Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

►B REGULAMENTO (CE) N.º 417/2002 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 18 de Fevereiro de 2002

relativo à introdução acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou equivalente para os navios petroleiros de casco simples e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2978/94 do Conselho

(JO L 64 de 7.3.2002, p. 1)

Alterado por:

		Jornal Oficial		
		n.°	página	data
►M1	Regulamento (CE) n.º 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho de 5 de Novembro de 2002	L 324	1	29.11.2002
►M2	Regulamento (CE) n.º 1726/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho de 22 de Julho de 2003	L 249	1	1.10.2003
►M3	Regulamento (CE) n.º 2172/2004 da Comissão de 17 de Dezembro de 2004	L 371	26	18.12.2004
►M4	Regulamento (CE) n.º 457/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho de 25 de Abril de 2007	L 113	1	30.4.2007
►M5	Regulamento (CE) n.º 219/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de Março de 2009	L 87	109	31.3.2009
►M6	Regulamento (CE) n.º 1163/2009 da Comissão de 30 de Novembro de 2009	L 314	13	1.12.2009

▼B

REGULAMENTO (CE) N.º 417/2002 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 18 de Fevereiro de 2002

relativo à introdução acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou equivalente para os navios petroleiros de casco simples e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2978/94 do Conselho

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ([1]),

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ([2]),

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ([3]),

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ([4]),

Considerando o seguinte:

(1) Devem ser tomadas novas medidas no quadro da política comum dos transportes, a fim de reforçar a segurança e prevenir a poluição no sector dos transportes marítimos.

(2) A Comunidade está seriamente preocupada com os acidentes registados com petroleiros e com a poluição das suas costas e com os danos deles resultantes para a fauna, a flora e outros recursos marinhos.

(3) A Comissão assinalou, na sua comunicação «Uma política comum de segurança marítima», o apelo do Conselho extraordinário «Ambiente e Transportes», de 25 de Janeiro de 1993, no sentido de se apoiar a acção a nível da Organização Marítima Internacional (OMI), tendente a reduzir o diferencial de segurança entre os navios novos e os navios já existentes, modernizando e/ou retirando gradualmente de serviço os navios existentes.

(4) O Parlamento Europeu, na sua Resolução sobre uma política comum de segurança marítima ([5]), acolheu favoravelmente a comunicação da Comissão e apelou, em particular, para que fossem tomadas medidas destinadas a melhorar os padrões de segurança dos petroleiros.

(5) O Conselho, na sua Resolução de 8 de Junho de 1993 sobre uma política comum de segurança marítima ([6]), subscreveu inteiramente os objectivos da comunicação da Comissão.

(6) O Parlamento Europeu, na sua Resolução sobre a maré negra ao largo da costa francesa, adoptada em 20 de Janeiro de 2000, acolheu favoravelmente os esforços da Comissão no sentido de antecipar a data a partir da qual todos os petroleiros serão obrigados a ter um casco duplo.

([1]) JO C 212 E de 25.7.2000, p. 121 e JO C 154 E de 29.5.2001, p. 41.
([2]) JO C 14 de 16.1.2001, p. 22.
([3]) JO C 22 de 24.1.2001, p. 19.
([4]) Parecer do Parlamento Europeu de 30 de Novembro de 2000 (JO C 228 de 13.8.2001, p. 140), Posição Comum do Conselho de 7 de Agosto de 2001 (JO C 307 de 31.10.2001, p. 41) e Decisão do Parlamento Europeu de 13 de Dezembro de 2001.
([5]) JO C 91 de 28.3.1994, p. 301.
([6]) JO C 271 de 7.10.1993, p. 1.

▼B

(7) A Organização Marítima Internacional (OMI) estabeleceu, no âmbito da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 1973, e seu Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), regras internacionalmente acordadas para a prevenção da poluição, que afectam o projecto e a operação dos navios petroleiros. Os Estados-Membros são partes na MARPOL 73/78.

(8) Nos termos do artigo 3.3 da MARPOL 73/78, esta Convenção não é aplicável aos navios de guerra, às unidades auxiliares de marinha, nem a quaisquer outros navios que sejam propriedade ou operados por um Estado-Membro unicamente para efeitos de serviço público não comercial.

(9) A comparação das estatísticas de idade e dos acidentes com navios-tanques demonstra um crescimento da taxa de acidentes com os navios mais antigos. Foi acordado a nível internacional que a aprovação das alterações de 1992 à MARPOL 73/78, que impõem o casco duplo ou uma configuração equivalente aos navios petroleiros de casco simples existentes que atinjam uma certa idade, irá proporcionar a esses petroleiros um maior grau de protecção contra a poluição acidental por hidrocarbonetos, em caso de colisão ou encalhe.

(10) É do interesse da Comunidade aprovar medidas destinadas a assegurar que os navios petroleiros que demandam os portos ou os terminais no mar sob jurisdição dos Estados-Membros, bem como os petroleiros que arvoram pavilhão de um Estado-Membro, respeitem a regra 13G do anexo I da MARPOL 73/78, com a redacção que lhe foi dada em 2001 pela Resolução MEPC 95(46), de modo a reduzir os riscos de poluição acidental por hidrocarbonetos nas águas europeias.

(11) As alterações à MARPOL 73/78 que a OMI adoptou em 6 de Março de 1992 entraram em vigor em 6 de Julho de 1993. Essas medidas impõem o casco duplo ou uma configuração equivalente aos navios petroleiros entregues em ou após 6 de Julho de 1996, com o objectivo de prevenir a poluição por hidrocarbonetos em caso de colisão ou encalhe. No quadro das referidas alterações foi estabelecido, com efeitos a partir de 6 de Julho de 1995, um regime de eliminação progressiva dos navios petroleiros de casco simples entregues anteriormente a essa data, que obriga os petroleiros entregues antes de 1 de Junho de 1982 a satisfazer os requisitos de construção em casco duplo ou equivalente o mais tardar 25 anos, ou 30 anos em alguns casos, após a data de entrega. Os navios petroleiros de casco simples existentes deixarão de poder operar a partir de 2007, ou 2012 em alguns casos, a menos que satisfaçam os requisitos de construção em casco duplo ou equivalente, da regra 13F do anexo I da MARPOL 73/78. Relativamente aos navios petroleiros de casco simples existentes entregues depois de 1 de Junho de 1982 ou aos navios entregues antes dessa data, mas reconvertidos, que satisfaçam as prescrições da MARPOL 73/78 relativas aos tanques de lastro segregado e sua localização de protecção, este prazo-limite será atingido o mais tardar em 2026.

(12) Foram aprovados na 46.ª sessão do Comité de Protecção do Meio Marinho da OMI (MEPC-46), em 27 de Abril de 2001, novas e importantes alterações à regra 13G do anexo I da MARPOL 73/78, por meio da Resolução MEPC 95(46), que entrará em vigor em 1 de Setembro de 2002, e que introduz um novo regime acelerado de eliminação dos navios petroleiros de casco simples. As datas-limite, assim fixadas, até às quais os navios petroleiros devem cumprir as prescrições da regra 13F do anexo I da MARPOL 73/78, dependem das dimensões e da idade do navio. Os navios petroleiros são assim, nesse sistema, divididos em três categorias, segundo a respectiva tonelagem, construção e idade. Todas estas categorias, incluindo a inferior (3) são importantes para o tráfego intracomunitário.

▼B

(13) A data-limite para a eliminação dos petroleiros de casco simples é aquela em que se perfaz o aniversário da data de entrega do navio, segundo um calendário escalonado entre 2003 e 2007 para os petroleiros da categoria 1 e que se prolonga até 2015 para os petroleiros das categorias 2 e 3.

(14) A regra 13G revista do anexo I da MARPOL 73/78 continua a exigir que os petroleiros da categoria 1 com 25 anos ou mais disponham de tanques laterais ou fundos duplos não utilizados para o transporte de carga, em localizações de protecção, ou só operem com carga hidrostaticamente equilibrada.

(15) O mesmo regulamento introduz, para os petroleiros das categorias 1 e 2, o requisito de que estes só poderão continuar a operar após o aniversário da data de entrega, respectivamente em 2005 e 2010, se cumprirem as disposições do programa de avaliação do estado dos navios (CAS) aprovado em 27 de Abril de 2001 pela OMI por meio da Resolução MEPC 94(46). O CAS impõe a obrigação, à administração do Estado de pavilhão, de emitir uma declaração de conformidade e de participar no processo das vistorias CAS.

(16) O n.º 5 do citado regulamento prevê uma excepção para os petroleiros das categorias (2) e (3) que lhes permite continuar a operar, em determinadas circunstâncias, para além da data-limite prevista para a sua eliminação. O n.º 8, alínea b), do mesmo regulamento confere às partes na Convenção MARPOL 73/78 o direito de recusar a entrada nos portos ou terminais no mar sob a sua jurisdição aos petroleiros autorizados a operar ao abrigo desta excepção. Os Estados-Membros declararam que tencionavam fazer uso deste direito. A decisão de o utilizar tem de ser comunicada à OMI.

(17) Importa garantir que as disposições do presente regulamento não ponham em perigo a segurança das tripulações ou dos petroleiros em demanda de refúgio ou de um porto de abrigo.

(18) Os Estados-Membros poderão, para permitir que os estaleiros navais situados no seu território efectuem reparações em navios petroleiros de casco simples, autorizar, a título excepcional, a entrada desses navios nos seus portos, desde que não transportem qualquer carga.

(19) Certas disposições do presente regulamento devem poder ser alteradas, tendo em vista a sua harmonização com instrumentos internacionais aprovados, alterados ou que entrem em vigor após a entrada em vigor do presente regulamento, sem alargamento do seu âmbito. Essas alterações devem ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ([1]).

(20) Dada a aproximação do prazo-limite estabelecido para os navios petroleiros de casco simples que não satisfaçam as prescrições da MARPOL 73/78 relativas aos tanques de lastro segregado e sua localização de protecção, e dado que isso é mais relevante para os navios petroleiros da categoria 1, não há razão para manter o regime de taxas diferenciadas que o Regulamento (CE) n.º 2978/94 ([2]) prevê para esses petroleiros e os petroleiros que satisfaçam aquelas prescrições, para além de 2007 e, sendo assim, o Regulamento (CE) n.º 2978/94 deve ser revogado,

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

([2]) Regulamento (CE) n.º 2978/94 do Conselho, de 21 de Novembro de 1994, relativo à aplicação da resolução A.747 (18) da OMI sobre o cálculo da arqueação dos tanques de lastro dos navios petroleiros com tanques de lastro segregado (JO L 319 de 12.12.1994, p. 1).

▼B

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objectivo

O presente regulamento tem por objectivo estabelecer um regime de introdução acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou equivalente da Convenção MARPOL 73/78 para os navios petroleiros de casco simples ►M2 e proibir o transporte de ou para portos dos Estados-Membros de petróleos e fracções petrolíferas pesados em petroleiros de casco simples ◄.

Artigo 2.º

Âmbito

▼M2

1. O presente regulamento é aplicável aos navios petroleiros de porte bruto igual ou superior a 5 000 toneladas:

— que, independentemente do seu pavilhão, demandem ou abandonem os portos ou os terminais no mar sob a jurisdição de um Estado-Membro, ou que lancem âncora numa zona sob a jurisdição de um Estado-Membro, ou

— que arvorem o pavilhão de um Estado-Membro

Para efeitos do n.º 3 do artigo 4.º, o presente regulamento é aplicável aos petroleiros de porte bruto igual ou superior a 600 toneladas.

▼B

2. O presente regulamento não é aplicável aos navios de guerra, às unidades auxiliares de marinha nem a quaisquer outros navios que sejam propriedade ou operados por um Estado e utilizados, até ao momento considerado, unicamente para fins de serviço público não comercial. Os Estados-Membros procurarão, na medida do razoável e do exequível, respeitar as disposições do presente regulamento em relação aos navios a que se refere o presente número.

▼M6

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1. «Marpol 73/78», a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 1973, tal como alterada pelo Protocolo de 1978, na sua versão actualizada;

2. «Navio petroleiro», um navio petroleiro conforme definido na regra 1.5 do anexo I da Marpol 73/78;

3. «Porte bruto», o porte bruto conforme definido na regra 1.23 do anexo I da Marpol 73/78;

4. «Petroleiro da categoria 1», um navio petroleiro de porte bruto igual ou superior a 20 000 toneladas, que transporta como carga petróleo bruto, fuelóleo, óleo diesel pesado ou óleo lubrificante, ou de porte bruto igual ou superior a 30 000 toneladas, que transporta outros hidrocarbonetos que não os acima referidos, e que não satisfaz as prescrições das regras 18.1 a 18.9, 18.12 a 18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 e 35.3 do anexo I da Marpol 73/78;

5. «Petroleiro da categoria 2», um navio petroleiro de porte bruto igual ou superior a 20 000 toneladas, que transporta como carga petróleo bruto, fuelóleo, óleo diesel pesado ou óleo lubrificante, ou de porte bruto igual ou superior a 30 000 toneladas, que transporta outros hidrocarbonetos que não os acima referidos, e que satisfaz as pres-

▼M6

crições das regras 18.1 a 18.9, 18.12 a 18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 e 35.3 do anexo I da Marpol 73/78. Todos os navios petroleiros da categoria 2 devem estar equipados com tanques de lastro segregado em localizações de protecção (SBT/PL);

6. «Petroleiro da categoria 3», um navio petroleiro de porte bruto igual ou superior a 5 000 toneladas, mas inferior ao especificado nas definições 4 e 5;

7. «Navio petroleiro de casco simples», um navio petroleiro que não satisfaz os requisitos de construção em casco duplo ou equivalente das regras 19 e 28.6 do anexo I da Marpol 73/78;

8. «Navio petroleiro de casco duplo»:

   a) um navio petroleiro de porte bruto igual ou superior a 5 000 toneladas, que satisfaz os requisitos de construção em casco duplo ou equivalente das regras 19 e 28.6 do anexo I da Marpol 73/78 ou as prescrições da regra 20.1.3 do anexo I da Marpol 73/78; ou

   b) um navio petroleiro de porte bruto igual ou superior a 600 toneladas e inferior a 5 000 toneladas, equipado com tanques ou espaços do duplo fundo que satisfaçam as disposições da regra 19.6.1 do anexo I da Marpol 73/78, e com tanques ou espaços laterais dispostos em conformidade com a regra 19.3.1, e que satisfaçam a condição relativa à distância *w* prescrita na regra 19.6.2 do anexo I da Marpol 73/78;

9. «Idade», a idade do navio, expressa em número de anos a contar da data da sua entrega;

10. «Óleo diesel pesado», o óleo diesel definido na regra 20 do anexo I da Marpol 73/78;

11. «Fuelóleo», os destilados pesados ou os resíduos de petróleo bruto, ou misturas destes produtos, definidos na regra 20 do anexo I da Marpol;

12. «Petróleos e fracções petrolíferas pesados»:

   a) Petróleo bruto com uma densidade, a 15 °C, superior a 900 kg/m^3 ([1]);

   b) Fracções petrolíferas distintas do petróleo bruto, com uma densidade, a 15 °C, superior a 900 kg/m^3 ou uma viscosidade cinemática, a 50 °C, superior a 180 mm^2/s ([2]);

   c) Betumes e alcatrões e respectivas emulsões.

▼B

Artigo 4.º

Cumprimento, pelos navios petroleiros de casco simples, dos requisitos de construção em casco duplo ou equivalente

1. A nenhum navio petroleiro que arvore pavilhão de um Estado-Membro nem a quaisquer outros navios petroleiros, qualquer que seja o seu pavilhão, será permitido demandar os portos e os terminais no mar sob a jurisdição de um Estado-Membro após o aniversário da data de entrega do navio no ano a seguir especificado, salvo se esses navios petroleiros forem petroleiros de casco duplo:

▼M2

a) Para os petroleiros da categoria 1:

   — 2003 para os navios entregues em 1980 ou em data anterior,

([1]) Correspondente a um grau API inferior a 25,7.
([2]) Correspondente a uma viscosidade cinemática superior a 180 cSt.

▼M2

— 2004 para os navios entregues em 1981,

— 2005 para os navios entregues em 1982 ou em data posterior;

b) Para os petroleiros das categorias 2 e 3:

— 2003 para os navios entregues em 1975 ou em data anterior,

— 2004 para os navios entregues em 1976,

— 2005 para os navios entregues em 1977,

— 2006 para os navios entregues em 1978 e 1979,

— 2007 para os navios entregues em 1980 e 1981,

— 2008 para os navios entregues em 1982,

— 2009 para os navios entregues em 1983,

— 2010 para os navios entregues em 1984 ou em data posterior.

_____

2. Sem prejuízo da alínea a) do n.º 1, os petroleiros das categorias 2 ou 3, equipados apenas com fundos duplos ou de forros duplos não utilizados para o transporte de petróleo e que se estendam por todo o comprimento da cisterna de carga, ou que disponham de espaços de casco duplo não utilizados para o transporte de petróleo e que se estendam por todo o comprimento da cisterna de carga, mas que não satisfaçam as condições que dispensam da aplicação da ►M6 regra 20.1.3 do anexo I da Marpol 73/78 ◄, podem continuar a operar após a data referida na alínea a) do n.º 1, desde que não seja ultrapassada, em 2015, a data do aniversário da entrega do navio ou o dia, calculado a partir da data da sua entrega, em que o navio atinja os 25 anos de idade, consoante a data que ocorrer primeiro.

▼M4

3. Nenhum navio petroleiro que transporte petróleos ou fracções petrolíferas pesados pode ser autorizado a arvorar pavilhão de um Estado-Membro, excepto se for de casco duplo.

Nenhum navio petroleiro que transporte petróleos ou fracções petrolíferas pesados, independentemente do seu pavilhão, pode ser autorizado a demandar os portos ou os terminais no mar sob a jurisdição de um Estado-Membro, a abandoná-los ou a fundear em zonas sob a jurisdição de um Estado-Membro, excepto se for de casco duplo..

▼M2

4. Os petroleiros utilizados exclusivamente nos portos e na navegação interior podem ser dispensados da obrigação prevista no n.º 3, se estiverem devidamente autorizados nos termos da legislação aplicável em matéria de navegação interior.

5. Os petroleiros com um porte bruto inferior a 5 000 toneladas devem cumprir o disposto no n.º 3 o mais tardar em 2008, na data de aniversário da sua entrega.

6. Até 21 de Outubro de 2005 e quando as condições do gelo exigirem a utilização de navios reforçados para navegar no gelo, os Estados-Membros podem autorizar os petroleiros de casco simples, reforçados para navegar no gelo e com fundos duplos não utilizados para o transporte de petróleo, que se estendam por todo o comprimento da cisterna de carga e que transportem petróleos e fracções petrolíferas pesadas, a demandar ou abandonar os portos ou a fundearem numa zona sob a sua jurisdição, desde que os petróleos e fracções petrolíferas pesados apenas sejam transportados nos tanques centrais do petroleiro.

▼M2

Artigo 5.º

Observância do programa de avaliação do estado dos navios das categorias 2 e 3

Independentemente do seu pavilhão, os petroleiros com mais de 15 anos de idade não podem demandar ou abandonar os portos, instalações no mar ou fundear em zonas sob a jurisdição de um Estado-Membro após o aniversário da data da sua entrega, em 2005, para os navios das categorias 2 e 3, excepto se cumprirem o programa de avaliação do estado dos navios a que se refere o artigo 6.º

Artigo 6.º

Programa de avaliação do estado dos navios

Para efeitos do artigo 5.º, é aplicável o programa de avaliação do estado dos navios aprovado pela ►M3 Resolução MEPC 94(46), de 27 de Abril de 2001, conforme alterada pelas Resoluções MEPC 99/48, de 11 de Outubro de 2002, e MEPC 112(50), de 4 de Dezembro de 2003 ◄, na sua versão alterada.

▼B

Artigo 7.º

Data-limite

Após o aniversário da data de entrega do navio em 2015, não será permitida:

— a continuação da operação dos petroleiros de acordo com as disposições ►M6 da regra 20.5 do anexo I da Marpol 73/78 ◄ que arvoram pavilhão de um Estado-Membro; e

— a entrada nos portos ou terminais no mar sob jurisdição de um Estado-Membro a petroleiros das categorias 2 e 3, conforme definidos no travessão anterior, independentemente do facto de continuarem a operar arvorando pavilhão de um Estado terceiro, de acordo com as disposições ►M6 da regra 20.5 do anexo I da Marpol 73/78 ◄.

Artigo 8.º

Derrogações aplicáveis aos navios em dificuldades ou aos navios que devem ser reparados

▼M2

1. Em derrogação do disposto nos artigos 4.º, 5.º e 7.º, as autoridades competentes dos Estados-Membros poderão, sob reserva da legislação nacional, autorizar, em circunstâncias excepcionais, um navio determinado a demandar ou abandonar os portos ou terminais no mar sob a sua jurisdição, ou a fundear numa zona sob a sua jurisdição, nos seguintes casos:

▼B

— um petroleiro se encontra em dificuldades e em demanda de um porto de abrigo,

— um petroleiro sem carga se dirija a um porto para reparação.

2. Os Estados-Membros comunicarão em devido tempo à Comissão, antes de 1 de Setembro de 2002, as disposições de direito interno que apliquem nas circunstâncias referidas no n.º 1. A Comissão informará disso os restantes Estados-Membros.

▼B

Artigo 9.º

Notificação da OMI

1. A Presidência do Conselho, em nome dos Estados-Membros, e a Comissão, informarão conjuntamente a OMI da aprovação do presente regulamento, fazendo referência ao n.º 3 do artigo 211.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

2. Cada Estado-Membro informará a OMI da sua decisão de recusar, nos termos do artigo 7.º do presente regulamento, aos petroleiros que operam em conformidade com as disposições ►M6 da regra 20.5 do anexo I da Marpol 73/78 ◄ a entrada nos portos ou terminais no mar sob sua jurisdição, com base ►M6 na regra 20.8.2 do anexo I da Marpol 73/78 ◄.

3. Os Estados-Membros notificarão a OMI sempre que concederem, suspenderem, retirarem ou recusarem emitir a declaração de conformidade a um petroleiro das categorias 1 ou 2 autorizado a arvorar o seu pavilhão, em conformidade com o disposto no artigo 5.º, com base ►M6 na regra 20.8.1 do anexo I da Marpol 73/78 ◄.

▼M5

Artigo 10.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS), criado pelo artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]).

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.

▼B

Artigo 11.º

Procedimento de alteração

▼M5

A Comissão pode alterar as remissões constantes do presente regulamento para as regras do anexo I da MARPOL 73/78 e para as Resoluções MEPC 111(50) e 94(46), com a redacção que lhes foi dada pelas Resoluções MEPC 99(48) e MEPC 112(50), para efeitos da sua harmonização com eventuais alterações às referidas regras e resoluções aprovadas pela OMI, desde que essas alterações não alarguem o âmbito de aplicação do presente regulamento. Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 10.º.

▼M1

As alterações aos instrumentos internacionais previstos no n.º 1 do artigo 3.º podem ser excluídas do âmbito de aplicação do presente regulamento, nos termos do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 2099/2002.

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

▼B

Artigo 12.º

Revogação

O Regulamento (CE) n.º 2978/94, é revogado a partir de 31 de Dezembro de 2007.

Artigo 13.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

É aplicável a partir de 1 de Setembro de 2002.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.