**Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet**

►**B** **EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 417/2002**

**av den 18 februari 2002**

**om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 2978/94**

(EGT L 64, 7.3.2002, s. 1)

Ändrad genom:

| | | Officiella tidningen | | |
|---|---|---|---|---|
| | | nr | sida | datum |
| ►**M1** | Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 av den 5 november 2002 | L 324 | 1 | 29.11.2002 |
| ►**M2** | Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1726/2003 av den 22 juli 2003 | L 249 | 1 | 1.10.2003 |
| ►**M3** | Kommissionens förordning (EG) nr 2172/2004 av den 17 december 2004 | L 371 | 26 | 18.12.2004 |
| ►**M4** | Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 457/2007 av den 25 april 2007 | L 113 | 1 | 30.4.2007 |
| ►**M5** | Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 219/2009 av den 11 mars 2009 | L 87 | 109 | 31.3.2009 |
| ►**M6** | Kommissionens förordning (EG) nr 1163/2009 av den 30 november 2009 | L 314 | 13 | 1.12.2009 |

Rättad genom:

►**C1** Rättelse, EUT L 335, 21.12.2005, s. 59 (2172/2004)

►**C2** Rättelse, EUT L 32, 4.2.2006, s. 95 (2172/2004)

▼B

# EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 417/2002

**av den 18 februari 2002**

**om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 2978/94**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ([1]),

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ([2]),

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ([3]),

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ([4]), och

av följande skäl:

(1) Ytterligare åtgärder måste vidtas inom ramen för den gemensamma transportpolitiken för att förbättra säkerheten och förebygga föroreningar vid sjötransport.

(2) Gemenskapen är allvarligt bekymrad över de olyckor där oljetankfartyg varit inblandade och de därmed förknippade föroreningarna av gemenskapens kuststräckor, som skadar flora och fauna och andra marina resurser.

(3) I sitt meddelande om en gemensam politik för säkerhet till sjöss betonade kommissionen uppmaningen från rådets extra möte om miljö och transport den 25 januari 1993 om att stödja Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) åtgärder för att minska säkerhetsgapet mellan nya och existerande fartyg genom uppgradering och utfasning av befintliga fartyg.

(4) Europaparlamentet välkomnade i sin resolution om en gemensam politik för säkerhet till sjöss ([5]) kommissionens meddelande, och ansåg särskilt att åtgärder skulle vidtas för att förbättra säkerhetsnormerna för tankfartyg.

(5) I sin resolution av den 8 juni 1993 om en gemensam politik för säkerhet till sjöss ([6]) stödde rådet helt och hållet de mål som ställdes upp i kommissionens meddelande.

(6) I sin resolution om oljeutsläppet utanför den franska kusten, som antogs den 20 januari 2000, välkomnade Europaparlamentet alla åtgärder från kommissionens sida att tidigarelägga det datum från och med vilket alla oljetankfartyg skall ha dubbelskrov.

(7) Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) fastställde i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från

([1]) EGT C 212 E, 25.7.2000, s. 121 och EGT C 154 E, 29.5.2001, s. 41.
([2]) EGT C 14, 16.1.2001, s. 22.
([3]) EGT C 22, 24.1.2001, s. 19.
([4]) Europaparlamentets yttrande av den 30 november 2000 (EGT C 228, 13.8.2001, s. 140), rådets gemensamma ståndpunkt av den 7 augusti 2001 (EGT C 307, 31.10.2001, s. 41) och Europaparlamentets beslut av den 13 december 2001.
([5]) EGT C 91, 28.3.1994, s. 301.
([6]) EGT C 271, 7.10.1993, s. 1.

▼B

fartyg och 1978 års protokoll till denna konvention (MARPOL 73/78) internationellt överenskomna bestämmelser till förhindrande av förorening som påverkar konstruktionen och driften av oljetankfartyg. Medlemsstaterna är parter i MARPOL 73/78.

(8) Enligt artikel 3.3 i MARPOL 73/78 är den konventionen inte tillämplig på örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller drivs av staten och som endast används i statlig, icke-kommersiell tjänst.

(9) En jämförelse mellan fartygålder och olycksstatistik visar att äldre fartyg oftare är inblandade i olyckor. Det är internationellt erkänt att 1992 års ändringar av MARPOL 73/78, som innebär att existerande oljetankfartyg med enkelskrov måste uppfylla kraven på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion när de uppnått en viss ålder, kommer att ge dessa oljetankfartyg ett bättre skydd mot oavsiktliga utsläpp av olja vid kollision eller grundstötning.

(10) Det ligger i gemenskapens intresse att vidta åtgärder för att säkerställa att dels oljetankfartyg som anlöper hamnar och terminaler till havs som omfattas av medlemsstaternas behörighet, dels oljetankfartyg som för en medlemsstats flagg uppfyller bestämmelserna i regel 13 G i bilaga I till MARPOL 73/78, ändrad 2001 genom resolution MEPC 95(46), för att minska risken för oavsiktliga utsläpp av olja i europeiska vatten.

(11) IMO antog den 6 mars 1992 ändringar av MARPOL 73/78 som trädde i kraft den 6 juli 1993. Dessa bestämmelser är avsedda att förebygga oljeutsläpp vid kollision eller grundstötning och innebär att oljetankfartyg som levererats från och med den 6 juli 1996 måste ha dubbelskrov eller likvärdig konstruktion. Ändringarna innehåller också en tidtabell för utfasning av oljetankfartyg med enkelskrov som levererats före den 6 juli 1996, vilken trädde i kraft den 6 juli 1995 och innebär att oljetankfartyg som levererats före den 1 juni 1982 måste uppfylla kraven på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion senast 25 år eller i vissa fall 30 år efter det att de levererades. Existerande oljetankfartyg med enkelskrov skulle inte tillåtas i drift efter 2007 eller i vissa fall 2012 om de inte uppfyller kraven på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion i regel 13 F i bilaga I till MARPOL 73/78. För existerande oljetankfartyg med enkelskrov som levererats efter den 1 juni 1982 eller sådana som levererats före den 1 juni 1982 och byggts om, vilka uppfyller kraven i MARPOL 73/78 om segregerade barlasttankar och skyddande placering av sådana tankar, kommer tidsfristen att löpa ut senast 2026.

(12) I sin resolution MEPC 95(46) antog Kommittén för skydd av den marina miljön (MEPC-46) vid sitt 46:e möte den 27 april 2001 nya viktiga ändringar av regel 13 G i bilaga I till MARPOL 73/78 som kommer att träda i kraft den 1 september 2002 och genom vilka en ny påskyndad tidsplan för utfasning av oljetankfartyg med enkelskrov införts. De respektive tidpunkter då tankfartyg slutgiltigt måste uppfylla bestämmelserna i regel 13 F i bilaga I till MARPOL 73/78 är avhängiga av fartygets storlek och ålder. Oljetankfartyg har därför i den tidsplanen delats in i tre kategorier utifrån deras dräktighet, konstruktion och ålder. Alla dessa kategorier, inklusive den lägsta (3), är viktiga för handeln inom gemenskapen.

(13) Tidsfristen för utfasning av ett oljetankfartyg med enkelskrov är årsdagen för fartygets leveransdatum, enligt en tidsplan som börjar 2003 och löper till 2007 för oljetankfartyg i kategori 1 och till 2015 för oljetankfartyg i kategorierna 2 och 3.

(14) I den ändrade regeln 13 G i bilaga I till MARPOL 73/78 behålls kravet på att tankfartyg i kategori 1 efter 25 år skall vara utrustade med vingtankar eller dubbel botten på sådana skyddat placerade utrymmen som inte används för transport av last eller endast transporterar hydrostatiskt balanserad last.

▼B

(15) I samma regel har en bestämmelse införts om att oljetankfartyg i kategorierna 1 och 2 endast får fortsätta att vara i drift efter årsdagen för deras leveransdatum 2005 respektive 2010 om de uppfyller kraven i det särskilda system för bedömning av fartygets skick (CAS) som IMO antog den 27 april 2001 i resolution MEPC 94(46). CAS medför en skyldighet för flaggstatens myndighet att utfärda ett intyg om överensstämmelse och att delta i förfarandena för CAS-bedömningen.

(16) I punkt 5 i den ovannämnda regeln görs under vissa förhållanden ett undantag för driften av oljetankfartyg i kategorierna 2 och 3 efter tidsfristen för deras utfasning. I punkt 8b i samma regel ges parterna i MARPOL 73/78 dock rätt att vägra oljetankfartyg, som enligt denna undantagsbestämmelse tillåtits att vara i drift, tillträde till sådana hamnar eller terminaler till havs som omfattas av deras behörighet. Medlemsstaterna förklarade att de hade för avsikt att använda sig av denna rättighet. IMO skall underrättas om beslut att använda denna rättighet.

(17) Det är viktigt att säkerställa att bestämmelserna i denna förordning inte leder till att besättning eller oljetankfartyg som söker säkerhet i hamn eller en skyddad plats utsätts för fara.

(18) För att varv i medlemsstaterna skall ges möjlighet att reparera oljetankfartyg med enkelskrov får medlemsstaterna undantagsvis tillåta att sådana fartyg anlöper deras hamnar, förutsatt att de inte har någon last.

(19) Vissa bestämmelser i denna förordning bör kunna ändras så att de anpassas till internationella instrument som antas, ändras eller träder i kraft efter det att denna förordning har trätt i kraft, utan att dess tillämpningsområde utökas. Sådana ändringar bör antas i överensstämmelse med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ([1]).

(20) Med tanke på att tidsfristen närmar sig för oljetankfartyg med enkelskrov som inte uppfyller kraven i MARPOL 73/78 på segregerade barlasttankar och skyddande placering av sådana tankar, och med beaktande av att detta är av betydelse främst för oljetankfartyg i kategori 1, finns det ingen anledning att behålla det system för differentiering av avgifter som föreskrivs i förordning (EG) nr 2978/94 ([2]) mellan dessa oljetankfartyg och oljetankfartyg som uppfyller de ovannämnda kraven efter 2007. Förordning (EG) nr 2978/94 bör därför upphävas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

**Syfte**

Syftet med denna förordning är att påskynda införandet av tillämpningen av kraven på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion enligt MARPOL 73/78 på oljetankfartyg med enkelskrov ►**M2** och att förbjuda transport till eller från medlemsstaternas hamnar av tunga oljor i oljetankfartyg med enkelskrov ◄.

([1]) EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

([2]) Rådets förordning (EG) nr 2978/94 av den 21 november 1994 om genomförande av IMO-resolution A.747(18) om tillämpningen av mätning av dräktighet av barlastutrymmen i oljetankfartyg med segregerade barlasttankar (EGT L 319,12.12.1994, s. 1).

▼B

*Artikel 2*

**Räckvidd**

▼M2

1. Denna förordning skall tillämpas på oljetankfartyg med minst 5 000 ton dödvikt som

— oavsett flagg anlöper eller lämnar hamnar eller terminaler till havs eller ankrar i områden som omfattas av en medlemsstats jurisdiktion, eller

— för en medlemsstats flagg.

Vad gäller artikel 4.3 skall denna förordning tillämpas på oljetankfartyg med en dödvikt på minst 600 ton.

▼B

2. Denna förordning skall inte tillämpas på örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller drivs av staten och som för närvarande endast används i statlig, icke-kommersiell tjänst. Medlemsstaterna skall, så långt det är rimligt och genomförbart, sträva efter att respektera denna förordning för de fartyg som det hänvisas till i denna punkt.

▼M6

*Artikel 3*

**Definitioner**

I denna förordning avses med

1. MARPOL 73/78: 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, ändrad genom 1978 års protokoll till denna konvention, inbegripet ändringar, i gällande version,

2. oljetankfartyg: oljetankfartyg enligt definitionen i regel 1.5 i bilaga I till MARPOL 73/78,

3. dödvikt: dödvikt enligt definitionen i regel 1.23 i bilaga I till MARPOL 73/78,

4. oljetankfartyg i kategori 1: oljetankfartyg med minst 20 000 tons dödvikt som transporterar råolja, brännolja, tung dieselolja eller smörjolja som last och oljetankfartyg med minst 30 000 tons dödvikt som transporterar annan olja än de ovan nämnda, som inte uppfyller kraven i reglerna 18.1–18.9, 18.12–18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 och 35.3 i bilaga I till MARPOL 73/78,

5. oljetankfartyg i kategori 2: oljetankfartyg med minst 20 000 tons dödvikt som transporterar råolja, brännolja, tung dieselolja eller smörjolja som last och oljetankfartyg med minst 30 000 tons dödvikt som transporterar annan olja än de ovan nämnda, och som uppfyller kraven i reglerna 18.1–18.9, 18.12–18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 och 35.3 i bilaga I till MARPOL 73/78 och som är försedda med segregerade barlasttankar med skyddande placering (SBT/PL),

6. oljetankfartyg i kategori 3: oljetankfartyg med minst 5 000 tons dödvikt men som är mindre än den dödvikt som avses i punkterna 4 och 5,

7. oljetankfartyg med enkelskrov: oljetankfartyg som inte uppfyller kraven på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion enligt reglerna 19 och 28.6 i bilaga I till MARPOL 73/78,

8. oljetankfartyg med dubbelskrov:

   a) ett oljetankfartyg med minst 5 000 tons dödvikt som uppfyller kraven på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion enligt reglerna 19 och 28.6 i bilaga I till MARPOL 73/78 eller som

▼M6

uppfyller kraven i regel 20.1.3 i bilaga I till MARPOL 73/78, eller

b) ett oljetankfartyg med minst 600 tons, men mindre än 5 000 tons, dödvikt som är försett med dubbelbottentankar eller andra utrymmen som uppfyller bestämmelserna i regel 19.6.1 i bilaga I till MARPOL 73/78 och vingtankar eller andra utrymmen i enlighet med regel 19.3.1 som uppfyller avståndskravet (värdet w) i regel 19.6.2 i bilaga I till MARPOL 73/78,

9. ålder: fartygets ålder uttryckt i antal gångna år sedan den dag då fartyget levererades,

10. tung dieselolja: dieselolja enligt regel 20 i bilaga I till MARPOL 73/78,

11. brännolja: tunga destillat eller rester av råolja eller blandningar av sådana produkter enligt regel 20 i bilaga I till MARPOL 73/78,

12. tunga oljor:

a) råolja med en densitet vid 15 °C på över 900 kg/m$^3$ ([1]),

b) annan olja än råolja med en densitet vid 15 °C på över 900 kg/m$^3$ eller en kinematisk viskositet vid 50 °C på över 180 mm$^2$/s ([2]),

c) bitumen och tjära samt deras emulsioner.

▼B

*Artikel 4*

**Uppfyllande av kraven på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion beträffande oljetankfartyg med enkelskrov**

1. Oljetankfartyg skall inte tillåtas att segla under en medlemsstats flagg eller, oberoende av flagg, tillåtas att anlöpa hamnar eller terminaler till havs som omfattas av en medlemsstats behörighet efter årsdagen för det leveransdatum för fartyget som anges nedan, om oljetankfartygen inte har dubbelskrov.

▼M2

a) För oljetankfartyg i kategori 1

— 2003 för fartyg som levererats 1980 eller tidigare,

— 2004 för fartyg som levererats 1981,

— 2005 för fartyg som levererats 1982 eller senare.

b) För oljetankfartyg i kategorierna 2 och 3

— 2003 för fartyg som levererats 1975 eller tidigare,

— 2004 för fartyg som levererats 1976,

— 2005 för fartyg som levererats 1977,

— 2006 för fartyg som levererats 1978 och 1979,

— 2007 för fartyg som levererats 1980 och 1981,

— 2008 för fartyg som levererats 1982,

— 2009 för fartyg som levererats 1983,

— 2010 för fartyg som levererats 1984 eller senare.

---

([1]) Detta motsvarar ett API-tal lägre än 25,7.
([2]) Detta motsvarar en kinematisk viskositet högre än 180 cSt.

▼M2

2. Trots vad som sägs i punkt 1 c får oljetankfartyg i kategori 2 eller 3 – som enbart är utrustade med dubbel botten eller dubbla sidor som inte används för transport av olja och som sträcker sig längs hela lastutrymmeslängden eller med utrymmen med dubbelskrov som inte används för transport av olja och som sträcker sig längs hela lasttankslängden, men som inte uppfyller villkoren för att undantas från bestämmelserna i ►M6 regel 20.1.3 i bilaga I till MARPOL 73/78 ◄ – fortsatt vara i drift efter den tidpunkt som anges i punkt 1 a, dock inte längre än till och med årsdagen för fartygets leveransdatum 2015 eller den tidpunkt då fartyget är 25 år gammalt, beroende på vilket datum som infaller tidigast.

▼M4

3. Inget oljetankfartyg som transporterar tunga oljor skall tillåtas att föra en medlemsstats flagg, med mindre fartyget har dubbelskrov.

Inget oljetankfartyg som transporterar tunga oljor, oberoende av flagg, skall tillåtas anlöpa eller lämna hamnar, offshore-terminaler eller ankringsplatser som omfattas av en medlemsstats behörighet, med mindre oljetankfartyget har dubbelskrov.

▼M2

4. Oljetankfartyg som uteslutande används i hamnar och på inre vattenvägar får undantas från kravet i punkt 3 om de godkänts i vederbörlig ordning enligt lagstiftning för inre vattenvägar.

5. Oljetankfartyg med en dödvikt på under 5 000 ton skall uppfylla bestämmelserna i punkt 3 senast på årsdagen för fartygets leverans 2008.

6. Fram till och med den 21 oktober 2005 får en medlemsstat, när isförhållandena kräver att isförstärkta fartyg används, tillåta isförstärkta oljetankfartyg med enkelskrov som har dubbel botten som inte används för transport av olja och som sträcker sig längs hela lasttankslängden, att med tunga oljor som last anlöpa eller lämna hamnar eller ankra i områden som omfattas av en medlemsstats jurisdiktion, förutsatt att tunga oljor endast transporteras i tankar belägna i mitten av oljetankfartyget.

*Artikel 5*

**Uppfyllande av villkoren i systemet för bedömning av fartygets skick avseende oljetankfartyg i kategori 2 och kategori 3**

Ett oljetankfartyg med enkelskrov som är äldre än 15 år skall, oavsett flagg, inte tillåtas att anlöpa eller lämna hamnar eller terminaler till havs eller ankra i områden som omfattas av en medlemsstats jurisdiktion efter årsdagen för fartygets leveransdatum 2005 för fartyg i kategori 2 och kategori 3, såvida det inte uppfyller villkoren i systemet för bedömning av fartygets skick i artikel 6.

*Artikel 6*

**System för bedömning av fartygets skick**

Vad gäller artikel 5 skall det ändrade system för bedömning av fartygets skick som antogs genom ►M3 MEPC:s resolution 94(46) av den 27 april 2001 i dess lydelse enligt MEPC:s resolution 99(48) av den 11 oktober 2002 och MEPC:s resolution 112(50) av den 4 december 2003 ◄ tillämpas.

▼B

*Artikel 7*

**Tidsfrist**

Efter årsdagen av fartygets leveransdatum år 2015 skall

— fortsatt drift i enlighet med ►M6 regel 20.5 i bilaga I till MARPOL 73/78 ◄ för oljetankfartyg i kategori 2 och kategori 3 som för en medlemsstats flagg, och

▼B

— tillträde till hamnar eller terminaler till havs som omfattas av en medlemsstats behörighet för andra oljetankfartyg i kategori 2 och kategori 3, oberoende av omständigheten att de fortsätter att segla under ett tredjelands flagg i enlighet med ►M6 regel 20.5 i bilaga I till MARPOL 73/78 ◄,

inte längre tillåtas.

*Artikel 8*

**Undantag för fartyg i svårigheter eller fartyg som skall repareras**

▼M2

1. Genom undantag från artiklarna 4, 5 och 7 får den behöriga myndigheten i en medlemsstat, om inte annat föreskrivs i nationella bestämmelser, under exceptionella omständigheter tillåta ett enskilt fartyg att anlöpa eller lämna hamnar eller terminaler till havs eller ankra i områden som omfattas av den medlemsstatens jurisdiktion, när

▼B

— ett oljetankfartyg har råkat i svårigheter och söker nödhamn,

— ett olastat oljetankfartyg är på väg till hamn för reparation.

2. Medlemsstaterna skall i god tid, men före den 1 september 2002, till kommissionen överlämna texterna till de bestämmelser i nationell lagstiftning som de kommer att tillämpa under de omständigheter som anges i punkt 1. Kommissionen skall underrätta de andra medlemsstaterna om detta.

*Artikel 9*

**Underrättelse till IMO**

1. Rådets ordförandeskap skall på medlemsstaternas vägnar tillsammans med kommissionen gemensamt underrätta IMO om att denna förordning antagits, och därvid hänvisa till artikel 211.3 i Förenta nationernas havsrättskonvention.

2. Varje medlemsstat skall underrätta IMO om sitt beslut att vägra oljetankfartyg, i enlighet med artikel 7 i denna förordning, som drivs i enlighet med bestämmelserna i ►M6 regel 20.5 i bilaga I till MARPOL 73/78 ◄ att anlöpa hamnar eller terminaler till havs som omfattas av dess behörighet, på grundval av ►M6 regel 20.8.2 i bilaga I till MARPOL 73/78 ◄.

3. Varje medlemsstat skall underrätta IMO om den tillåter, upphäver, drar tillbaka eller nekar drift av oljetankfartyg i kategori 1 eller kategori 2 med rätt att föra dess flagg, i enlighet med artikel 5 i denna förordning, på grundval av ►M6 regel 20.8.1 i bilaga I till MARPOL 73/78 ◄.

▼M5

*Artikel 10*

**Kommittéförfarande**

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (Coss) som inrättats genom artikel 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 ([1]).

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

([1]) EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.

▼B

*Artikel 11*

**Ändringsförfarande**

▼M5

Kommissionen får ändra hänvisningarna i artiklarna i denna förordning till reglerna i bilaga I till Marpol 73/78, samt resolutionerna MEPC 111(50) och MEPC 94(46), ändrade genom resolutionerna MEPC 99(48) och MEPC 112(50), för att anpassa hänvisningarna till ändringar i dessa regler och resolutioner som antagits av IMO, under förutsättning att sådana ändringar inte innebär att tillämpningsområdet för denna förordning utvidgas. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar i denna förordning, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 10.2.

▼M1

Ändringarna av de internationella instrument som avses i artikel 3.1 får undantas från denna förordnings tillämpningsområde i enlighet med artikel 5 i förordning (EG) nr 2099/2002.

▼B

*Artikel 12*

**Upphävande**

Rådets förordning (EG) nr 2978/94 skall upphöra att gälla från och med den 31 december 2007.

*Artikel 13*

**Ikraftträdande**

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Den skall tillämpas från och med den 1 september 2002.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.