право, на підставі національних положень, дозволити, у виключних обставинах, окремому судну зайти до або вийти з порту або морського терміналу або стати на якір у зоні, що належить до юрисдикції такої держави-члена, якщо:

- (a) нафтоналивне судно перебуває у скрутному становищі, і шукає порт-притулок;
- (b) нафтоналивне судно без вантажу прямує до порту на ремонт.

Стаття 9

Повідомлення ІМО

1. Кожна держава-член інформує ІМО про своє рішення відмовляти у заході нафтоналивних суден, на підставі статті 7 цього Регламенту, експлуатацію яких дозволено відповідно до правила 20.5 додатка I до МАРПОЛ 73/78, до портів або морських терміналів, що належать до її юрисдикції, на підставі правила 20.8.2 додатка I до МАРПОЛ 73/78.

2. Кожна держава-член інформує ІМО, якщо вона дозволяє експлуатацію, призупиняє, відкликає або відмовляє в експлуатації нафтоналивних суден категорії 1 і 2, що мають право ходити під її прапором, згідно зі статтею 5 цього Регламенту, на підставі правила 20.8.1 додатка I до МАРПОЛ 73/78.

Стаття 10

Процедура внесення змін і доповнень

1. Комісії надано повноваження ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 11 щодо приведення покликань у цьому Регламенті у відповідність до несуттєвих змін і доповнень, ухвалених ІМО, наприклад зміна нумерації, до правил додатка I до МАРПОЛ 73/78, а також до Резолюції МЕРС 111(50) і 94(46) зі змінами і доповненнями, внесеними Резолюціями МЕРС 99(48) і 112(50), у тій мірі, в якій такі зміни і доповнення не розширюють сферу застосування цього Регламенту.

2. Зміни і доповнення до МАРПОЛ 73/78 можуть бути виключені зі сфери застосування цього Регламенту на підставі статті 5 Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 2099/2002 від 5 листопада 2002 року про Комітет з безпеки морів і запобігання забрудненню з суден (COSS) і внесення змін і доповнень до Регламентів про морську безпеку та запобігання забрудненню з суден ⁽⁹⁾.

Стаття 11

Здійснення делегування

1. Повноваження ухвалювати делеговані акти надається Комісії на умовах, викладених у цій статті.

2. Повноваження ухвалювати делеговані акти, зазначені у статті 10(1), надається Комісії на період п'ять років, починаючи з 20 липня 2012 року. Комісія складає звіт щодо делегування повноваження не пізніше, ніж за дев'ять місяців до кінця зазначеного п'ятирічного періоду. Строк делегування повноваження автоматично продовжується на періоди такої самої тривалості, якщо Європейський Парламент чи Рада не висловить заперечення проти такого продовження не пізніше, ніж за три місяці до кінця кожного періоду.

3. Делегування повноваження, зазначене у статті 10(1), може бути у будь-який момент відкликано Європейським Парламентом або Радою. Рішення про відкликання припиняє делегування повноваження, зазначене в такому рішенні. Воно набуває чинності наступного дня після публікації відповідного рішення в *Офіційному віснику Європейського Союзу* або із вказаної в ньому дати. Таке рішення не впливає на дійсність будь-яких делегованих актів, що вже набули чинності.

4. Відразу після ухвалення делегованого акту, Комісія одночасно повідомляє про це Європейський Парламент і Раду.

5. Делегований акт, ухвалений відповідно до статті 10(1), набуває чинності, лише якщо Європейський Парламент чи Радою не висловили жодних заперечень упродовж двох місяців з дати повідомлення Європейського Парламенту і Ради про відповідний акт, або якщо до закінчення зазначеного періоду і Європейський Парламент, і Рада повідомили Комісію про відсутність заперечень. Зазначений період може бути подовжений на два місяці з ініціативи Європейського Парламенту або Ради.

Стаття 12

Скасування

Регламент (ЄС) № 417/2002 скасовано.

Покликання на скасований Регламент необхідно тлумачити як покликання на цей Регламент і читати відповідно до кореляційної таблиці, наведеної у додатку II.

Стаття 13

Набуття чинності

Цей Регламент набуває чинності на двадцятий день після його публікації в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

Цей Регламент обов'язковий у повному обсязі та підлягає прямому застосуванню у всіх державах-членах.

⁽⁹⁾ ОВ L 324, 29.11.2002, с. 1.

Вчинено у Стразбурзі 13 червня 2012 року.

За Європейський Парламент

Президент

M. SCHULZ

За Раду

Президент

N. WAMMEN

ДОДАТОК I

Скасований Регламент зі списком подальших змін і доповнень до нього

(зазначений у статті 12)

Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 417/2002

(OB L 64, 07.03.2002, с. 1)

Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 2099/2002

(OB L 324, 29.11.2002, с. 1)

Тільки до статті 11

Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1726/2003

(OB L 249, 01.10.2003, с. 1)

Регламент Комісії (ЄС) № 2172/2004

(OB L 371, 18.12.2004, с. 26)

Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 457/2007

(OB L 113, 30.04.2007, с. 1)

Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 219/2009

(OB L 87, 31.03.2009, с. 109)

Тільки до пункту 7.4
додатка

Регламент Комісії (ЄС) № 1163/2009

(OB L 314, 01.12.2009, с. 13)

ДОДАТОК II

Кореляційна таблиця

Регламент (ЄС) № 417/2002	Цей Регламент
Стаття 1	Стаття 1
Стаття 2(1), вступна частина	Стаття 2(1), вступна частина
Стаття 2(1), перший підпараграф, перший абзац	Стаття 2(1), перший підпараграф, пункт (b)
Стаття 2(1), перший підпараграф, другий абзац	Стаття 2(1), перший підпараграф, пункт (a)
Стаття 2(1), другий підпараграф	Стаття 2(1), другий підпараграф
Стаття 2(2)	Стаття 2(2)
Стаття 3	Стаття 3
Стаття 4(1), вступна частина	Стаття 4(1)
Стаття 4(1), пункт (a)	—
Стаття 4(1), пункт (b)	—
Стаття 4(2)	Стаття 4(2)
Стаття 4(3)	Стаття 4(3)
Стаття 4(4)	Стаття 4(4)
Стаття 4(5)	—
Стаття 4(6)	—
Стаття 5	Стаття 5
Стаття 6	Стаття 6
Стаття 7, вступна частина	Стаття 7, вступна частина
Стаття 7, перший абзац	Стаття 7(a)
Стаття 7, другий абзац	Стаття 7(b)
Стаття 7, заключна частина	Стаття 7, вступна частина
Стаття 8(1), вступна частина	Стаття 8, вступна частина
Стаття 8(1), перший абзац	Стаття 8(a)
Стаття 8(1), другий абзац	Стаття 8(b)
Стаття 8(2)	—
Стаття 9(1)	—
Стаття 9(2)	Стаття 9(1)

Регламент (ЕС) № 417/2002	Цей Регламент
Стаття 9(3)	Стаття 9(2)
Стаття 10	—
Стаття 11	Стаття 10
—	Стаття 11
—	
—	
Стаття 12	Стаття 12, перший параграф
—	Стаття 12, другий параграф
Стаття 13	Стаття 13
—	Додаток I
—	Додаток II