Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

►B REGLAMENTO (CE) Nº 417/2002 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 18 de febrero de 2002

relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único, y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 2978/94 del Consejo

(DO L 64 de 7.3.2002, p. 1)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		n°	página	fecha
►M1	Reglamento (CE) nº 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de noviembre de 2002	L 324	1	29.11.2002
►M2	Reglamento (CE) nº 1726/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de julio de 2003	L 249	1	1.10.2003
►M3	Reglamento (CE) nº 2172/2004 de la Comisión de 17 de diciembre de 2004	L 371	26	18.12.2004
►M4	Reglamento (CE) nº 457/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de abril de 2007	L 113	1	30.4.2007
►M5	Reglamento (CE) nº 219/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de marzo de 2009	L 87	109	31.3.2009
►M6	Reglamento (CE) nº 1163/2009 de la Comisión de 30 de noviembre de 2009	L 314	13	1.12.2009

▼B

REGLAMENTO (CE) Nº 417/2002 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 18 de febrero de 2002

relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único, y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 2978/94 del Consejo

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular el apartado 2 de su artículo 80,

Vista la propuesta de la Comisión ([1]),

Visto el dictamen del Comité Económico y Social ([2]),

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ([3]),

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ([4]),

Considerando lo siguiente:

(1) En el marco de la política común de transportes, es necesario adoptar nuevas medidas para aumentar la seguridad y evitar la contaminación en el transporte marítimo.

(2) La Comunidad está seriamente preocupada por los accidentes marítimos con petroleros y por la contaminación de las costas y el daño a la fauna, flora y demás recursos marinos que pudieran derivarse de aquéllos.

(3) En su Comunicación «Una política común de seguridad marítima», la Comisión recordó el llamamiento efectuado por el Consejo extraordinario de Medio Ambiente y Transportes, de 25 de enero de 1993, con el fin de respaldar la actuación de la Organización Marítima Internacional (OMI) en materia de reducción de las disparidades de seguridad entre los antiguos y los nuevos buques mediante la mejora o retirada progresiva de los buques antiguos.

(4) El Parlamento Europeo, en su Resolución sobre una política común de seguridad marítima ([5]), acogió favorablemente la Comunicación de la Comisión y pidió, entre otras cosas, que se tomaran medidas para mejorar las normas de seguridad de los petroleros.

(5) Mediante su Resolución, de 8 de junio de 1993, relativa a una política común de seguridad marítima ([6]), el Consejo respaldó plenamente los objetivos de la Comunicación de la Comisión.

(6) En su Resolución sobre la marea negra en Francia, adoptada el 20 de enero de 2000, el Parlamento Europeo acogió con agrado cuantos esfuerzos realizara la Comisión para adelantar la fecha en

([1]) DO C 212 E de 25.7.2000, p. 121 y DO C 154 E de 29.5.2001, p. 41.
([2]) DO C 14 de 16.1.2001, p. 22.
([3]) DO C 22 de 24.1.2001, p. 19.
([4]) Dictamen del Parlamento Europeo de 30 de noviembre de 2000 (DO C 228 de 13.8.2001, p. 140), Posición común del Consejo de 7 de agosto de 2001 (DO C 307 de 31.10.2001, p. 41) y Decisión del Parlamento Europeo de 13 de diciembre de 2001.
([5]) DO C 91 de 28.3.1994, p. 301.
([6]) DO C 271 de 7.10.1993, p. 1.

▼B

que los petroleros estarán obligados a tener una construcción de doble casco.

(7) La Organización Marítima Internacional (OMI) ha establecido, a través del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 1973, y del Protocolo de 1978 correspondiente (MARPOL 73/78), unas normas internacionalmente acordadas sobre prevención de la contaminación que atañen al diseño y funcionamiento de los petroleros. Los Estados miembros son parte de MARPOL 73/78.

(8) Con arreglo al artículo 3.3. de MARPOL 73/78 dicho Convenio no se aplica a los buques de guerra, unidades navales auxiliares u otros buques propiedad de un Estado o que están a su servicio y que sólo presten servicios gubernamentales de carácter no comercial.

(9) Si se analizan las estadísticas sobre la antigüedad de los buques y los accidentes puede constatarse un mayor número de accidentes entre los buques más antiguos. Está reconocido internacionalmente que la adopción de las enmiendas de 1992 a MARPOL 73/78, en virtud de las cuales se exige la aplicación de las normas de doble casco o de diseño equivalente a los petroleros existentes al alcanzar una cierta antigüedad, proporcionará un mayor grado de protección contra la contaminación accidental por petróleo en caso de abordaje o varada.

(10) Interesa a la Comunidad adoptar medidas para lograr que los petroleros que arriben a puertos y terminales no costeros sometidos a jurisdicción de los Estados miembros y los petroleros con pabellón de los Estados miembros cumplan la Regla 13G del anexo I de MARPOL 73/78 revisada en 2001 por la Resolución 95/46 del CPMM a fin de reducir el riesgo de contaminación accidental por petróleo en aguas europeas.

(11) El 6 de julio de 1993 entraron en vigor unas enmiendas al Convenio MARPOL 73/78 que la OMI había adoptado el 6 de marzo de 1992. Dichas normas imponen el requisito del doble casco o diseño equivalente a todos los petroleros entregados a partir del 6 de julio de 1996 con el fin de evitar la contaminación por el petróleo en caso de abordaje o varada. Una de estas enmiendas establecía un programa de retirada progresiva para los petroleros de casco único entregados antes de dicha fecha, que entró en vigor el 6 de julio de 1995 y que obligaba a los petroleros entregados antes del 1 de junio de 1982 a ajustarse al requisito del doble casco o diseño equivalente en el plazo máximo de 25 años, y de 30 en algunos casos, a contar desde el día de entrega. Los petroleros de casco único existentes ya no podrán operar más allá de 2007, ó 2012 en algunos casos, a no ser que se ajusten a las normas en materia de doble casco o de diseño equivalente recogidos en la Regla 13F del anexo I de MARPOL 73/78. Por lo que respecta a los petroleros de casco único existentes entregados después del 1 de junio de 1982, o de los entregados antes del 1 de junio de 1982 que hayan sido adaptados, que cumplen los requisitos de MARPOL 73/78 en materia de tanques de lastre separado y su emplazamiento como protección, la fecha límite es, como máximo, el año 2026.

(12) El 27 de abril de 2001, en su 46º período de sesiones, el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI (CPMM-46) adoptó unas nuevas e importantes enmiendas a la Regla 13G del anexo I de MARPOL 73/78 mediante la Resolución CPMM 95(46), que entrarán en vigor el 1 de septiembre de 2002 y en las que se introduce un nuevo programa de eliminación acelerada de los petroleros de casco único. Las fechas definitivas en que los petroleros deberán cumplir la Regla 13F del anexo I de MARPOL 73/78 dependen del tamaño y antigüedad de los buques. En consecuencia, los petroleros se dividen en tres categorías en fun-

▼B

ción de su tonelaje, construcción y edad. Todas estas categorías revisten importancia para el comercio intracomunitario, incluso la categoría 3.

(13) La fecha final en que los petroleros de casco único deberán ser retirados coincidirá con el aniversario del año de entrega del buque, de conformidad con un programa que comenzará en 2003 y continuará hasta 2007 para los petroleros de categoría 1 y hasta 2015 para los de las categorías 2 y 3.

(14) La Regla 13G revisada del anexo I de MARPOL 73/78 mantiene los requisitos por los que los petroleros de categoría 1 deben contar, transcurridos 25 años, con tanques laterales o espacios de doble fondo en emplazamientos de protección no utilizados para transportar carga o para operar únicamente con carga hidrostáticamente equilibrada.

(15) Esa misma Regla introduce el requisito de que los petroleros de las categorías 1 y 2 sólo podrán continuar operando tras el aniversario del año de entrega en 2005 y 2010 respectivamente si se ajustan a un régimen de evaluación del estado de los buques adoptado el 27 de abril de 2001 por la OMI en la Resolución CPMM 94(46). Dicho régimen impone la obligación de que la administración del Estado del pabellón expida una declaración de conformidad y participe en los procedimientos de inspección del RIE.

(16) El apartado 5 de la misma Regla concede a los petroleros de las categorías 2 y 3 una excepción de modo que pueden funcionar, en determinadas circunstancias, después del plazo para su retirada. El apartado 8 b de la misma Regla da a los signatarios del Convenio MARPOL 73/78 el derecho de denegar la entrada a los puertos y terminales no costeros sometidos a su jurisdicción a los petroleros autorizados a operar al amparo de esa excepción. Los Estados miembros han declarado su propósito de ejercer ese derecho. La decisión de ejercer dicho derecho debe ser comunicada a la OMI.

(17) Es importante velar por que las disposiciones del presente Reglamento no comprometan la seguridad de la tripulación o de petroleros en busca de un puerto seguro o un lugar de refugio.

(18) Con objeto de que los astilleros de los Estados miembros puedan reparar petroleros de casco único, los Estados miembros pueden establecer excepciones para permitir la entrada de aquéllos en sus puertos, siempre que no transporten carga.

(19) Debe ser posible modificar determinadas disposiciones del presente Reglamento a fin de adaptarlas a los instrumentos internacionales que se adopten, enmienden o entren en vigor con posterioridad a la entrada en vigor del presente Reglamento, sin que ello implique ampliar su ámbito de aplicación. Dichas modificaciones deben aprobarse con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ([1]).

(20) Dada la proximidad de la fecha fijada para los petroleros de casco único que no se ajusten a los requisitos de MARPOL 73/78 en lo relativo a los tanques de lastre separado y a su emplazamiento como protección y dado que ello reviste mayor importancia en el caso de los petroleros de la categoría 1, no existe motivo para mantener las diferencias en materia de tarifas que establece el Reglamento (CE) nº 2978/94 ([2]) entre estos buques y los que

([1]) DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

([2]) Reglamento (CE) nº 2978/94 del Consejo, de 21 de noviembre de 1994, sobre la aplicación de la Resolución A.747(18) de la OMI relativa a la aplicación del arqueo de los tanques de lastre en los petroleros equipados con tanques de lastre separado (DO L 319 de 12.12.1994, p. 1).

▼B

se ajustan a los requisitos anteriormente mencionados después del año 2007, y por tanto procede derogar el Reglamento (CE) nº 2978/94.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objetivo

El objetivo del presente Reglamento es establecer un programa de introducción acelerada de las normas en materia de doble casco o de diseño equivalente establecidas por el Convenio MARPOL 73/78 para los petroleros de casco único ►M2 y prohibir el transporte, con origen o destino en los puertos de los Estados miembros, de petróleos pesados en petroleros monocasco ◄.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

▼M2

1. El presente Reglamento se aplicará a los petroleros de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas:

— que, independientemente del pabellón que enarbolen, accedan a un puerto o un terminal no costero sometidos a la jurisdicción de un Estado miembro o salgan del mismo o anclen en una zona sometida a la jurisdicción de un Estado miembro, o

— que enarbolen pabellón de un Estado miembro.

Para los fines del apartado 3 del artículo 4, el presente Reglamento se aplicará a los petroleros de peso muerto igual o superior a 600 toneladas.

▼B

2. El presente Reglamento no será aplicable a los buques de guerra, unidades navales auxiliares u otros buques que, siendo propiedad de un Estado o estando a su servicio, sólo presten por el momento servicios gubernamentales de carácter no comercial. Los Estados miembros se comprometerán, en la medida de lo razonable y factible, a observar el presente Reglamento con respecto a los buques a que se refiere el presente apartado.

▼M6

Artículo 3

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

1) «Marpol 73/78»: el Convenio Internacional de 1973 para Prevenir la Contaminación por los Buques, modificado por su Protocolo de 1978, ambos textos en su versión actualizada;

2) «petrolero»: todo buque que responda a la definición contenida en la Regla 1(5) del anexo I de Marpol 73/78;

3) «peso muerto»: aquel que se define en la Regla 1(23) del anexo I de Marpol 73/78;

4) «petrolero de categoría 1»: el que, teniendo un peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas, transporte como carga petróleo crudo, fuelóleo, gasóleo pesado o aceite lubricante, o que, con un peso muerto igual o superior a 30 000 toneladas, transporte hidrocarburos distintos de aquellos, y no cumpla las disposiciones establecidas

▼M6

en las Reglas 18(1) a 18(9), 18(12) a 18(15), 30(4), 33(1), 33(2), 33(3), 35(1), 35(2) y 35(3) del anexo I de Marpol 73/78;

5) «petrolero de categoría 2»: el que, teniendo un peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas, transporte como carga petróleo crudo, fuelóleo, gasóleo pesado o aceite lubricante, o que, con un peso muerto igual o superior a 30 000 toneladas, transporte hidrocarburos distintos de aquellos, y cumpla las disposiciones establecidas en las Reglas 18(1) a 18(9), 18(12) a 18(15), 30(4), 33(1), 33(2), 33(3), 35(1), 35(2) y 35(3) del anexo I de Marpol 73/78; los petroleros de categoría 2 deberán disponer de tanques de lastre separado en emplazamientos de protección (SBT/PL);

6) «petrolero de categoría 3»: el que tenga un peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas pero inferior a las cifras indicadas en las definiciones 4 y 5;

7) «petrolero de casco único»: el que no cumpla las disposiciones en materia de doble casco o de diseño equivalente establecidas en las Reglas 19 y 28(6) del anexo I de Marpol 73/78;

8) «petrolero de doble casco»:

   a) el que, teniendo un peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas, cumpla las normas en materia de doble casco o de diseño equivalente establecidas en las Reglas 19 y 28(6) del anexo I de Marpol 73/78 o las contenidas en su Regla 20(1.3);

   b) el que, teniendo un peso muerto igual o superior a 600 toneladas e inferior a 5 000, esté equipado con tanques o espacios de doble fondo ajustados a la Regla 19(6.1) del anexo I de Marpol 73/78 y con tanques o espacios laterales que estén dispuestos de acuerdo con la Regla 19(3.1) y cumplan las disposiciones relativas a la distancia w establecidas en la Regla 19(6.2);

9) «antigüedad»: la edad del buque, expresada en número de años transcurridos desde la fecha de su entrega;

10) «gasóleo pesado»: el producto que se define en la Regla 20 del anexo I de Marpol 73/78;

11) «fuelóleo»: los destilados pesados, los residuos de petróleo crudo o las mezclas de estos productos que se definen en la Regla 20 del anexo I de Marpol;

12) «petróleos pesados»:

   a) los petróleos crudos con una densidad, a una temperatura de 15 °C, de más de 900 kg/m^3 ([1]);

   b) los petróleos distintos de los crudos con una densidad, a una temperatura de 15 °C, de más de 900 kg/m^3 o con una viscosidad cinemática, a 50 °C, de más de 180 mm^2/s ([2]);

   c) el betún, el alquitrán y sus emulsiones.

▼B

Artículo 4

Cumplimiento de las normas en materia de doble casco o de diseño equivalente por parte de los petroleros de casco único

1. No se autorizará a los petroleros a navegar con el pabellón de un Estado miembro ni se permitirá que accedan a puertos o terminales no costeros sometidos a la jurisdicción de los Estados miembros a los petroleros, con independencia del pabellón que enarbolen, después del

([1]) Lo que corresponde a un grado API inferior a 25,7.
([2]) Lo que corresponde a una viscosidad cinemática superior a 180 cSt.

▼B

aniversario del día de entrega del buque en el año que se especifica a continuación, salvo que sean petroleros de doble casco:

▼M2

a) en lo referente a los petroleros de categoría 1:

— 2003, los buques entregados en 1980 o antes,

— 2004, los buques entregados en 1981,

— 2005, los buques entregados en 1982 o más tarde;

b) en lo referente a los petroleros de categoría 2 y 3:

— 2003, los buques entregados en 1975 o antes,

— 2004, los buques entregados en 1976,

— 2005, los buques entregados en 1977,

— 2006, los buques entregados en 1978 y 1979,

— 2007, los buques entregados en 1980 y 1981,

— 2008, los buques entregados en 1982,

— 2009, los buques entregados en 1983,

— 2010, los buques entregados en 1984 o más tarde.

---

2. Sin perjuicio del apartado 1, los petroleros de categoría 2 y 3 que únicamente dispongan de un doble fondo o de un forro doble no utilizado para el transporte de petróleo y que se extienda a lo largo de todo el tanque de carga o de espacios en el doble casco no utilizados para el transporte de petróleo y que se extiendan a lo largo de todo el tanque de carga, pero que no satisfagan los requisitos para una exención de las disposiciones de ►**M6** la Regla 20(1.3) del anexo I de Marpol 73/78 ◄, podrán operar después de la fecha mencionada en el apartado 1, siempre que a ese respecto no se supere en 2015 el aniversario de la entrega del buque ni el día en que el buque -a contar a partir de su día de entrega- alcance una antigüedad de 25 años, debiéndose considerar a ese respecto la fecha más temprana de ambas.

▼M4

3. Ningún petrolero que transporte petróleos pesados estará autorizado a enarbolar el pabellón de un Estado miembro, salvo si se trata de un petrolero de doble casco.

Ningún petrolero que transporte petróleos pesados, con independencia del pabellón que enarbole, estará autorizado a acceder a puertos o terminales no costeros sometidos a la jurisdicción de un Estado miembro o zarpar desde los mismos, ni anclar en zonas sometidas a la jurisdicción de un Estado miembro, salvo si se trata de un petrolero de doble casco..

▼M2

4. Los petroleros que se utilicen exclusivamente en los puertos y para la navegación interior pueden quedar excluidos de las obligaciones con arreglo al apartado 3 si han sido debidamente autorizados de conformidad con las normas en materia de navegación interior.

5. Los petroleros con un peso muerto de menos de 5 000 toneladas deberán cumplir las disposiciones del apartado 3 a más tardar en el aniversario de la entrega del buque en 2008.

6. Hasta el 21 de octubre de 2005, un Estado miembro podrá, en los casos en que las condiciones de hielo exigen el uso de un buque reforzado contra el hielo, autorizar a un petrolero monocasco reforzado contra el hielo que esté equipado con un doble fondo no utilizado para el transporte de petróleo y que se extienda a lo largo de todo el tanque de carga y que transporte petróleos pesados a acceder a un puerto o un terminal no costero sometidos a la jurisdicción de dicho Estado miembro o a salir del mismo o a anclar en una zona sometida a la jurisdic-

▼M2

ción de dicho Estado miembro, siempre que los petróleos pesados se transporten únicamente en los tanques centrales del petrolero.

Artículo 5

Cumplimiento del régimen de evaluación del estado de los buques de las categorías 2 y 3

No se autorizará, independientemente del pabellón que enarbolen, la entrada de los petroleros monocasco de más de 15 años de antigüedad en los puertos o terminales no costeros sometidos a la jurisdicción de un Estado miembro o la salida de los mismos o el anclaje en zonas sometidas a la jurisdicción de un Estado miembro después del aniversario de su entrega en 2005 para los petroleros de la categoría 2 y 3, a no ser que cumplan el régimen de evaluación del estado de los buques a que se refiere el artículo 6.

Artículo 6

Régimen de evaluación del estado de los buques

A efectos de lo dispuesto en el artículo 5, se aplicará el régimen de evaluación del estado de los buques adoptado por la ►M3 Resolución MEPC 94(46) de 27 de abril de 2001 en su versión modificada por la Resolución MEPC 99(48) de 11 de octubre de 2002 y la Resolución MEPC 112(50) de 4 de diciembre de 2003 ◄ en su versión modificada.

▼B

Artículo 7

Fecha final

No se autorizará:

— que sigan operando los petroleros de las categorías 2 y 3 que enarbolen pabellón de un Estado miembro de conformidad con ►M6 la Regla 20(5) del anexo I de Marpol 73/78 ◄, y

— que arriben a los puertos o terminales no costeros sometidos a la jurisdicción de un Estado miembro los petroleros de las categorías 2 y 3 con independencia de si continúan operando bajo pabellón de un Estado tercero con arreglo a lo dispuesto en ►M6 la Regla 20(5) del anexo I de Marpol 73/78 ◄;

después del aniversario del año de entrega en 2015.

Artículo 8

Excepciones para los buques en dificultades y para los buques que deban ser reparados

▼M2

1. No obstante lo dispuesto en los artículos 4, 5 y 7, las autoridades competentes de un Estado miembro podrán, en circunstancias excepcionales y con arreglo a las disposiciones de su Derecho interno, autorizar que arribe a puertos o terminales no costeros sometidos a la jurisdicción de dicho Estado miembro o que salga de los mismos o ancle en una zona sometida a la jurisdicción de dicho Estado miembro:

▼B

— el petrolero en dificultades que busque un lugar de refugio,

— el petrolero que no transporte carga y se dirija a un puerto para su reparación.

▼B

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión a su debido tiempo, y en todo caso antes del 1 de septiembre de 2002, las disposiciones de Derecho interno que apliquen en los supuestos contemplados en el apartado 1. La Comisión informará de ello a los demás Estados miembros.

Artículo 9

Notificación a la OMI

1. La Presidencia del Consejo, en nombre de los Estados miembros, y la Comisión informarán conjuntamente a la Organización Marítima Internacional de la adopción del presente Reglamento, haciendo referencia al apartado 3 del artículo 211 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

2. Los Estados miembros comunicarán a la OMI su decisión de denegar la entrada en puertos o terminales no costeros sometidos a su jurisdicción, conforme a lo dispuesto en el artículo 7 del presente Reglamento, a los petroleros que operen de conformidad con lo dispuesto en ►**M6** la Regla 20(5) del anexo I de Marpol 73/78 ◄ basándose en ►**M6** la Regla 20(8.2) del anexo I de Marpol 73/78 ◄.

3. Todo Estado miembro notificará a la OMI si con arreglo a ►**M6** la Regla 20(8.1) del anexo I de Marpol 73/78 ◄ autoriza, suspende, retira o deniega el funcionamiento de los buques de las categorías 1 o 2 con derecho a enarbolar su pabellón, de conformidad con el artículo 5 del presente Reglamento.

▼M5

Artículo 10

Procedimiento de Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS) establecido en virtud del artículo 3 del Reglamento (CE) nº 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]).

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 *bis,* apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

▼B

Artículo 11

Procedimiento de modificación

▼M5

La Comisión podrá modificar las referencias del presente Reglamento a las Reglas del anexo I de Marpol 73/78 y a la Resolución MEPC 111(50) y la Resolución 94(46) en su versión modificada por la Resolución MEPC 99(48) y la Resolución 112(50), con el fin de que se conformen a las modificaciones de dichas reglas y resoluciones adoptadas por la OMI, siempre que tales modificaciones no amplíen el ámbito de aplicación del presente Reglamento. Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 10, apartado 2.

▼M1

Las enmiendas a los instrumentos internacionales contemplados en el apartado 1 del artículo 3 podrán quedar excluidas del ámbito de apli-

([1]) DO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

▼M1

cación del presente Reglamento en aplicación del artículo 5 del Reglamento (CE) nº 2099/2002.

▼B

Artículo 12

Derogación

Queda derogado el Reglamento (CE) nº 2978/94 con efecto a partir del 31 de diciembre de 2007.

Artículo 13

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Se aplicará a partir del 1 de septiembre de 2002.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.