

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

► **B**

REGLAMENTO (CE) N° 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)

Modificado por:

	Diario Oficial		
	n°	página	fecha
► <u>M1</u> Reglamento (CE) n° 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de noviembre de 2002	L 324	1	29.11.2002



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

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 2 de su artículo 84,

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

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

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189 C del Tratado ⁽³⁾,

Considerando que continúa existiendo contaminación causada por los petroleros, ya sea en su explotación normal o por accidentes, y que el transporte de petróleo en petroleros de diseño convencional supone una amenaza permanente para el medio marino;

Considerando que, bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI), se han establecido normas acordadas internacionalmente para el diseño y la explotación de petroleros no perjudiciales para el medio ambiente;

Considerando que la explotación de petroleros no perjudiciales para el medio ambiente beneficiará tanto a los Estados costeros como a la industria;

Considerando que los convenios internacionales incluyen disposiciones para la certificación de los petroleros y que la OMI ha elaborado nuevas disposiciones relativas al arqueo de los tanques de lastre separado en los petroleros;

Considerando que todos los Estados miembros excepto uno han ratificado y aplicado el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973 y el Protocolo de 1978 correspondiente (MARPOL 73/78); que todos los Estados miembros han ratificado y aplicado el Convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969;

Considerando que, tanto la Resolución A.722(17), adoptada por la Asamblea de la OMI el 6 de noviembre de 1991, como la Resolución A.747(18) relativa a la aplicación del arqueo de los tanques de lastre separado en los petroleros, que sustituye a la anterior y fue adoptada por la Asamblea de la OMI el 4 de noviembre de 1993, reflejan una voluntad general de fomentar el diseño de petroleros no perjudiciales para el medio ambiente y la utilización de tanques de lastre separado en los petroleros;

Considerando que en la Resolución A.747(18) la Asamblea de la OMI: i) invitó a los Gobiernos a que aconsejen a las autoridades portuarias que apliquen la recomendación de deducir el tonelaje de los tanques de lastre separado para calcular los derechos basados en el arqueo bruto para todos los buques tanque provistos de tanques de lastre separado, de conformidad con lo dispuesto en la Regla 13 del Anexo I del MARPOL 73/78 y ii) también invitó a los Gobiernos a que aconsejen a los servicios de practica que tomen medidas conformes con la recomendación;

⁽¹⁾ DO nº C 5 de 7. 1. 1994, p. 4.

⁽²⁾ DO nº C 295 de 22. 10. 1994, p. 26.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 3 de mayo de 1994 (DO nº C 205 de 25. 7. 1994, p. 59), posición común del Consejo de 19 de septiembre de 1994 (DO nº C 301 de 27. 10. 1994, p. 34) y Decisión del Parlamento Europeo de 16 de noviembre de 1994 (no publicada aún el Diario Oficial).

▼B

Considerando que el Consejo reconoce la necesidad de intensificar las medidas en los casos necesarios, en el ámbito comunitario o nacional, para garantizar una respuesta adecuada a las necesidades de seguridad del transporte marítimo y de prevención de la contaminación marina; que es conveniente fomentar la utilización de petroleros de doble casco o de diseño alternativo que satisfagan las disposiciones de la Regla 13F del Anexo I del MARPOL 73/78, modificada el 6 de marzo de 1992, así como de petroleros equipados con tanques de lastre separado;

Considerando que, a efectos del presente Reglamento, los tanques de lastre separado de los petroleros de doble casco de diseño alternativo deben reputarse conformes con la Regla 13 del Anexo I del MARPOL 73/78;

Considerando que no es conveniente penalizar a los armadores y operadores de buques por utilizar petroleros no perjudiciales para el medio ambiente en su diseño y funcionamiento;

Considerando que, en particular, la imposición de gravámenes sobre el arqueo de los tanques de lastre separado de los petroleros que no son utilizados para el transporte de carga constituye una desventaja financiera para quienes han dado un paso importante hacia un medio ambiente más limpio;

Considerando que, por motivos económicos, las distintas autoridades portuarias se muestran reacias a situarse en una posición desventajosa desde el punto de vista de la competencia si son las únicas en aplicar la Resolución OMI;

Considerando que todos los Estados miembros han aprobado las Resoluciones OMI A.722(17) y A.747(18), pero no todos ellos las han puesto en práctica;

Considerando que, con vistas a la protección del medio marino frente a la contaminación producida por los petroleros de diseño convencional, debería procederse a una aplicación unificada en la Comunidad de normas acordadas internacionalmente en materia de imposición de gravámenes sobre los petroleros, por parte de las autoridades portuarias y servicios de practicaje;

Considerando que, con el fin de evitar distorsiones de la competencia dentro de la Comunidad y de llegar a soluciones eficaces y rentables, el Reglamento es el mejor medio para actuar de forma concertada a fin de aplicar las normas internacionales acordadas, respetando el principio de subsidiariedad;

Considerando que el Estado de pabellón u otros organismos emisores del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos y del Certificado internacional de arqueo de buques (1969), así como los armadores y las personas que imponen gravámenes a los petroleros deben colaborar en la aplicación de la Resolución A.747(18) de la OMI con el fin de mejorar la protección del medio marino;

Considerando que en algunos Estados miembros ya se han creado sistemas para reducir los gravámenes para los buques no perjudiciales para el medio ambiente sobre una base distinta a la de la Resolución A.747(18) de la OMI; que, en el espíritu de dicha Resolución debería preverse un plan alternativo a la tarificación basada en el arqueo, consistente en una diferencia de porcentaje con respecto a la tarifa normal, de forma que la diferencia media sea como mínimo la misma que la prevista por la Resolución; considerando además que conviene asegurar que los petroleros equipados con tanques de lastre separado no reciban nunca un trato menos favorable, incluso cuando las tarifas no se calculen en función del arqueo,

▼B

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

De conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento, las autoridades portuarias y los servicios de practicaje dentro de la Comunidad:

- a) aplicarán en la Comunidad la Resolución A.747(18) relativa a la aplicación del arqueo de los tanques de lastre separado en los petroleros, adoptada por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI) el 4 de noviembre de 1993, cuyo Anexo se recoge en el Anexo I del presente Reglamento, con el fin de fomentar la utilización de petroleros equipados con tanques de lastre separado, incluidos los petroleros de doble casco y los de diseño alternativo; o
- b) permitirán un plan de reducción de los gravámenes aplicados a los petroleros equipados con tanques de lastre separado diferente del de la Resolución A.747(18) de la OMI, pero dentro de su mismo espíritu.

Artículo 2

El presente Reglamento se aplicará a los petroleros:

- que pueden transportar lastre separado en tanques previstos especialmente al efecto;
- que sean diseñados, construidos, adaptados, equipados y explotados como petroleros con lastre separado, incluidos los petroleros de doble casco y los de diseño alternativo;
- que cumplan los requisitos del Convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969, y que estén en posesión del Certificado internacional de arqueo (1969).

Artículo 3

1. A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) «petrolero»: un buque que se ajuste a la definición de «petrolero» del apartado 4 de la Regla 1 del Anexo I del MARPOL 73/78;
- b) «lastre separado»: el lastre que se ajuste a la definición que da de dichos términos el apartado 17 de la Regla 1 del Anexo I del MARPOL 73/78;
- c) «tanque de lastre separado»: un tanque utilizado exclusivamente para el transporte de lastre separado;
- d) «petrolero con lastre separado»: un petrolero provisto de tanques de lastre separado y en posesión de un certificado expedido por el gobierno del Estado de pabellón o por otro organismo habilitado para hacerlo en su nombre, que especifique que se trata de un petrolero equipado con tanques de lastre separado. Dicha autoridad deberá hacer constar claramente en el apartado correspondiente del suplemento del certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos la conformidad del buque con las especificaciones mencionadas;
- e) «petrolero de doble casco»: un petrolero con lastre separado construido de conformidad con los requisitos contenidos en el apartado 3 de la Regla 13F del Anexo I del MARPOL 73/78;
- f) «petrolero de diseño alternativo»: un petrolero con lastre separado construido de conformidad con los requisitos contenidos en los apartados 4 y 5 de la Regla 13F del Anexo I del MARPOL 73/78;

▼M1

- g) «MARPOL 73/78»: el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 1973, modificado por su Protocolo de 1978, todos ellos en su versión vigente;

▼B

- h) «autoridad portuaria»: una persona pública o privada que aplica tarifas a los buques por el uso de instalaciones y la prestación de servicios;
- i) «servicio de practicaje»: una persona pública o privada facultada para prestar servicios de practicaje al transporte marítimo;
- j) «arqueo bruto»: la medida de las dimensiones globales de un buque conforme a lo dispuesto en el Convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969;
- k) «arqueo bruto reducido»: el arqueo bruto de un petrolero resultante de deducir del arqueo bruto total del buque el arqueo bruto de los tanques de lastre separado, calculado de acuerdo con la fórmula que figura en el punto 4 del Anexo I del presente Reglamento.

2. En el Anexo II se recogen las definiciones de los términos mencionados en las letras a), b), e) y f) del apartado 1 que aparecen en MARPOL 73/78.

Artículo 4

Al expedir el Certificado internacional de arqueo (1969) para un petrolero con lastre separado cuyo arqueo se haya determinado de conformidad con las normas del Convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969, el organismo competente consignará en el apartado «Observaciones», a los fines del presente Reglamento, una declaración conforme a lo dispuesto en el punto 3 del Anexo I del presente Reglamento, y en la que se especificará:

- i) el arqueo de los tanques de lastre separado del buque; este arqueo se determinará según el método y el procedimiento establecidos en el punto 4 del Anexo I del presente Reglamento, y
- ii) el arqueo bruto reducido del buque.

Artículo 5

1. Al fijar tarifas para los petroleros total o parcialmente basadas en la cifra del arqueo bruto (GT) del buque, los servicios portuarios y de practicaje excluirán el arqueo de los tanques de lastre separado, basando así su cálculo en el arqueo bruto reducido indicado en el apartado «Observaciones» del Certificado internacional de arqueo (1969) del buque.

2. Como alternativa, las autoridades portuarias y los servicios de practicaje garantizarán que las tarifas aplicadas a los petroleros comprendidos en el ámbito de aplicación del artículo 2 del presente Reglamento, sean al menos un 17% inferiores a las tarifas para los petroleros sin tanques de lastre separado del mismo arqueo bruto.

Las autoridades portuarias y los servicios de practicaje que ya aplicasen el 13 de junio de 1994 un sistema a tanto alzado contemplado en el párrafo primero, pero basado en un porcentaje inferior, aplicarán el 17% como mínimo a más tardar el 1 de enero de 1997.

3. En los casos en que las tarifas se calculen sobre una base que no sea el arqueo bruto, las autoridades portuarias y los servicios de practicaje velarán por que los petroleros equipados con tanques de lastre separado no reciban un trato menos favorable que el que les correspondería de haberse calculado los tarifas de conformidad con los apartados 1 o 2.

4. Las autoridades portuarias y los servicios de practicaje aplicarán, respecto de todos los buques equipados con tanques de lastre separado, sólo uno de los sistemas mencionados en los apartados 1, 2 y 3.

Artículo 6

El Anexo I del presente Reglamento podrá ser modificado de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 7, para tener en cuenta las modificaciones de la Resolución A.747(18) de la OMI, así como de los convenios internacionales pertinentes sobre esta materia que hayan entrado en vigor.

▼M1

Las enmiendas a los instrumentos internacionales contemplados en el artículo 3 podrán quedar excluidas del ámbito de aplicación del presente Reglamento en aplicación de lo dispuesto en el artículo 5 del Reglamento (CE) n° 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de noviembre de 2002, por el que se crea el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS) (*).

Artículo 7

1. La Comisión estará asistida por el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (denominado en lo sucesivo «el Comité COSS»), creado en virtud del artículo 3 del Reglamento (CE) n° 2099/2002.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de 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⁾, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

3. El Comité aprobará su reglamento interno.

▼B*Artículo 8*

1. Los Estados miembros aprobarán a su debido tiempo, y en cualquier caso antes del 31 de diciembre de 1995, las disposiciones legales, reglamentarias o administrativas necesarias para la aplicación del presente Reglamento.

Estas medidas incluirán, entre otras, la organización, el procedimiento y los medios de control de dicha aplicación.

2. Los Estados miembros comunicarán cada año a la Comisión toda la información disponible sobre la aplicación del presente Reglamento incluidas las infracciones cometidas por sus autoridades portuarias y los servicios de practicaaje.

3. Cuando los Estados miembros adopten las medidas mencionadas en el apartado 1, éstas incluirán una referencia al presente Reglamento o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

4. Los Estados miembros comunicarán inmediatamente a la Comisión todas las disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por el presente Reglamento. La Comisión informará de ello a los demás Estados miembros.

Artículo 9

1. La Comisión examinará anualmente la aplicación del Reglamento, previa recepción de los informes de los Estados miembros previstos en el artículo 8.

2. La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe de evaluación sobre el funcionamiento del sistema tal como se establece en el apartado 2 del artículo 5, a más tardar el 31 de diciembre de 1998.

Artículo 10

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de enero de 1996.

(*) DO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

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

▼B

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



ANEXO I

Arqueo de los tanques de lastre separado en los petroleros

A fin de poder utilizar una base uniforme para la aplicación del arqueo de los tanques de lastre separado en los petroleros, las administraciones, los organismos acreditados para expedir certificados internacionales y las personas que impongan gravámenes a los petroleros deberán aceptar los principios siguientes:

1. El buque es un petrolero provisto de tanques de lastre separado según indica el párrafo 5 del suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos, y el emplazamiento de los tanques de lastre separado figura en el párrafo 5.2 de dicho suplemento.
2. Los tanques de lastre separado son aquellos que se utilizan exclusivamente para el transporte de agua de lastre tal y como se define en la Regla 1 (17) del Anexo I del MARPOL 73/78. Los tanques de lastre separado deben ir provistos de un sistema independiente de bombeo y de tuberías de lastre dispuesto para la toma y descarga de agua de lastre únicamente en el mar. No habrá ninguna tubería de conexión entre los tanques de lastre separado y el sistema de agua dulce. No se utilizarán tanques de lastre separado para el transporte de ningún tipo de carga ni para el almacenamiento de las provisiones de los buques.
3. En el Certificado internacional de arqueo (1969), en el lugar reservado a «Observaciones» habrá que anotar el arqueo de los tanques de lastre separado de los petroleros de la siguiente manera:

«Los tanques de lastre separado cumplen con la Regla 13 del Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el correspondiente Protocolo de 1978, y el arqueo total de dichos tanques, destinados exclusivamente al transporte de agua de lastre, es ...

El arqueo bruto reducido que se debe utilizar para el cálculo de los derechos basados en el arqueo es de ...».

4. El citado arqueo de los tanques de lastre separado se calculará con arreglo a la siguiente fórmula:

$$K_1 \times V_b$$

donde:

K_1 = $0,2 + 0,02 \log^{10} V$ (o el valor tabulado en el apéndice 2 del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969).

V = volumen total de todos los espacios cerrados del buque, expresado en metros cúbicos, tal como se define en la Regla 3 del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969.

V_b = volumen total de los tanques de lastre separado, expresado en metros cúbicos y medido de conformidad con la Regla 6 del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969.



ANEXO II

Definiciones que aparecen en MARPOL 73/78 de los términos mencionados en las letras a), b), e) y f) del apartado 1 del artículo 3*Letra a) del apartado 1:*

Por «petrolero» se entiende todo buque construido o adaptado para transportar principalmente hidrocarburos a granel en sus espacios de carga; este término incluye los buques de carga combinados y los «buques tanque químicos» tal como se definen estos últimos en el Anexo II del presente Convenio, cuando estén transportando cargamento total o parcial de hidrocarburos a granel.

Por «buque de carga combinado» se entiende todo petrolero proyectado para transportar indistintamente hidrocarburos o cargamentos sólidos a granel.

Por «buque tanque químico» se entiende un buque construido o adaptado para transportar principalmente sustancias nocivas líquidas a granel; en este término se incluyen los «petroleros» tal como se definen en el Anexo I del presente Convenio cuando transporten un cargamento total o parcial de sustancias nocivas líquidas a granel.

Letra b) del apartado 1:

Por «lastre separado» se entiende el agua de lastre que se introduce en un tanque que está completamente separado de los sistemas de carga de hidrocarburos y de combustible líquido para consumo y que está permanentemente destinado al transporte de lastre o cargamentos que no sean ni hidrocarburos ni sustancias nocivas, tal como se definen éstas en los diversos Anexos del presente Convenio.

Letra e) del apartado 1:

Por «petrolero de doble casco» se entiende todo petrolero cuyo tanque de carga esté protegido en toda su longitud por tanques de lastre o espacios que no sean tanques de carga o de fueloil.

Letra f) del apartado 1:

Por «petrolero de diseño alternativo» se entiende:

- todo petrolero cuyo diseño sea tal que la presión estática de la carga ejercida en las planchas del forro que constituyen la única separación entre la carga y el mar no exceda de la presión hidrostática exterior del agua,
- todo petrolero proyectado con arreglo a métodos que ofrezcan como mínimo el mismo grado de protección contra la contaminación por hidrocarburos en casos de abordaje o varada, y que sean aprobados en principio por el Comité de protección del medio marino, teniendo en cuenta directrices elaboradas al efecto por la Organización Marítima Internacional (OMI).