

REGLUGERÐ EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS (ESB) nr. 530/2012

2014/EES/36/32

frá 13. júní 2012

um að flýta innleiðingu á kröfum um tvöfaldan byrðing eða sambærilegum hönnunarkröfum fyrir olíuflutningaskip með einföldum byrðingi (*)

(endurútgöfin)

EVROÞUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS
Hafa,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins, einkum 2. mgr. 100. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins,

eftir að hafa lagt drög að lagagerð fyrir þjóðþingin,

með hliðsjón af álitum efnahags- og félagsmálanefndar Evrópusambandsins ⁽¹⁾,

að höfðu samráði við svæðanefndina,

í samræmi við almenna lagasetningarmeðferð ⁽²⁾,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 417/2002 frá 18. febrúar 2002 um að flýta innleiðingu á hönnunarkröfum fyrir olíuskip með tvöföldum byrðingi eða sambærilegum kröfum fyrir olíuskip með einföldum byrðingi ⁽³⁾ hefur nokkrum sinnum verið breytt í veigamiklum atriðum ⁽⁴⁾. Þar sem frekari breytingar eru nauðsynlegar skal til glöggvunar endurútgæfa þessa reglugerð.
- 2) Samþykking skal ráðstafanir innan ramma sameiginlegrar stefnu í flutningamálum til að tryggja öryggi og koma í veg fyrir mengun í sjóflutningum.
- 3) Sambandið hefur þungar áhyggjur af sjóslysum þar sem olíuflutningaskip koma við sögu og þeirri mengun strandlengja sem þeim fylgir, sem og af þeim skaða sem dýra- og plönturíkið og aðrar auðlindir hafsins verða fyrir.
- 4) Í orðsendingu sinni um „sameiginlega stefnu um öryggi á hafi úti“ ítrekaði framkvæmdastjórnin tilmæli aukafundar ráðsins um umhverfis- og flutningamál frá 25. janúar 1993

um að styðja aðgerð Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) til að draga úr misræmi, að því er varðar öryggi, milli nýrra og gamalla skipa með því að endurbæta og/ eða úrelða gömul skip í áföngum.

- 5) Með ályktun sinni frá 8. júní 1993 um sameiginlega stefnu um öryggi á hafi úti ⁽⁵⁾ lýsti ráðið yfir fullum stuðningi við markmiðin í orðsendingu framkvæmdastjórnarinnar.
- 6) Í ályktun sinni frá 11. mars 1994 um sameiginlega stefnu um öryggi á hafinu ⁽⁶⁾ fagnaði Evrópuþingið orðsendingu framkvæmdastjórnarinnar og hvatti einkum til þess að gripið yrði til aðgerða til að herða öryggiskröfur sem gerðar eru til tankskipa.
- 7) Í ályktun sinni frá 20. janúar 2000 um stórslysið sem varð af völdum olíubrúkar úr flaki olíuflutningaskipsins Eriku ⁽⁷⁾ fagnaði Evrópuþingið hvers konar viðleitni framkvæmdastjórnarinnar til flýta þeirri dagsetningu þegar þess verður krafist að olíuflutningaskip skuli hafa tvöfaldan byrðing.
- 8) Í ályktun sinni frá 21. nóvember 2002 um stórslysið sem Prestige-olíuflutningaskipið olli undan strönd Galísíu ⁽⁸⁾, krafðist Evrópuþingið öflugri ráðstafana sem geta öðlast gildi með skemmri fyrirvara og staðhæfði að þetta nýja stórslys hafi undirstrikað enn á ný þörfina fyrir markvissar aðgerðir á alþjóðavettvangi og á vettvangi Sambandsins til að auka til siglingaöryggi.
- 9) Í alþjóðasamningnum um varnir gegn mengun fráskipum frá 1973 og bókun við hann frá 1978 (MARPOL-samningnum frá '73/78) setti Alþjóðasiglingamálastofnunin reglur, sem samþykktar hafa verið á alþjóðavettvangi, um varnir gegn mengun sem hafa áhrif á hönnun og starfrækslu olíuflutningaskipa. Aðildarríkin eru aðilar að MARPOL-samningnum frá '73/78.
- 10) Samkvæmt grein 3.3 í MARPOL-samningnum frá '73/78 gildir samningurinn ekki um herskip, hjálparskip í flota eða önnur skip í ríkiseign eða skip starfrækt af ríkinu, sem eru nýtt í þágu hins opinbera til annars en í atvinnuskyni.

(*) Þessi EB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 172, 30.6.2012, bls. 3. Hentar var getið í ákvörðun sameiginlegrar EES-nefndarinnar nr. 94/2014 frá 16. maí 2014 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, biður birtingar.

⁽¹⁾ Stjtið. ESB C 43, 15.2.2012, bls. 98.

⁽²⁾ Afstaða Evrópuþingsins frá 23. maí 2012 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindunum) og ákvörðun ráðsins frá 7. júní 2012.

⁽³⁾ Stjtið. EB L 64, 7.3.2002, bls. 1.

⁽⁴⁾ Sjá I. viðauka.

⁽⁵⁾ Stjtið. EB C 271, 7.10.1993, bls. 1.

⁽⁶⁾ Stjtið. EB C 91, 28.3.1994, bls. 301.

⁽⁷⁾ Stjtið. EB C 304, 24.10.2000, bls. 198.

⁽⁸⁾ Stjtið. ESB C 25, 29.1.2004, bls. 415.

- 11) Samanburður á aldri tankskipa og tölfræði um slyshættu leitt í ljós aukna tíðni slysa meðal eldri skipa. Einhugur ríkir um það á alþjóðavettvangi að samþykkt breytinganna frá 1992 á MARPOL-samningnum frá '73/78, þar sem krafist er tvöfalds byrðings eða sambærilegra hönnunarkrafna fyrir gömul olíuflutningaskip með einföldum byrðingi þegar þau ná tilteknum aldri, muni veita þessum olíuflutningaskipum aukna vernd gegn olíumengun af slysi af völdum áreksturs eða strands.
- 12) Það er Sambandinu í hag að samþykkja ráðstafanir til að tryggja að olíuflutningaskip, sem koma til hafna og endastöðva undan strönd eða leggjast við akkeri á svæði innan lögsögu aðildarríkja, og olíuflutningaskip sem sigla undir fána aðildarríkja, uppfylli reglu 20 í I. viðauka við MARPOL-samninginn frá '73/78, eins og hann var endurskoðaður árið 2004 með ályktun MEPC 117(52) og samþykktur af sjávarumhverfisverndarnefnd Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, til að draga úr hættunni á olíumengun af slysi á hafsvæði Evrópu.
- 13) Með ályktun MEPC 114(50), sem var samþykkt 4. desember 2003, var nýrri reglu 21 bætt inn í I. viðauka við MARPOL-samninginn frá '73/78 um varnir gegn olíumengun frá olíuflutningaskipum sem flytja þunga olíu (HGO) þar sem lagt er bann við því að olíuflutningaskip með einföldum byrðingi flytji þunga olíu. Í 5., 6. og 7. mgr. í reglu 21 er kveðið á um möguleika á undanþágum frá beitingu tiltekinna ákvæða þeirrar reglu. Í yfirlýsingu frá formennskuríki leiðtoga ráðsins, Ítalíu, fyrir hönd Evrópusambandsins, sem var skráð í opinbera skýrslu á 50. fundi sjávarumhverfisverndarnefndar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (MEPC-50/3), er látin í ljós pólitísk skuldbinding þess efnis að nýta ekki þessar undanþágur.
- 14) Breytingar á MARPOL-samningnum frá '73/78, sem Alþjóðasiglingamálastofnunin samþykkti 6. mars 1992, öðluðust gildi 6. júlí 1993. Í þessum ráðstöfunum eru settar fram kröfur um að olíuflutningaskip, sem eru afhent 6. júlí 1996 eða síðar, hafi tvöfaldan byrðing eða að gerðar séu samsvarandi hönnunarkröfur til þeirra til þess að koma í veg fyrir olíumengun af völdum áreksturs eða strands. Breytingarnar fela m.a. í sér áætlun, sem öðlaðist gildi 6. júlí 1995, um að úrelða í áföngum olíuflutningaskip með einföldum byrðingi sem afhent voru fyrir þann dag, þar sem þess var krafist að olíuflutningaskip, sem afhent voru fyrir 1. júní 1982 uppfylltu kröfur um tvöfaldan byrðing eða samsvarandi hönnunarkröfur eigi síðar en 25 árum, og, í sumum tilvikum, 30 árum eftir afhendingardag þeirra. Óheimilt verður að starfrækja slík gömul olíuflutningaskip með einföldum byrðingi eftir 2005 og, í sumum tilvikum, eftir 2012, nema skipin uppfylli kröfurnar um tvöfaldan byrðing eða samsvarandi hönnunarkröfur í reglu 19 í I. viðauka við MARPOL-samninginn frá '73/78. Að því er varðar gömul olíuflutningaskip með einföldum byrðingi, sem afhent voru eftir 1. júní 1982 eða sem afhent voru fyrir 1. júní 1982 en sem hefur verið breytt þannig að þau uppfylli kröfur MARPOL-samningsins frá '73/78 um aðgreinda sjókjölfestugeyma og varða staðsetningu þeirra, rennur þessi frestur út í síðasta lagi árið 2026.
- 15) Mikilvægar breytingar á reglu 20 í I. viðauka við MARPOL-samninginn frá '73/78 voru samþykktar 27. apríl 2001 á 46. fundi sjávarumhverfisverndarnefndar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar með ályktun MEPC 95(46) og 4. desember 2003 með ályktun MEPC 111(50) þar sem komið var á fót nýrri áætlun um að hraða úreldingu í áföngum á olíuflutningaskipum með einföldum byrðingi. Viðkomandi frestir fyrir olíuflutningaskip, svo þau uppfylli reglu 19 í I. viðauka við MARPOL-samninginn frá '73/78, ráðast af stærð og aldri skipsins. Samkvæmt þeirri áætlun eru olíuflutningaskip því flokkuð í þrjá flokka eftir tonnatölu, smíði og aldri. Allir þessir flokkar eru mikilvægir fyrir viðskipti innan Sambandsins, jafnvel sá lægsti, 3. flokkur.
- 16) Fresturinn, sem gefinn er til að úrelða olíuflutningaskip með einföldum byrðingi í áföngum, miðast við árlega dagsetningu afhendingar skipsins samkvæmt áætlun sem nær frá 2003 til 2005 fyrir olíuflutningaskip í 1. flokki og til 2010 fyrir olíuflutningaskip í 2. og 3. flokki.
- 17) Í reglu 20 í I. viðauka við MARPOL-samninginn frá '73/78 er sett fram krafa um að ekki megi halda áfram að starfrækja olíuflutningaskip með einföldum byrðingi nema þau samræmist áætlun um ástandsmat sem var samþykkt 27. apríl 2001 með ályktun MEPC 94(46), eins og henni var breytt með ályktun MEPC 99(48) frá 11. október 2002 og með ályktun MEPC 112(50) frá 4. desember 2003. Áætlunin um ástandsmat leggur stjórnslu fánaríkisins þær skyldur á herðar að gefa út yfirlýsingu um að skilyrði hafi verið uppfyllt og taka þátt í framkvæmd könnunar á vegum áætlunar um ástandsmat. Áætluninni um ástandsmat er ætlað að greina byggingarfræðilega annmarka á olíuflutningaskipum sem eru komin til ára sinna og því skal hún gilda um öll olíuflutningaskip sem eru eldri en 15 ára.
- 18) Með reglu 20.5 í I. viðauka við MARPOL-samninginn frá '73/78 er heimiluð undanþága til að starfrækja olíuflutningaskip í 2. og 3. flokki við tilteknar aðstæður, fram yfir þann frest sem gefinn var til að úrelða þau í áföngum. Með reglu 20.8.2 í sama viðauka er aðilum að MARPOL-samningnum frá '73/78 veittur réttur til að synja olíuflutningaskipum, sem starfrækt eru samkvæmt þessari undanþágu, aðgang að höfnum eða endastöðvum undan strönd innan lögsögu þeirra. Aðildarríkin hafa lýst yfir þeim ásetningi sínum að nýta sér þennan rétt. Tilkynna verður Alþjóðasiglingamálastofnuninni um ákvörðun um að skírskota til þessa réttar.
- 19) Mikilvægt er að tryggja að ákvæði þessarar reglugerðar stofni ekki öryggi áhafnar eða olíuflutningaskipa, við leit að öruggri höfn eða skipaafdrepi, í hættu.
- 20) Til að gera skipasmíðastöðvum í aðildarríkjunum kleift að sinna viðgerðum á olíuflutningaskipum með einföldum byrðingi geta aðildarríkin gert undantekningar og heimilað slíkum skipum aðgang að höfnum sínum, að því tilskildu að enginn farmur sé um borð.
- 21) Það er mjög ólíklegt að Alþjóðasiglingamálastofnunin breyti innihaldi viðeigandi reglna í MARPOL-

samningnum frá '73/78 og ályktunum MEPC 111(50) og 94(46) sem sjávarumhverfisverndarnefnd Alþjóða siglingamálastofnunarinnar hefur samþykkt og vísað er til í þessari reglugerð. Smávægilegar breytingar, s.s. númerabreytingar, gætu þó verið gerðar á þessum textum. Til að þessi reglugerð samrýmist nýjustu þróun á viðeigandi alþjóðalögum skal framkvæmdastjórninni falið vald til að samþykkja gerðir í samræmi við 290. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins, einungis að því er varðar slíkar breytingar, svo fremi að þær rýmki ekki gildissvið þessarar reglugerðar. Einkum er mikilvægt að framkvæmdastjórnin hafi viðeigandi samráð meðan á undirbúningsvinnu hennar stendur, þ.m.t. við sérfræðinga. Framkvæmdastjórnin skal, við undirbúning og samningu framseldra gerða, tryggja samhliða, tímanlega og viðeigandi sendingu viðkomandi skjala til Evrópuþingsins og ráðsins.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

1. gr.

Markmið

Markmiðið með þessari reglugerð er að innleiða áætlun um að flýta beitingu krafna um tvöfaldan byrðing eða samsvarandi hönnunarkrafna fyrir olíuflutningaskip með einföldum byrðingi, sem kveðið er á um í MARPOL-samningnum frá '73/78, eins og skilgreint er í 3. gr. þessarar reglugerðar, sem og að banna flutning á þungri olíu í olíuflutningaskipum með einföldum byrðingi, til hafnar eða frá höfnum aðildarríkjanna.

2. gr.

Gildissvið

1. Reglugerð þessi gildir um olíuflutningaskip með 5 000 tonna burðargetu og þar yfir:

- a) sem sigla undir fána aðildarríkis,
- b) sem koma til hafnar eða leggja úr höfn eða sigla frá endastöð undan strönd eða leggjast við akkeri á svæði innan lögsögu aðildarríkis, án tillits til þess undir hvaða fána þau sigla.

Að því er varðar 3. mgr. 4. gr. gildir reglugerð þessi um olíuflutningaskip með 600 tonna burðargetu og þar yfir.

2. Reglugerð þessi gildir ekki um herskip, hjálparskip í flota eða önnur skip í ríkiseign eða skip starfrækt af ríkinu, sem eru um stundarsakir einungis nýtt í þágu hins opinbera til annars en í atvinnuskyni. Aðildarríkin skulu, að svo miklu leyti sem sanngjarnt er að ætla og unnt er, leitast við að virða ákvæði þessarar reglugerðar að því er varðar þau skip sem um getur í þessari málsgrein.

3. gr.

Skilgreiningar

Í þessari reglugerð er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- 1) „MARPOL-samningurinn frá '73/78“: alþjóðasamningur frá 1973 um varnir gegn mengun frá skipum, eins og honum var breytt með bókuninni við hann frá 1978, í uppfærðum útgáfum sínum,
- 2) „olíuflutningaskip“: olíuflutningaskip samkvæmt skilgreiningu í reglu 1.5 í I. viðauka við MARPOL-samninginn frá '73/78,
- 3) „burðargeta“: burðargeta samkvæmt skilgreiningu í reglu 1.23 í I. viðauka við MARPOL-samninginn frá '73/78,
- 4) „olíuflutningaskip í 1. flokki“: olíuflutningaskip með 20 000 tonna burðargetu eða þar yfir, sem flytur jarðolíu, eldsneytisolíu, þunga gasolíu eða smurolíu sem farm, eða með 30 000 tonna burðargetu eða þar yfir, sem flytur aðrar tegundir olíu en framangreindar, sem uppfylla ekki kröfur í reglum 18.1 til 18.9, 18.12 til 18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 og 35.3 í I. viðauka við MARPOL-samninginn frá '73/78,
- 5) „olíuflutningaskip í 2. flokki“: olíuflutningaskip með 20 000 tonna burðargetu eða þar yfir, sem flytur jarðolíu, eldsneytisolíu, þunga gasolíu eða smurolíu sem farm, eða með 30 000 tonna burðargetu eða þar yfir, sem flytur aðrar tegundir olíu en framangreindar og sem uppfylla kröfur í reglum 18.1 til 18.9, 18.12 til 18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 og 35.3 í I. viðauka við MARPOL-samninginn frá '73/78 og sem búin eru aðgreindum sjókjölfestugeymum með varða staðsetningu (SBT/PL),
- 6) „olíuflutningaskip í 3. flokki“: olíuflutningaskip með 5 000 tonna burðargetu eða þar yfir en þó undir þeirri burðargetu sem tilgreind er í 4. og 5. lið,
- 7) „olíuflutningaskip með einföldum byrðingi“: olíuflutningaskip sem uppfyllir ekki kröfur um tvöfaldan byrðing eða sambærilegar hönnunarkröfur í reglum 19 og 28.6 í I. viðauka við MARPOL-samninginn frá '73/78,
- 8) „olíuflutningaskip með tvöföldum byrðingi“:
 - a) olíuflutningaskip með 5 000 tonna burðargetu eða þar yfir, sem uppfyllir kröfur um tvöfaldan byrðing eða sambærilegar hönnunarkröfur í reglu 19 og 28.6 í I. viðauka við MARPOL-samninginn frá '73/78 eða kröfur í reglu 20.1.3 eða
 - b) olíuflutningaskip með 600 tonna burðargetu eða þar yfir en undir 5 000 tonnum, með tvöföldum botni eða rýmum, sem uppfyllir reglu 19.6.1 í I. viðauka við MARPOL-samninginn frá '73/78, og hliðargeymum eða rýmum, sem komið er fyrir í samræmi við reglu 19.3.1 og uppfyllir kröfuna um fjarlægðina w í reglu 19.6.2,

- 9) „aldur“: aldur skipsins, gefinn til kynna í fjölda ára frá afhendingardegi þess,
- 10) „þung gasolía“: dísilolía samkvæmt skilgreiningu í reglu 20 í I. viðauka við MARPOL-samninginn frá '73/78,
- 11) „eldsneytisolía“: þung eimi úr jarðolíu eða leifar þeirra eða blöndur slíkra efna samkvæmt skilgreiningu í reglu 20 í I. viðauka við MARPOL-samninginn frá '73/78.
- 12) „þung olía“:
- jarðolía með þéttleika við 15°C yfir 900 kg/m³ (samsvarar API-hreinleika sem er minni en 25,7),
 - olía, önnur en jarðolía, með þéttleika við 15 °C yfir 900 kg/m³ eða eðlisseigju við 50 °C yfir 180 mm²/s (samsvarar eðlisseigju sem er yfir 180 cSt),
 - jarðbik og tjara og ýrulausnir þeirra.

4. gr.

Oliuflutningaskip með einföldum byrðingi skulu uppfylla kröfur um tvöfaldan byrðing eða sambærilegar hönnunarkröfur

- Hvorki skal heimila oliuflutningaskipi að sigla undir fána aðildarríkis né leyfa því, án tillits til þess undir hvaða fána það siglir, að koma til hafna eða endastöðva undan strönd innan lögsögu aðildarríkis nema slíkt flutningaskip hafi tvöfaldan byrðing.
- Þrátt fyrir 1. mgr. er heimilt að halda áfram að starfrækja oliuflutningaskip í 2. eða 3. flokki, sem eru einungis útbúin með tvöföldum botni eða með tvöföldum síðum, sem eru ekki notuð til oliuflutninga og sem ná yfir alla lengd farmgeymisins eða með rými með tvöföldum byrðingi sem eru ekki notuð til oliuflutninga og ná yfir alla lengd farmgeymisins en sem uppfylla ekki skilyrði um undanþágu frá ákvæðum reglu 20.1.3 í I. viðauka við MARPOL-samninginn frá '73/78, en ekki eftir árlega dagsetningu afhendingar skipsins árið 2015 eða þann dag sem skipið nær 25 ára aldri frá afhendingardegi þess, hvort heldur ber fyrir að.
- Oliuflutningaskipi, sem flytur þunga olíu, er óheimilt að sigla undir fána aðildarríkis nema slíkt oliuflutningaskip hafi tvöfaldan byrðing.

Oliuflutningaskipi, sem flytur þunga olíu, er óheimilt að koma til hafnar eða fara frá höfnum eða endastöðvum undan strönd eða liggja við akkeri innan lögsögu aðildarríkis nema slíkt flutningaskip sé með tvöföldum byrðingi, án tillits til þess undir hvaða fána það siglir.

- Heimilt er að veita oliuflutningaskipum, sem starfa eingöngu innan hafnarvæða og á skipgengum vatnaleiðum, undanþágu frá 3. mgr., að því tilskildu að þau séu viðurkennd samkvæmt löggjöf um skipgengur vatnaleiðir.

5. gr.

Um að uppfylla kröfur áætlunar um ástandsmat

Oliuflutningaskipi með einföldum byrðingi, sem er eldra en 15 ára, er óheimilt, án tillits til þess undir hvaða fána það siglir, að koma til hafnar eða fara frá höfn eða endastöðvum undan strönd eða leggjast við akkeri á svæðum innan lögsögu aðildarríkis nema það uppfylli kröfur áætlunar um ástandsmat sem um getur í 6. gr.

6. gr.

Áætlun um ástandsmat (CAS)

Að því er varðar 5. gr. gildir áætlunin um ástandsmat, sem samþykkt var með ályktun MEPC 94(46) frá 27. apríl 2001, eins og henni var breytt með ályktun MEPC 99(48) frá 11. október 2002 og ályktun MEPC 112(50) frá 4. desember 2003.

7. gr.

Frestur

Eftir árlega dagsetningu afhendingar skipsins árið 2015 er óheimilt:

- að halda áfram, í samræmi við reglu 20.5 í I. viðauka við MARPOL-samninginn frá '73/78, starfrækslu oliuflutningaskipa í 2. og 3. flokki, sem sigla undir fána aðildarríkis, og
- að önnur oliuflutningaskip í 2. og 3. flokki komi til hafna eða endastöðva undan strönd innan lögsögu aðildarríkis, án tillits til þess hvort þau sigli áfram undir fána þriðja ríkis, í samræmi við reglu 20.5 í I. viðauka við MARPOL-samninginn frá '73/78.

8. gr.

Undanþágur fyrir skip í neyð eða skip sem á að gera við

Þrátt fyrir 4., 5. og 7. gr. er lögbæru yfirvaldi aðildarríkis heimilt, með fyrirvara um ákvæði landslaga og við sérstakar aðstæður, að leyfa skipi að koma til hafnar eða fara frá höfn eða endastöð undan strönd eða leggjast við akkeri á svæði innan lögsögu þess aðildarríkis:

- ef oliuflutningaskip er í neyð og í leit að skipaafdrepi,
- ef oliuflutningaskip án farms er á leið til hafnar til viðgerðar.

9. gr.

Tilkynning til Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO)

- Hvert aðildarríki skal tilkynna Alþjóðasiglingamálastofnuninni ef það ákveður að synja oliuflutningaskipum, skv. 7. gr. þessarar reglugerðar, sem starfrækt eru í samræmi við ákvæði reglu 20.5 í I. viðauka við MARPOL-samninginn frá '73/78, um að koma til hafna eða endastöðva undan strönd innan lögsögu sinnar á grundvelli reglu 20.8.2 í I. viðauka við MARPOL-samninginn frá '73/78.

2. Hvert aðildarríki skal tilkynna Alþjóðasiglingamálastofnuninni ef það veitir leyfi, ógildir tímabundið, afturkallar eða synjar um leyfi til að starfrækja olíuflutningaskip í 1. eða 2. flokki, sem er heimilt að sigla undir fána þess í samræmi við 5. gr. þessarar reglugerðar, á grundvelli reglu 20.8.1 í I. viðauka við MARPOL-samninginn frá '73/78.

10. gr.

Málsmeðferð vegna breytinga

1. Framkvæmdastjórnin skal hafa umboð til að samþykkja framseldar gerðir, í samræmi við 11. gr., að því er varðar að samræma tilvísanir í þessari reglugerð og gera smávægilegar breytingar, s.s. númerabreytingar, sem Alþjóðasiglingamálastofnunin hefur samþykkt, á reglum í I. viðauka við MARPOL-samninginn frá '73/78, sem og á ályktunum MEPC 111(50) og MEPC 94(46), eins og þeim hefur verið breytt með ályktunum MEPC 99(48) og 112(50), svo fremi að þær rýmki ekki gildissvið þessarar reglugerðar.

2. Breytingar á MARPOL-samningnum frá '73/78 geta fallið utan gildissviðs þessarar reglugerðar, skv. 5. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 2099/2002 frá 5. nóvember 2002 um að koma á fót nefnd um öryggi á höfunum og varnir gegn mengun frá skipum (COSS) og um breytingu á reglugerðum um siglingaöryggi og varnir gegn mengun frá skipum ⁽⁹⁾.

11. gr.

Beiting framseldra gerða

1. Framkvæmdastjórnin skal hafa vald til að samþykkja framseldar gerðir, sbr. þó skilyrðin sem mælt er fyrir um í þessari grein.

2. Framkvæmdastjórninni skal falið vald til að samþykkja framseldu gerðirnar, sem um getur í 1. mgr. 10. gr., í fimm ár frá 20. júlí 2012. Framkvæmdastjórnin skal taka saman skýrslu, að því er varðar framsal valds, eigi síðar en níu mánuðum fyrir lok fimm ára tímabilsins. Framsal valds skal framlengt með þegjandi samkomulagi um jafnlangan tíma nema Evrópuþingið eða ráðið andmæli þeirri framlengingu eigi síðar en þremur mánuðum fyrir lok hvers tímabils.

Reglugerð þessi er bindandi í heild sinni og gildir í öllum aðildarríkjunum án frekari lögfestingar.

Gjört í Strassborg 13. júní 2012.

Fyrir hönd Evrópuþingsins,

forseti.

M. SCHULZ

Fyrir hönd ráðsins,

forseti.

N. WAMMEN

3. Evrópuþinginu eða ráðinu er, hvenær sem er, heimilt að afturkalla framsal valds sem um getur í 1. mgr. 10. gr. Með ákvörðun um afturköllun skal bundinn endir á framsal þess valds sem tilgreint er í þeirri ákvörðun. Ákvörðunin öðlast gildi daginn eftir birtingu hennar í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* eða síðar, eftir því sem tilgreint er í ákvörðuninni. Hún skal ekki hafa áhrif á gildi framseldra gerða sem þegar eru í gildi.

4. Um leið og framkvæmdastjórnin samþykkir framselda gerð skal hún samtímis tilkynna það Evrópuþinginu og ráðinu.

5. Framseld gerð, sem er samþykkt skv. 1. mgr. 10. gr., skal því aðeins öðlast gildi að Evrópuþingið eða ráðið hafi ekki haft uppi nein andmæli innan tveggja mánaða frá tilkynningu um gerðina til Evrópuþingsins og ráðsins eða ef bæði Evrópuþingið og ráðið hafa upplýst framkvæmdastjórnina, áður en fresturinn er liðinn, um þá fyrirætlun sína að hreyfa ekki andmælum. Þetta tímabil skal framlengt um tvo mánuði að frumkvæði Evrópuþingsins eða ráðsins.

12. gr.

Niðurfelling

Reglugerð (EB) nr. 417/2002 er felld úr gildi.

Líta ber á tilvísanir í niðurfelldu reglugerðina sem tilvísanir í þessa reglugerð og skulu þær lesnar með hliðsjón af samsvörunartöflunni í II. viðauka.

13. gr.

Gildistaka

Reglugerð þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

⁽⁹⁾ Stjtið. EB L 324, 29.11.2002, bls. 1.

*I. VIÐAUKI***Niðurfelld reglugerð með skrá yfir síðari breytingar hennar**

(sem um getur í 12. gr.)

Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 417/2002
(Stjtið. EB L 64, 7.3.2002, bls. 1)

Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 2099/2002
(Stjtið. EB L 324, 29.11.2002, bls. 1)

Einungis 11. gr.

Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1726/2003
(Stjtið. ESB L 249, 1.10.2003, bls. 1)

Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2172/2004
(Stjtið. ESB L 371, 18.12.2004, bls. 26)

Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 457/2007
(Stjtið. ESB L 113, 30.4.2007, bls. 1)

Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 219/2009
(Stjtið. ESB L 87, 31.3.2009, bls. 109)

Eingöngu liður 7.4 í viðaukanum

Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1163/2009
(Stjtið. ESB L 314, 1.12.2009, bls. 13)

II. VIÐAUKI

Samsvörunartafla

Reglugerð (EB) nr. 417/2002	Þessi reglugerð
1. gr.	1. gr.
Inngangsorð 1. mgr. 2. gr.	Inngangsorð 1. mgr. 2. gr.
Fyrsti undirliður fyrstu undirgreinar 1. mgr. 2. gr.	b-liður fyrstu undirgreinar 1. mgr. 2. gr.
Annar undirliður fyrstu undirgreinar 1. mgr. 2. gr.	a-liður fyrstu undirgreinar 1. mgr. 2. gr.
Önnur undirgrein 1. mgr. 2. gr.	Önnur undirgrein 1. mgr. 2. gr.
2. mgr. 2. gr.	2. mgr. 2. gr.
3. gr.	3. gr.
Inngangsorð 1. mgr. 4. gr.	1. mgr. 4. gr.
a-liður 1. mgr. 4. gr.	—
b-liður 1. mgr. 4. gr.	—
2. mgr. 4. gr.	2. mgr. 4. gr.
3. mgr. 4. gr.	3. mgr. 4. gr.
4. mgr. 4. gr.	4. mgr. 4. gr.
5. mgr. 4. gr.	—
6. mgr. 4. gr.	—
5. gr.	5. gr.
6. gr.	6. gr.
Inngangsorð 7. gr.	Inngangsorð 7. gr.
Fyrsti undirliður 7. gr.	a-liður 7. gr.
Annar undirliður 7. gr.	b-liður 7. gr.
Lokaorð 7. gr.	Inngangsorð 7. gr.
Inngangsorð 1. mgr. 8. gr.	Inngangsorð 8. gr.
Fyrsti undirliður 1. mgr. 8. gr.	a-liður 8. gr.
Annar undirliður 1. mgr. 8. gr.	b-liður 8. gr.
2. mgr. 8. gr.	—
1. mgr. 9. gr.	—
2. mgr. 9. gr.	9. mgr. 1. gr.
3. mgr. 9. gr.	9. mgr. 2. gr.
10. gr.	—
11. gr.	10. gr.
—	11. gr.
—	
—	
12. gr.	Fyrsta málsgrein 12. gr.
—	Önnur málsgrein 12. gr.
13. gr.	13. gr.
—	I. viðauki
—	II. viðauki