Този документ е средство за документиране и не обвързва институциите

►B РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 417/2002 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 18 февруари 2002 година

относно ускореното въвеждане на изисквания за двукорпусни или еквивалентни конструкции за еднокорпусни петролни танкери и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2978/94 на Съвета

(ОВ L 64, 7.3.2002 г., стр. 1)

Изменен с

		Официален вестник		
		№	страница	дата
►M1	Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския Парламент и на Съвета от 5 ноември 2002 година	L 324	1	29.11.2002
►M2	Регламент (ЕО) № 1726/2003 на Европейския парламент и на Съвета от 22 юли 2003 година	L 249	1	1.10.2003
►M3	Регламент (ЕО) № 2172/2004 на Комисията от 17 декември 2004 година	L 371	26	18.12.2004
►M4	Регламент (ЕО) № 457/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 25 април 2007 година	L 113	1	30.4.2007

▼B

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 417/2002 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 18 февруари 2002 година

относно ускореното въвеждане на изисквания за двукорпусни или еквивалентни конструкции за еднокорпусни петролни танкери и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2978/94 на Съвета

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 80, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията ([1]),

като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет ([2]),

като взеха предвид становището на Комитета на регионите ([3]),

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 на Договора ([4]),

като имат предвид, че:

(1) В рамките на общата транспортна политика следва да се вземат по-нататъшни мерки за насърчаване сигурността и предотвратяване на замърсяването при морския транспорт.

(2) Общността е сериозно загрижена за произшествията, свързани с петролни танкери и замърсяването, което те предизвикват по крайбрежията и вредите, които произтичат от него за флората и фауната и за другите морски ресурси.

(3) В своето съобщение „Обща политика за морската безопасност“ Комисията подчерта молбата на извънредния Съвет по околна среда и транспорт от 25 януари 1993 г. за подкрепа на действията на Международната морска организация (ММО), за да се намали разликата в сигурността между нови и съществуващи кораби чрез обновяване и/или постепенно изваждане от експлоатация на съществуващите кораби.

(4) В своята Резолюция за общата политика за морска безопасност ([5]) Европейският парламент приветства съобщението на Комисията и призова по-специално към предприемане на действия за подобряване на стандартите за сигурност на танкерите.

(5) Със своята резолюция от 8 юни 1993 г. относно общата политика за морска безопасност ([6]) Съветът изцяло подкрепи целите, изложени в съобщението на Комисията.

([1]) ОВ C 212 E, 25.7.2000 г., стр. 121, и ОВ C 154 E, 29.5.2001, стр. 41.
([2]) ОВ C 14, 16.1.2001 г., стр. 22.
([3]) ОВ C 22, 24.1.2001 г., стр. 19.
([4]) Становище на Европейския парламент от 30 ноември 2000 г. (ОВ C 228, 13.8.2001, стр. 140), Обща позиция на Съвета от 7 август 2001 г. (ОВ C 307, 31.10.2001 г., стр. 41) и Решение на Европейския парламент от 13 декември 2001 г.
([5]) ОВ C 91, 28.3.1994 г., стр. 301.
([6]) ОВ C 271, 7.10.1993 г., стр. 1.

▼B

(6) В своята резолюция относно петролните петна по френското крайбрежие, приета на 20 януари 2000 г., Европейският парламент приветства всички усилия на Комисията за изместване напред на датата, от която петролните танкери ще са задължени да имат двукорпусна конструкция.

(7) Международната морска организация (ММО) е въвела международно договорени правила за предотвратяване на замърсяването с Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г. и Протокола от 1978 г., свързан с нея (MARPOL 73/78), които засягат конструирането и експлоатирането на петролни танкери. Държавите-членки са страни по MARPOL 73/78.

(8) Съгласно член 3.3. от MARPOL 73/78 тази конвенция не се отнася за военните кораби, помощните военни или други кораби, притежавани или експлоатирани от дадена държава и използвани само за правителствени нетърговски цели.

(9) Статистическото сравнение между възрастта на танкера и произшествията показва процентно увеличение на произшествията за по-старите кораби. Постигнато бе международно съгласие, че приемането на измененията от 1992 г. на MARPOL 73/78, изискващи прилагане на стандартите за двукорпусна или еквивалентна конструкция към съществуващите еднокорпусни петролни танкери, когато те достигнат определена възраст, ще осигури на тези танкери по-голяма степен на сигурност срещу замърсяване с нефт при произшествия в случай на сблъсък или засядане в плитчини.

(10) В интерес на Общността е да приеме мерки, за да осигури, че влизането на петролни танкери в пристанищата и офшорните терминали под юрисдикцията на държавите-членки и петролни танкери, плаващи под флага на държавите-членки, отговаря на правило 13Ж от приложение I към MARPOL 73/78, ревизирана през 2001 г. с Решение на Комитета за опазване на морската околна среда (МЕРС) 95(46) за намаляване на риска от случайно замърсяване с нефт в европейските води.

(11) Измененията на Конвенцията MARPOL 73/78, приети от ММО на 6 март 1992 г., са влезли в сила на 6 юли 1993 г. Приетите мерки налагат изисквания за двоен корпус или еквивалентна конструкция за петролни танкери, доставени на или след 6 юли 1996 г. с цел предотвратяване на замърсяване с нефт в случай на сблъсък или засядане в плитчини. Тези изменения включват също схема, влязла в сила от 6 юли 1996 г., която предвижда постепенното въвеждане на изискванията за двукорпусни петролни танкери или еквивалентни стандарти за конструиране за еднокорпусните петролни танкери, доставени преди тази дата. Петролните танкери, доставени преди 1 юни 1982 г., следва да бъдат приведени в съответствие с въпросните изисквания не по-късно от 25 години, а в някои случаи, 30 години след датата на тяхната доставка. Такива съществуващи еднокорпусни петролни танкери няма да бъдат допуснати да извършват курсове след 2007 г. и, в някои случаи, след 2012 г., освен ако те отговарят на изискванията за двоен корпус или еквивалентна конструкция на правило 13Е от приложение I към MARPOL 73/78. За съществуващи еднокорпусни петролни танкери, доставени след 1 юни 1982 г. или тези, доставени преди 1 юни 1982 г. и които са преработени и отговарят на изискванията на MARPOL 73/78 за изолирани с баласт контейнери и тяхното защитно местоположение, тези крайни срокове ще бъдат най-късно през 2026 г.

▼B

(12) Нови важни изменения на правило 13Ж от приложение I към MARPOL 73/78 бяха приети на 27 април 2001 г. от 46-та сесия на Комитета за опазване на морската околна среда на ММО (МЕРС-46) с Резолюция на МЕРС 95(46), влизаща в сила на 1 септември 2002 г., в което се въвежда нова интензивна схема за изваждане от експлоатация на еднокорпусни петролни танкери. Съответните крайни дати, с които танкерите следва да отговарят на правило 13Е от приложение I към MARPOL 73/78, зависят от размера и възрастта на кораба. Поради това петролните танкери в тази схема са разделени на три категории според тонажа, конструкцията и възрастта. Всички тези категории, включително най-малката — 3, са важни за търговията вътре в Общността.

(13) Крайният срок, на който еднокорпусен петролен танкер следва да бъде изведен от експлоатация, е годишнината от датата на доставка на кораба съгласно графика с начало 2003 г. и край 2007 г. за категория 1 петролни танкери и до 2015 г. за категории 2 и 3 петролни танкери.

(14) Преразгледаното правило 13Ж от приложение I към MARPOL 73/78 поддържа изискванията за танкери от категория 1, след 25 години да имат странични резервоари или двойни дъна в защитни местоположения, които не се използват за превоз на товари, или да работят само с хидростатично балансирани товари.

(15) Същото правило въвежда изискването категории танкери 1 и 2 да могат да продължат да работят след годишнината на датата на тяхната доставка съответно през 2005 г. и 2010 г., само ако отговарят на Схемата за оценка на състоянието (СОС), приета на 27 април 2001 г. от ММО с Резолюция на МЕРС 94(46). СОС налага задължение администрацията на държавата на флага да издава свидетелство за годност и да участва в процедурите за наблюдение на СОС.

(16) Параграф 5 от гореспоменатото правило допуска изключение за категории петролни танкери 2 и 3 да се експлоатират, при определени условия, след времевата граница за тяхното снемане от експлоатация. Параграф 8б от същото правило дава право на страните по конвенция MARPOL 73/78 да отказват влизане в пристанищата или офшорните терминали под тяхна юрисдикция на петролни танкери, които са допуснати да извършват превози по силата на това изключение. Държавите-членки изразиха намерението си да използват това право. Решението да се ползва това право следва да се съобщи на ММО.

(17) Важно е да се осигури разпоредбите на настоящото правило да не застрашават сигурността на екипажа или петролните танкери в търсене на сигурно място или убежище.

(18) С цел допускането на корабостроителници в държавите-членки да ремонтират еднокорпусни петролни танкери, държавите-членки могат да правят изключения и да допускат влизането в техните пристанища на такива плавателни съдове, при условие че те не превозват товари.

▼B

(19) Следва да е възможно да се изменят някои разпоредби на настоящия регламент, за да се съгласуват с международните договорености, приети, изменени или влезли в сила след влизането в сила на настоящото правило, без да се разширява приложното му поле. Такива изменения следва да се приемат съгласно Решение № 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. относно установяване на процедурите за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията ([1]).

(20) Предвид приближаването на крайните срокове за еднокорпусните петролни танкери, които не отговарят на изискванията на MARPOL 73/78 за танкове за изолиран баласт и тяхното защитено местоположение и при условие че това се отнася най-вече за танкерите от категория 1, няма причини за поддържане на диференцирана система за начисляване, която се създава с Регламент (ЕО) № 2978/94 ([2]) между такива петролни танкери и петролни танкери, които отговарят на гореспоменатите изисквания след 2007 г., и затова Регламент (ЕО) № 2978/94 следва да бъде отменен,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Цел

Целта на настоящия регламент е да се създаде ускорена схема за въвеждане в експлоатация и прилагане на изисквания за двукорпусни или еквивалентни конструкции на конвенция MARPOL 73/78 към еднокорпусните петролни танкери ►M2 и да забрани превозването към или от пристанища на държави-членки на тежки петролни продукти в еднокорпусни петролни танкери. ◄

Член 2

Приложно поле

▼M2

1. Настоящият регламент се прилага за петролни танкери с дедуейт минимум 5 000 тона:

— които акостират в или напускат пристанище или терминал в открито море, или пускат котва в зона под юрисдикцията на държава-членка, независимо под флага на чия държава плават, или

— плаващи под флага на държава-членка.

Съгласно член 4, параграф 3, настоящият регламент се прилага за петролни танкери с дедуейт минимум 600 тона.

▼B

2. Настоящият регламент не се прилага за военни кораби, спомагателни военни или други кораби, притежавани или използвани от държава, понастоящем за правителствени нетърговски цели. Държавите-членки трябва, доколкото е разумно и практично, да положат усилия да спазват настоящия регламент за корабите, упоменати в настоящия параграф.

([1]) ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

([2]) Регламент (ЕО) № 2978/94 на Съвета от 21 ноември 1994 г. относно прилагане на Решение на ММО A.747(18) за прилагане на измерването на тонажа на помещенията за баласт в изолирани с баласт петролни танкери (ОВ L 319, 12.12.1994 г., стр. 1).

▼B

Член 3

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

▼M1

1. „MARPOL 73/78“ означава Международната конвенция за предотвратяването на замърсяването от кораби от 1973 г., изменена с Протокола към нея от 1978 г., в техните актуализирани версии;

▼B

2. „ревизирано правило 13Ж от приложение I към MARPOL 73/78“ означава измененията на правило 13Ж от приложение I към MARPOL 73/78 и на допълнението към сертификата IOPP, прието с ►M3 Резолюция MEPC 111(50) от 4 декември 2003 г., която влиза в сила на 4 април 2005 г. ◄;

3. „петролен танкер“ означава петролен танкер съгласно определението в правило 1(4) от приложение I към MARPOL 73/78;

4. „дедуейт“ означава дедуейт съгласно определението в правило 1(22) от приложение I към MARPOL 73/78;

5. „нов петролен танкер“ означава нов петролен танкер съгласно определението в правило 1(26) от приложение I към MARPOL 73/78;

6. „категория петролен танкер 1“ означава петролен танкер от 20 000 и повече тона дедуейт, превозващ суров петрол, горива, тежко дизелово гориво или смазочни масла като товар, от 30 000 и повече тона дедуейт, превозващ горива, различни от горепосочените, който не отговаря на изискванията за нов петролен танкер съгласно определението в правило 1(26) от приложение I към MARPOL 73/78;

7. „категория петролен танкер 2“ означава петролен танкер от 20 000 и повече тона дедуейт, превозващ суров петрол, горива, тежко дизелово гориво или смазочни масла като товар, от 30 000 и повече тона дедуейт, превозващ горива, различни от горепосочените, който отговаря на изискванията за нов петролен танкер съгласно определението в правило 1 (26) от приложение I към MARPOL 73/78; ►M3 всеки петролен танкер от категория 2 следва да бъде оборудван с отделна въздушна камера, разположена на защитено място (SBT/PL) ◄;

8. „категория петролен танкер 3“ означава петролен танкер с дедуейт от 5 000 или повече тона, но по-малко от посочените в определения 6 и 7;

9. „еднокорпусен петролен танкер“ означава петролен танкер, който не отговаря на изискванията за двукорпусна или еквивалентна конструкция на правило 13Е от приложение I към MARPOL 73/78;

▼M3

10. „петролен танкер с двоен корпус“ означава:

    а) петролен танкер с 5 000 и повече тона пълна товароподемност, който отговаря на конструктивните или еквивалентните изисквания за двоен корпус на правило 13F от приложение I към МАРПОЛ 73/78, или отговаря на изискванията на параграф 1, буква в) от измененото правило 13G от приложение I към МАРПОЛ 73/78; или

    б) петролен танкер с пълна товароподемност 600 и повече тона, но по-малка от 5 000 тона, оборудван с камери или пространства с двойно дъно, който отговаря на изисквания

▼M3

на правило 13F, параграф 7, буква а) от приложение I към МАРПОЛ 73/78, и странични камери или пространства, разположени съгласно изискванията на правило 13F, параграф 3, буква а), и отговарящ на изискването за разстоянието w, посочено в правило 13F, параграф 7, буква б) от приложение I към МАРПОЛ 73/78;

▼B

11. „възраст“ означава възрастта на кораба, изразена в броя години след датата на неговата доставка;

12. „тежко дизелово гориво“ означава дизелово гориво съгласно определението в ревизираното правило 13Ж от приложение I към MARPOL 73/78;

13. „гориво“ означава тежки дестилати или утайки от суров петрол или смеси от такива материали съгласно определението в ревизираното правило 13Ж от приложение I към MARPOL 73/78.

▼M2

14. „тежки петролни продукти“ означава:

а) суров нефт с плътност при 15 °C над 900 кг/м^3 ([1]);

б) котелно гориво с плътност при 15 °C над 900 кг/м^3 или кинематичен вискозитет при 50 °C над 180 мм^2/сек ([2]);

в) битум и катран и емулсиите им.

▼B

Член 4

Съответствие с изискванията за двукорпусна или еквивалентна конструкция на еднокорпусните петролни танкери

1. Не се допуска петролен танкер да плава под флага на държава-членка, както и всеки петролен танкер, независимо от неговия флаг, да влиза в пристанищата или офшорните терминали под юрисдикция на държава-членка след годишнината от датата на доставка на кораба в годината, посочена по-долу, освен ако петролният танкер е двукорпусен:

▼M2

а) за петролни танкери категория 1:

— 2003 г. за кораби, доставени през 1980 г. или по-рано,

— 2004 г. за кораби, доставени през 1981 г.,

— 2005 г. за кораби, доставени през 1982 г. или по-късно;

б) за петролни танкери категории 2 и 3:

— 2003 г. за кораби, доставени през 1975 г. или по-рано,

— 2004 г. за кораби, доставени през 1976 г.,

— 2005 г. за кораби, доставени през 1977 г.,

— 2006 г. за кораби, доставени през 1978 и 1979 г.,

— 2007 г. за кораби, доставени през 1980 и 1981 г.,

— 2008 г. за кораби, доставени през 1982 г.,

([1]) Съответстващо на API клас по-малък от 25,7.
([2]) Съответстващо на кинематичен вискозитет над 180 cSt.

▼M2

— 2009 г. за кораби, доставени през 1983 г.,

— 2010 г. за кораби, доставени през 1984 г. или по-късно;

_____

2. Независимо от разпоредбите в параграф 1 петролни танкери от категория 2 или 3, които са оборудвани само с двойни дъна или двойни обшивки на корпуса, които не се използват за превозване на петрол, и които се простират по цялата дължина на подвижната цистерна, или с двукорпусни пространства, които не се използват за превозване на гориво, и които се простират по цялата дължина на подвижната цистерна, но които не отговарят на условията за освобождаване от разпоредбите на параграф 1, буква в) на ревизираното правило 13G на приложение I към Марпол 73/78, могат да продължат да бъдат експлоатирани след датата, упомената в параграф 1, но не след годишнината от датата на доставка на кораба през 2015 г., или датата, на която кораба достига възраст 25 години (от датата на доставянето му), като се взема предвид по-ранната дата.

▼M4

3. Петролни танкери, пренасящи тежки нефтопродукти, нямат право да плават под флага на държава-членка, освен ако не са двукорпусни петролни танкери.

Не се разрешава на петролни танкери, които превозват тежки нефтопродукти, независимо от флага, под който плават, да влизат във или да напускат пристанища или офшорни терминали или да застават на котва в зони под юрисдикцията на държава-членка, освен ако не са двукорпусни петролни танкери.

▼M2

4. Петролни танкери, които акостират изключително на пристанища и плават по вътрешноводни пътища, могат да бъдат освободени от задължението по параграф 3, при условие, че са надлежно сертифицирани съгласно законодателството за вътрешноводните пътища.

5. Петролни танкери с дедуейт, по-малка от 5 000 тона, трябва да се съобразят с разпоредбите на параграф 3 не по-късно от годишнината от датата на доставянето на кораба през 2008 г.

6. До 21 октомври 2005 г. държава-членка може, в случаи, когато условията на замръзване изискват използването на кораб, укрепен против лед, да разрешават на еднокорпусен нефтен танкер, който превозва тежки масла, оборудван с двойно дъно, неизползван за превозване на нефт и простиращи се по цялата дължина на товарната цистерна, да акостират в или да напускат пристанище или терминал в открито море, или пускат котва под юрисдикцията на държава-членка, при условие, че тежки петролни продукти се превозват само в централните цистерни на танкера.

Член 5

Съответствие на състоянието на кораби категория 2 и 3 съгласно схемата за оценка на състоянието

Независимо от флага, под който плава, на еднокорпусен нефтен танкер на възраст над 15 години не се разрешава да акостира в или да напуска пристанище или терминал в открито море, или да пуска котва под юрисдикцията на държава-членка след годишнината от датата на доставяне на кораба, през 2005 г. за

▼M2

кораби категория 2 и 3, освен ако не отговаря на схемата за оценка на състоянието, посочена в член 6.

Член 6

Схема за оценка на състоянието

За целите на член 5 се прилага схемата за оценка на състоянието, приета с изменената ►M3 Резолюция MEPC 94(46) от 27 април 2001 г., изменена с Резолюция MEPC 99(48) от 11 октомври 2002 г. и с Резолюция MEPC 112(50) от 4 декември 2003 г. ◄

▼B

Член 7

Крайна дата

След годишнината от датата на доставка на кораба през 2015 г.:

— продължаващите операции съгласно параграф 5 на ревизираното правило 13Ж от приложение I към MARPOL 73/78 за петролни танкери категория 2 и категория 3 под флаг на държава-членка, и

— влизането в пристанищата или офшорните терминали под юрисдикция на държава-членка на други петролни танкери от категория 2 и категория 3, независимо от факта, че те продължават да плават под флага на трета държава съгласно параграф 5 от ревизираното правило 13Ж от приложение I към MARPOL 73/78,

няма да бъде допуснато.

Член 8

Освобождаване за кораби в затруднено положение или кораби, подлежащи на ремонт

▼M2

1. Чрез дерогация от членове 4, 5 и 7 компетентният орган на държава-членка може, съгласно националното законодателство, да позволи при изключителни обстоятелства на определен кораб да акостира в или да напуска пристанище или терминал в открито море, или да пуска котва в зона под юрисдикцията на държава-членка, когато:

▼B

— петролен танкер е в затруднено положение и търси убежище,

— ненатоварен петролен танкер се движи към пристанище за ремонт.

2. Държавите-членки своевременно преди 1 септември 2002 г. уведомяват Комисията за разпоредбите на вътрешното право, които те ще прилагат при условията, посочени в параграф 1. Комисията информира за това останалите държави-членки.

Член 9

Уведомяване на ММО

1. Председателството на Съвета, действащо от името на държавите-членки, и Комисията съвместно информират ММО за приемането на настоящия регламент, като се позовават на член 211, параграф 3 от Конвенцията на Обединените нации за морското право.

▼B

2. Всяка държава-членка информира ММО за решението си да откаже влизането на петролни танкери съгласно член 7 от настоящия регламент съгласно разпоредбите на параграф 5 от ревизираното правило 13Ж от приложение I към MARPOL 73/78 в пристанищата и офшорните терминали под нейна юрисдикция, въз основа на параграф 8 буква б) от ревизираното правило 13Ж от приложение I към MARPOL 73/78.

3. Всяка държава-членка уведомява ММО дали допуска, суспендира, оттегля или отхвърля експлоатацията на петролни танкери от категория 1 или категория 2, които имат право да плават под нейния флаг, съгласно член 5, въз основа на параграф 8 буква а) от ревизираното правило 13Ж от приложение I към MARPOL 73/78.

Член 10

Процедура на Комитета

▼M1

1. Комисията се подпомага от Комитета по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК), създаден с член 3 от Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 5 ноември 2002 г. относно създаване Комитет по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК) ([1]).

▼B

2. В случай, че се прави позоваване на настоящия параграф, се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, отнасящи се до разпоредбите на член 8 от него.

Срокът, посочен в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, се фиксира на три месеца.

3. Комитетът приема свой процедурен правилник.

Член 11

Процедура за изменение

Позоваването в членовете от настоящия регламент на правилата от приложение I към MARPOL 73/78 и на ►M3 Резолюция МЕРС 111(50) и Резолюция МЕРС 94(46), изменена с Резолюция МЕРС 99 (48) и Резолюция МЕРС 112(50) ◄ ако е подходящо, се изменят съгласно процедурата, посочена в член 10, параграф 2, с цел уеднаквяване на препратките към измененията на тези правила и резолюции, приети от ММО, доколкото подобни изменения не разширяват приложното поле на настоящия регламент.

▼M1

Измененията на международните актове, посочени в член 3, параграф 1, могат да бъдат изключени от обхвата на настоящия регламент в съответствие с член 5 от Регламент (ЕО) № 2099/2002.

▼B

Член 12

Отмяна

Регламент (ЕО) № 2978/94 на Съвета се отменя от 31 декември 2007 г.

([1]) ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 1.

▼B

Член 13

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейските общности.*

Той се прилага от 1 септември 2002 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.