

I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

**REGLAMENTO (CE) Nº 1726/2003 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO
de 22 de julio de 2003
por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 417/2002 relativo a la introducción acelerada de
normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único**

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 Europeo ⁽²⁾,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) nº 417/2002 ⁽⁴⁾ establece un programa de introducción progresiva 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 con el fin de limitar el riesgo de contaminación accidental por petróleo de las aguas europeas.
- (2) La Comisión y los Estados miembros deben hacer todo lo que esté en su mano para asegurar que en 2003 pueda establecerse a escala mundial reglas similares a la contenida en el presente Reglamento que modifica el Reglamento (CE) nº 417/2002 a través de una enmienda al Convenio MARPOL. El Consejo y la Comisión acogen con satisfacción la buena disposición de la Organización Marítima Internacional (OMI) para celebrar una reunión adicional del Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) en diciembre de 2003 para facilitar una solución internacional en lo relativo a la retirada acelerada de los petroleros monocasco y la introducción, a corto plazo, de una prohibición de los petroleros monocasco que transporten petróleos pesados.
- (3) La Comunidad teme que los límites de antigüedad para el uso de petroleros monocasco establecidos en el Reglamento (CE) nº 417/2002, no sean lo suficientemente estrictos. Considera que teniendo en cuenta en particular el naufragio del *Prestige*, petrolero monocasco de la cate-

goría 1, de la misma antigüedad que el *Erika*, es decir, 26 años, deberían rebajarse aún más esos límites de antigüedad.

- (4) La Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la seguridad marítima del transporte de petróleo proponía unos límites de antigüedad de 23, de 28 y de 25 a 30 años respectivamente para las tres categorías de petroleros monocasco y las fechas finales de 2005, 2010 y 2015. La propuesta inicial de la Comisión establecía que el Reglamento se aplicaría a los petroleros de más de 600 toneladas de peso muerto. Los límites que se incluyeron finalmente en el Reglamento (CE) nº 417/2002 eran, tras las negociaciones, menos estrictos en todos los sentidos.
- (5) La Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre el refuerzo de la seguridad marítima tras el incidente del petrolero *Prestige*, afirmaba que la Comisión tenía la intención de proponer un Reglamento para prohibir el transporte, con origen o destino en los puertos de los Estados miembros, de petróleo pesado en petroleros monocasco.
- (6) En las conclusiones del Consejo de 6 de diciembre de 2002 se pedía a la Comisión que presentara urgentemente una propuesta para la retirada progresiva acelerada de los petroleros monocasco que incluyera el régimen de evaluación del estado de los buques para los petroleros de más de 15 años de antigüedad, fuera cual fuera su diseño. El Consejo acordó también que únicamente los petroleros de doble casco podrían transportar petróleo pesado.
- (7) La retirada acelerada de los buques monocasco hará que se incremente sensiblemente el número de buques que deban desguazarse, por lo que tiene que aspirarse a conseguir un procesamiento seguro para el ser humano y el medio ambiente de los buques que se desguacen.
- (8) La finalidad del régimen de evaluación del estado de los buques es detectar puntos débiles en la estructura de los petroleros y, por lo tanto, debe ser de aplicación a partir de 2005 a todos los petroleros de más de 15 años de antigüedad.

⁽¹⁾ No publicada aún en el Diario Oficial.

⁽²⁾ DO C 133 de 6.6.2003, p. 97.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 4 de junio de 2003 (no publicado aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 22 de julio de 2003.

⁽⁴⁾ DO L 64 de 7.3.2002, p. 1; Reglamento modificado por el Reglamento (CE) nº 2099/2002 (DO L 324 de 29.11.2002, p. 1).

- (9) El Parlamento Europeo pidió, en su Resolución de 21 de noviembre de 2002 sobre la catástrofe del petrolero *Prestige* frente a las costas de Galicia, medidas más estrictas que entren en vigor más rápidamente y afirmó que este nuevo desastre subrayaba una vez más la necesidad de tomar medidas eficaces en el ámbito internacional y de la Unión Europea (UE) con el fin de mejorar significativamente la seguridad marítima.
- (10) La Comisión debe recibir del Consejo y de los Estados miembros el mandato de negociar la aplicación de las disposiciones del presente Reglamento en el marco de la OMI.
- (11) El rápido incremento del volumen de los transportes de petróleo por el Mar Báltico representa un peligro, en particular en invierno, para el medio ambiente marino, por lo que, en el caso de los petroleros que acceden a un puerto o un terminal no costero sometidos a la jurisdicción de un Estado miembro o salen del mismo o anclan en una zona sometida a la jurisdicción de un Estado miembro en esta región, la estructura y las máquinas deben ir equipadas de una protección contra el hielo que satisfaga los requisitos establecidos por las autoridades de dicho Estado miembro cuando, como consecuencia de la existencia de hielo, resulte necesario utilizar un buque con protección contra el hielo.
- (12) Es fundamental convencer a los países terceros, en particular los países candidatos y los países vecinos de la UE, para que se comprometan a dejar de utilizar petroleros monocasco.
- (13) Los buques de carga o portacontenedores almacenan con frecuencia como combustible petróleo pesado, pudiendo superar su volumen considerablemente la carga de pequeños petroleros. La Comisión debe presentar a la mayor brevedad al Consejo y al Parlamento una propuesta, con vistas a asegurar que en los barcos nuevos el petróleo almacenado como combustible se albergue en depósitos seguros de doble pared.
- (14) Los astilleros europeos poseen los conocimientos técnicos necesarios para la construcción de petroleros de doble casco. La Comisión y los Estados miembros deben procurar, por consiguiente, mediante los instrumentos y programas adecuados, que la mayor demanda de petroleros de doble casco que originará el presente Reglamento tenga repercusiones positivas para el sector de la construcción naval de la Comunidad.
- (15) El Reglamento (CE) nº 417/2002 debe modificarse en consecuencia.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CE) nº 417/2002 queda modificado como sigue:

- 1) En el artículo 1, se añade el texto siguiente:
- «y prohibir el transporte, con origen o destino en los puertos de los Estados miembros, de petróleos pesados en petroleros monocasco.»
- 2) En el artículo 2, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:
- «1. El presente Reglamento se aplicará a los petroleros de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas:
- que, independientemente del pabellón que enarboleden, 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 enarboleden 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.»
- 3) El artículo 3 queda modificado como sigue:
- a) el punto 10 se sustituye por el texto siguiente:
- «10) petrolero de doble casco: un petrolero que se ajusta a las normas en materia de doble casco o de diseño equivalente de la Regla 13F del anexo I de MARPOL 73/78. Los petroleros que se ajustan a las normas de la letra c) del apartado 1 de la Regla 13G revisada del anexo I de MARPOL 73/78 se consideran también petroleros de doble casco.»
- b) se añade el punto siguiente:
- «14) petróleo pesado:
- a) petróleo bruto con una densidad a 15 °C de más de 900 kg/m³ (*);
- b) fueloil con una densidad a 15 °C de más de 900 kg/m³ o una viscosidad cinemática a 50 °C de más de 180 mm²/s (**);
- c) betún de petróleo y alquitrán y sus emulsiones.
- (*) Corresponde a un grado API de menos de 25,7.
(**) Corresponde a una viscosidad cinemática de más de 180 cSt.»
- 4) El artículo 4 queda modificado como sigue:
- a) en el apartado 1, las letras a) y b) se sustituyen por el texto siguiente:
- «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.»;

b) se suprime la letra c);

c) se inserta el apartado siguiente:

«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 la letra c) del apartado 1 de la Regla 13G revisada 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.»;

d) el actual apartado 2 se sustituye por el apartado siguiente:

«3. Queda prohibida la entrada en los puertos o terminales no costeros bajo la jurisdicción de un Estado miembro o la salida de los mismos o el anclaje en una zona bajo la jurisdicción de un Estado miembro de todo petrolero que transporte petróleos pesados, sea cual sea el pabellón que enarbole, a no ser que tenga doble casco»;

e) se añaden los apartados siguientes:

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

5) El artículo 5 se sustituye por el texto siguiente:

«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 enarbolan, 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.».

6) El artículo 6 se sustituye por el texto siguiente:

«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 Resolución CPMM 94 (46) de 27 de abril de 2001 en su versión modificada.».

7) En el artículo 8, la frase introductoria del apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«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.».

Artículo 2

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.

Artículo 3

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

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

Hecho en Bruselas, el 22 de julio de 2003.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

P. COX

Por el Consejo

El Presidente

G. ALEMANNNO
