

# COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

COM(93)468 final - SYN 481

Bruselas, 8 de diciembre de 1993

Propuesta de

REGLAMENTO (CE) DEL CONSEJO

para 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.

(presentada por la Comisión)

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### INTRODUCCIÓN GENERAL

1. En su Comunicación "Una política común de seguridad marítima"<sup>(1)</sup> aprobada el 24 de febrero de 1993, la Comisión considera el problema de la imposición de derechos portuarios sobre el tonelaje de los tanques de lastre separado de los petroleros.

2. La Comunicación subraya que, a pesar de la aprobación de la Resolución A.722(17)<sup>(2)</sup> - "Aplicación de las medidas de tonelaje a los espacios de lastre en los petroleros con lastrado independiente" - por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI), las cargas y derechos portuarios que se aplican a los petroleros equipados con tanques de lastre separado (segregated ballast oil tankers - SBT) son un 15-20% más elevadas que las que se aplican a los petroleros convencionales si se compara el volumen de petróleo transportado, debido a la no aplicación de la Resolución.

3. Para el funcionamiento seguro de un petrolero descargado, el buque debe lastrarse con agua. Los petroleros convencionales transportan este lastre de agua en algunos de sus tanques de carga utilizados antes para el petróleo, con lo que el agua de lastre queda contaminada con alrededor de un 5% de petróleo residual. Durante el viaje, el agua de lastre contaminada se cambia tras un lavado de tanques y se sustituye por agua limpia del mar abierto. El agua contaminada se bombea fuera del buque, contaminando así el medio marino.

Los buques petroleros de diseño moderno están dotados de depósitos destinados exclusivamente a acumular agua de lastre. De esta manera, el agua resultante del lavado de tanques se conserva a bordo y no contamina el medio marino.

4. El Convenio MARPOL 73/78<sup>(3)</sup> aborda el problema del cambio del agua de lastre exigiendo que todos los petroleros de nueva construcción, tal y como se definen en el Convenio, que superen un peso muerto determinado dispongan de tanques para lastre de agua sin petróleo.

---

(1) COM(93)66 final, Parte II, puntos 29 a 33.

(2) Resolución A.722(17) aprobada el 6 de noviembre de 1991, reemplazada actualmente por la Resolución A.747(18), de 4 de noviembre de 1993.

(3) Convenio internacional para la prevención de la contaminación causada por los buques.

Estos petroleros se denominan SBT (segregated ballast oil tankers) (4). Actualmente el porcentaje de SBT frente a los petroleros convencionales se estima en 35 frente a 65.

5. En consecuencia, un SBT se diferencia de un petrolero convencional en que dispone de tanques de lastre independientes completamente separados del sistema de carga, con sus propias líneas y tuberías, que no se utilizan para el transporte de carga. Estos tanques de lastre separados o independientes se utilizan permanentemente para el transporte y el bombeo de agua de lastre. El hecho de que el agua de lastre descargada de un SBT no contenga nada de petróleo supone unas ventajas medioambientales obvias.

6. Puesto que parte de la capacidad de un petrolero que cumple las especificaciones de un SBT está permanentemente reservada para el agua de lastre, estos petroleros tienen una menor capacidad de transporte de carga; en consecuencia, para que un SBT tenga la misma capacidad de carga que un petrolero convencional deberá tener un arqueo bruto (gross tonnage - GT) (5) entre un 15 y un 20% mayor que el de un petrolero convencional.

7. El problema se plantea debido a que los derechos y otros gravámenes portuarios se basan frecuentemente en el arqueo bruto de un buque. Puesto que un SBT tiene un arqueo bruto superior en un 15-20% al de un petrolero convencional, tiene que abonar unos derechos y otros gravámenes portuarios un 15-20% más elevados que los petroleros convencionales. El resultado neto es que un SBT, aunque supone mayores ventajas para el medio ambiente, está sometido a unos derechos y gravámenes portuarios injustificadamente más elevados que suponen una penalización.

8. Esta discriminación al imponer los gravámenes en el sistema actual exige urgentemente la aplicación unificada de medidas para el arqueo de los tanques de lastre separados de los petroleros, como base para las tarifas y otros gravámenes portuarios, con el fin de persuadir a los armadores para que inviertan en petroleros no perjudiciales para el medio ambiente, pudiendo beneficiarse de un programa de incentivos financieros que se crearía sobre la base de acuerdos internacionales. Con el fin de ofrecer dicho programa, y como regla complementaria al Convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969, la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI) aprobó el 14 de noviembre de 1977 la Resolución A.388(X), modificada posteriormente por la Resolución A.722(17) de 6 de noviembre de 1991 y, por último, por la Resolución A.747(18) de 4 de noviembre de 1993, que sustituye a la Resolución A.722(17). Estas Resoluciones de la OMI constituyen recomendaciones únicamente. La Resolución invita a los Gobiernos pedir a sus autoridades portuarias y de practica que, al evaluar las tarifas, deduzcan el tonelaje de los tanques de lastre separado del arqueo bruto calculado según la fórmula presentada en el anexo de la Resolución y como se especifica en el Certificado internacional de arqueo (1969).

---

(4) Regla 13 del Anexo I de MARPOL 73/78.

(5) Según el Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969.

Además de la Recomendación de la OMI, la Asociación Internacional de Puertos (IAPH) aprobó en su reunión bianual de 1991 una Resolución en apoyo de la Resolución OMI A.722(17). Posteriormente, la IAPH aprobó en su 18 Conferencia en 1993 la Resolución N° 2 que, con el objetivo de un desarrollo económico y operativo sostenible de los puertos, afirma que deberán considerarse incentivos que "podrían incluir la aprobación de un programa en el que la estructura de las tarifas y derechos portuarios favorezca a los buques equipados y explotados de forma no perjudicial para el medio ambiente".

9. Sin embargo, las autoridades estatales y otros organismos públicos y privados de muchos países, incluidos los Estados miembros, continúan estableciendo derechos y gravámenes sobre los SBT siguiendo el sistema actual de tarifas, sin cumplir lo establecido en las Resoluciones OMI A.388(X), A.722(17) y A.747(18). Los armadores de petroleros SBT siguen estando penalizados desde el punto de vista económico y no se anima a operadores y contratistas a utilizar estos buques más respetuosos con el medio ambiente, ya que se encuentran en desventaja desde el punto de vista comercial. Las repercusiones financieras oscilan entre un 15 y un 20%, según la edad del buque.

Se ha calculado que los derechos portuarios suplementarios para un superpetrolero SBT varían entre 40.000 USD y 240.000 USD por escala en puerto. Ello implica que, para determinados buques y en determinados intercambios comerciales, la diferencia anual de tarifas para un SBT puede llegar hasta el millón de dólares cuando no se aplica la Resolución OMI.

10. El objetivo del presente Reglamento no es armonizar la estructura de tarifas establecidas por las autoridades que cobran a los usuarios los servicios suministrados, ni hacer obligatorio, a través de este Reglamento, el Convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969 bajo el Derecho comunitario, ya que todos los Estados miembros lo han ratificado y aplicado.

#### NECESIDAD DE UN REGLAMENTO DEL CONSEJO

11. a) ¿Cuáles son los objetivos de las medidas propuestas en relación con las obligaciones de la Comunidad?

Los objetivos del presente Reglamento son:

- fomentar, concebir, suministrar y utilizar tanques de lastre separado en los petroleros;
- fomentar la utilización de SBT, que son petroleros no perjudiciales para el medio ambiente, en la Comunidad a través de la aplicación de las recomendaciones internacionales existentes para deducir de los derechos el tonelaje de los tanques de lastre separados de determinados petroleros en sus escalas en los puertos comunitarios, con el fin de proteger el medio ambiente marino.

El Consejo Extraordinario sobre Medio Ambiente y Transporte, en su reunión de 25 de enero de 1993, urgió a la Comunidad y sus Estados miembros a establecer una aplicación estricta y convergente de las normas internacionales en toda la Comunidad. En la lista de medidas

prioritarias consideradas los días 7 y 8 de junio de 1993, el Consejo instó también a la Comunidad y sus Estados miembros a "aplicar la Resolución A.722(17) de la OMI sobre aplicación de las medidas de tonelaje a espacios de lastre en los petroleros con lastrado independiente (SBT)". La Comunicación "Una política común de seguridad marítima", aprobada por la Comisión el 24 de febrero de 1993 y aceptada por el Consejo de Transportes de 8 de junio de 1993, cuyos objetivos fueron plenamente apoyados por la Comisión, subraya la necesidad de una aplicación obligatoria en todos los puertos comunitarios de la Resolución OMI A.722(17) (reemplazada por la Resolución A.747(18) de 4 de noviembre de 1993) que expresa los principios suscritos por todos los Estados miembros, con el fin de cumplir el objetivo de unos mares más limpios.

Esto implica que, mediante la aplicación de esta recomendación acordada internacionalmente, los puertos y otros organismos de la Comunidad desarrollen un incentivo financiero con el fin de animar a los armadores y operadores de buques a utilizar petroleros no perjudiciales para el medio ambiente e invertir en ellos.

b) Las medidas previstas, ¿corresponden únicamente a la Comunidad o se trata de una responsabilidad compartida con los Estados miembros?

Se trata de una responsabilidad compartida entre la Comunidad y los Estados miembros: corresponde a los Estados miembros elaborar y llegar a un acuerdo sobre el método de cálculo del arqueo de los buques en el marco de la OMI y la Comunidad tiene la responsabilidad exclusiva, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 2 del Artículo 84 del Tratado, de garantizar su aplicación uniforme por parte de los organismos públicos y privados. La aplicación uniforme de la Recomendación de la OMI favorecerá al mercado. La intervención de la Comunidad establece el fundamento jurídico - la aplicación obligatoria de una recomendación internacional - mientras que los organismos públicos y privados deberán tomar las medidas pertinentes que garanticen la aplicación de la norma.

Las medidas previstas se derivan del hecho de que las autoridades portuarias de los Estados miembros se han mostrado muy reacias a introducir por separado y de forma independiente las Resoluciones de la OMI correspondientes y no es probable que lo hagan en el futuro, ya que un puerto concreto se encontraría en una situación desventajosa desde el punto de vista de la competencia si fuera el único en aplicar la Resolución.

Por tanto, es necesaria una intervención de la Comunidad para ayudar a los Estados miembros a aplicar la Resolución de la OMI, ya que no podrían hacerlo sin la ayuda de la Comunidad aunque hayan suscrito los principios subyacentes a la misma. El Reglamento ofrece un mecanismo en virtud del cual, con el fin de compensar la posible reducción de ingresos, las autoridades portuarias y de otro tipo pueden imponer sobretasas a otros buques.

c) ¿Cuál es la dimensión comunitaria de este problema?

El problema afecta a once Estados miembros como Estados rectores de puertos para buques de navegación marítima. El transporte de petróleo a la Comunidad utilizando las aguas comunitarias representa aproximadamente un 25% del transporte mundial de petróleo. El transporte de petróleo en aguas comunitarias arroja

cifras aún más elevadas debido a los buques en tránsito. Se trata de un volumen inmenso de comercio de una fuente energética vital para la Comunidad, que debe garantizarse. Sin embargo, no puede permitirse un nivel inaceptable de riesgo para el medio ambiente, por lo que es necesario tomar medidas que garanticen que esta carga se transporta en buques respetuosos con el medio ambiente. Los buques que cumplan estas especificaciones - como lo hacen los SBT - no deben verse penalizados económicamente.

La dimensión comunitaria viene también determinada por los aspectos medioambientales relacionados con este tema. En la elaboración de políticas medioambientales, el nivel político al que debe intervenir depende del alcance geográfico del problema. La contaminación a escala de la CE o a escala mundial, como es la contaminación a que hace referencia este Reglamento, debe abordarse a nivel de la CE para poder llegar a soluciones eficaces y rentables. Los Estados miembros aisladamente no pueden resolver este problema que tiene dimensiones transfronterizas en Europa y, de hecho, en todo el mundo.

d) ¿Cuál es la solución más eficaz, teniendo en cuenta los recursos de la Comunidad y sus Estados miembros?

Como se ha explicado ampliamente en los párrafos anteriores, la solución más eficaz será a nivel comunitario.

e) ¿Cuál es el valor añadido concreto de las medidas previstas por la Comunidad y cuáles serían los costes de la no intervención?

El valor añadido concreto del presente Reglamento es que, sin interferir en los sistemas jurídicos de los Estados miembros, obligará explícitamente a todas las autoridades portuarias y de otro tipo de la Comunidad a hacer lo que no han sido capaces de hacer hasta ahora a pesar de la existencia de una recomendación internacional:

- aplicar y hacer cumplir las disposiciones internacionales de forma no divergente en los puertos de toda la Comunidad y eliminar los gravámenes y otros derechos injustificadamente elevados que penalizan a los SBT;
- colaborar a la prevención de la contaminación del entorno marino atrayendo a los SBT a la Comunidad con preferencia a la generación anterior de petroleros que carecen de tanques de lastre separado. Se estima que alrededor del 60% de todos los petroleros que navegan entre los puertos del Mediterráneo no son de tipo SBT;
- evitar el falseamiento de las condiciones de competencia entre los puertos de la Comunidad que apliquen el programa de incentivos financieros recomendado para los petroleros al fijar e imponer los derechos portuarios, y los que no lo apliquen. Este punto requiere algunas precisiones adicionales:

i) Para una misma cantidad de toneladas de petróleo manipuladas, los puertos que no aplican el programa de reducciones disponen de más ingresos procedentes de los derechos portuarios que los puertos que siguen el programa;

ii) Los puertos que aplican el programa de reducciones tienen que atraer más toneladas de petróleo procedentes de otros puertos si quieren conseguir la misma cantidad de ingresos por tonelada manipulada que los puertos que no aplican el programa;

iii) Los armadores u operadores de petroleros que operan en un comercio fijo no son libres para transferir su transporte (carga y descarga) de un puerto a otro con el fin de beneficiarse de la reducción de derechos en los puertos que aplican el programa de incentivos;

iv) Resulta más ventajoso para un armador o un operador de un petrolero convencional transportar su mercancía desde y hacia un puerto en el que no se aplique el programa, ya que los gravámenes por tonelada de petróleo transportada son inferiores que los de un SBT del mismo arqueo bruto, a pesar de que un petrolero convencional supone una amenaza mayor para el medio ambiente que un SBT.

De lo expuesto anteriormente se deduce que, si todos los puertos no aplican simultáneamente el programa de incentivos financieros acordado a nivel internacional, se desvirtuarán las condiciones de competencia entre los puertos comunitarios. El objetivo del presente Reglamento es aplicar este programa simultáneamente en toda la Comunidad, evitando así el falseamiento de las condiciones de competencia entre puertos comunitarios que iría en detrimento del medio ambiente marino, ya que, si el programa de incentivos se aplica de forma ambigua en la Comunidad, no se favorecerá la operación en aguas comunitarias de los armadores y operadores de petroleros no perjudiciales para el medio ambiente.

Por otra parte, podrían aparecer distorsiones de la competencia cuando los puertos comunitarios y no comunitarios operan en el mismo mercado. Es difícil evaluar esta situación sin una perspectiva retrospectiva; cuando se presente una situación de este tipo en el futuro, una vez aplicado el programa financiero para SBT en la Comunidad, se evaluarán las distintas situaciones.

f) ¿Qué medidas puede tomar la Comunidad?

La mejor medida es que el Consejo apruebe un Reglamento imponiendo a los organismos públicos y privados de la Comunidad la aplicación plena de la recomendación internacional aprobada por la Asamblea de la OMI de la forma más eficaz y pragmática. De esta forma no se falsearán las condiciones de competencia entre los puertos comunitarios a la hora de atraer a los petroleros SBT a la Comunidad. El posible aumento de armadores y operadores que transporten petróleo a la Comunidad utilizando más SBT que antes y el hecho de eliminar indirectamente a los petroleros convencionales beneficiará al medio ambiente.

g) ¿Es necesaria una legislación uniforme o basta con una Directiva que fije los objetivos generales dejando la ejecución a los Estados miembros?

Con el fin de armonizar las especificaciones nacionales sobre este tema y evitar que se desvirtúen las condiciones de competencia entre los puertos de la Comunidad, la aplicación unificada de la Recomendación de la OMI mediante una directiva no conseguirá el objetivo - fomentar la utilización de SBT y proteger el medio ambiente - mejor que una Directiva marco o un Reglamento. Un Reglamento será más útil para cumplir estos objetivos, como se explica más ampliamente en el punto 14.

12. Los hechos esbozados más arriba ilustran la necesidad urgente de garantizar una aplicación unificada en la Comunidad de la Resolución OMI A.747(18) sobre el arqueo de los tanques de lastre separado en los petroleros a la hora de establecer derechos portuarios, con vistas a reducir la contaminación del medio marino. Ello hace necesaria una intervención que garantice que se tendrá en cuenta el arqueo total de los tanques independientes utilizados exclusivamente para el lastre de agua en forma de reducción del arqueo del buque utilizado como base para el establecimiento de los derechos.

13. Hasta el momento, las medidas tomadas a escala internacional no han conseguido este objetivo ya que, con escasas excepciones, no se ha aplicado la Resolución OMI acordada. Tampoco es posible encontrar una respuesta eficaz a escala nacional a la situación anteriormente esbozada. La Comunidad, por el contrario, puede ofrecer una solución mediante disposiciones vinculantes concebidas para hacer respetar el cumplimiento de una Resolución OMI, es decir, en este caso, para garantizar que los SBT no serán penalizados al tener que abonar unos derechos más elevados que los petroleros convencionales. Mediante este enfoque se libera a los Estados miembros de los problemas descritos en los apartados anteriores.

14. De acuerdo con el principio de proporcionalidad, el Reglamento propuesto por la Comisión: i) establecerá en toda la Comunidad la obligación de seguir un planteamiento bien definido, aceptado internacionalmente y apoyado por todos los Estados miembros; ii) dejará a las autoridades portuarias y de otro tipo la labor de ejecutar las medidas; iii) dejará a dichas autoridades la libertad de ajustar sus tarifas como consideren conveniente, siempre que respeten plenamente las disposiciones del Reglamento sobre arqueo de buques como base para sus tarifas y no practiquen discriminaciones contra los SBT; y iv) no impedirá a las autoridades, si así lo desean, que adapten sus sistemas de gravámenes de forma que no se reduzcan sus ingresos.

15. Hay que tener en cuenta que, actualmente, el arqueo de buques no está unificado a escala mundial. El tonelaje de un petrolero puede medirse según varias normas, ya sean las normas griegas, las normas del Convenio de Oslo de 1947 o las del Convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969 (normas de Londres 1969). Muchos Estados están volviendo a adaptar actualmente el arqueo de los buques que enarbolan su pabellón de acuerdo con las normas del último Convenio y dentro del periodo transitorio previsto. Con el fin de evitar ambigüedades, la base para el arqueo de los tanques de lastre separado se limitará a estas últimas normas.



16. Corresponde a los Estados miembros garantizar la aplicación correcta del presente Reglamento por parte de las autoridades portuarias y de otro tipo en la Comunidad. Así deberán hacerlo, transmitiendo regularmente a la Comisión sus informes sobre la aplicación del Reglamento y sus efectos.

#### CONTENIDO DEL REGLAMENTO DEL CONSEJO

17. El objetivo del presente Reglamento es fomentar el uso de petroleros con lastrado independiente en la Comunidad y mejorar la protección del medio marino haciendo obligatoria la Resolución OMI A.747(18) en la Comunidad.

18. El presente Reglamento supone también un paso fundamental hacia un mejor cumplimiento de las disposiciones internacionales vigentes actualmente en el sector del transporte marítimo. Los problemas para aplicar dichas disposiciones internacionales han dado lugar a distintos niveles de aplicación en general; concretamente, no se han seguido los programas de incentivos financieros acordados internacionalmente para la construcción y la operación de petroleros no perjudiciales para el medio ambiente mediante reducciones de los derechos y otras cargas portuarias que afectan a los petroleros de un diseño específico.

19. El objetivo del presente Reglamento es conseguir una aplicación unificada de las disposiciones internacionales pertinentes en este aspecto. Para ello hay que garantizar:

- en primer lugar, una definición precisa de los SBT coincidente con la del Convenio MARPOL 73/78;
- en segundo lugar, que los buques que se ajusten a esta definición obtengan el certificado SBT, lo que deberá constar en su Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;
- en tercer lugar, que el tonelaje de los buques se determine de acuerdo con las normas del Convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969; que el tonelaje de los tanques de lastre separado se determine según la fórmula establecida en el apartado 4 del Anexo del Reglamento y que dicho tonelaje, junto con la declaración prevista en el apartado 3 del Anexo del presente Reglamento, sea inscrito por el organismo encargado de emitir el certificado de arqueo, en el apartado correspondiente a "Observaciones" del Certificado internacional de Arqueo (1969) del buque;
- en cuarto lugar que, al recaudar sus derechos y cargas, el organismo encargado de fijar los gravámenes para los petroleros deberá deducir del arqueo bruto del buque el tonelaje de los tanques de lastre separado de un SBT, tal y como estén indicados en la casilla "Observaciones" del Certificado internacional de arqueo (1969) del buque.

## CONSIDERACIONES ESPECIALES

### Artículo 1

El objetivo del presente Reglamento es fomentar la utilización de petroleros no perjudiciales para el medio ambiente a través de la aplicación armonizada de la Resolución OMI A.747(18) <sup>(1)</sup>

### Artículo 2

Este artículo establece la aplicabilidad del Reglamento. El Reglamento se aplicará a los petroleros equipados con tanques de lastre separado tal y como se definen en MARPOL 73/78 <sup>(2)</sup> que cumplan tanto las especificaciones de MARPOL 73/78 como las del Convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969 y estén en posesión de un Certificado internacional de arqueo (1969) válido.

### Artículo 3

Este artículo se dirige a las administraciones de los Estados miembros y a otros organismos reconocidos por los Estados miembros para emitir, en su nombre, certificados internacionales para los buques que enarbolan su pabellón.

Apartado 1. Para que un petrolero pueda beneficiarse de las medidas establecidas por este Reglamento deberá ser diseñado, construido y explotado de acuerdo con las especificaciones de MARPOL 73/78. Para demostrarlo, el petrolero deberá obtener un certificado de petrolero equipado con tanques de lastre separado (SBT).

Apartado 2. Todos los petroleros que se beneficien de este programa deberán llevar a bordo un Certificado internacional de arqueo (1969) válido que demuestre que el tonelaje del buque ha sido determinado de acuerdo con las normas del Convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969. Además, con el fin de reducir la carga administrativa para las autoridades públicas y privadas a la hora de imponer sus gravámenes a los SBT, el suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos deberá incluir una declaración que demuestre que los tanques de lastre separado cumplen las especificaciones de MARPOL 73/78. Por otra parte, la cifra expresando el arqueo de los tanques de lastre separado del petrolero deberá constar en una casilla determinada del Certificado internacional de arqueo (1969) emitido para cada petrolero.

El arqueo de los tanques de lastre separado deberá determinarse de acuerdo con las especificaciones del Convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969 y deberá establecerse según las normas y

---

(1) que sustituye a la Resolución OMI A.722(17) aprobada el 6 de noviembre de 1991.

(2) Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973 y Protocolo de 1978 correspondiente.

procedimientos que se presentan en el anexo al presente Reglamento, que recoge en su totalidad el anexo de la Resolución A.747(18) de la OMI. Este planteamiento se utilizará a fines únicamente de armonizar la aplicación del programa de incentivos financieros en la Comunidad, requerido implícitamente por la Resolución de la OMI, con el fin de fomentar la utilización de SBT mediante la reducción de los derechos que afectan a los petroleros no perjudiciales para el medio ambiente. El motivo de que el arqueo de los buques a que se refiere el presente Reglamento deba determinarse exclusivamente de acuerdo con lo establecido en el Convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969 es que, actualmente, es posible utilizar, y se utilizan, distintos métodos para determinar el arqueo, basados en normas anteriores a dicho Convenio, y que los Estados de abanderamiento están actualmente reconsiderando el arqueo de los buques autorizados a enarbolar sus pabellones durante el periodo de transición acordado internacionalmente.

#### Artículo 4

Este artículo se dirige a las autoridades públicas y privadas de los Estados miembros.

El artículo afirma que las autoridades públicas y privadas deberán aplicar el programa de incentivos financieros requerido implícitamente por la Resolución de la OMI para los petroleros no perjudiciales para el medio ambiente únicamente cuando estos buques puedan ser identificados como tales por sus certificados internacionales. Así sucede cuando los buques cumplen plenamente las disposiciones del artículo 3 y son explotados como SBT. Únicamente en este caso deberá excluirse de los gravámenes el arqueo de los tanques de lastre separado de un petrolero.

#### Artículo 5

Este artículo establece que el anexo del Reglamento podrá ser modificado por la Comisión siguiendo el procedimiento establecido para el Comité, con el fin de adaptarlo a las posibles evoluciones de los convenios y resoluciones internacionales pertinentes.

#### Artículo 6

Este artículo describe el procedimiento que deberá aplicarse cuando se pida a la Comisión que apruebe una decisión sobre este asunto.

#### Artículo 7

El Reglamento se dirige directamente a las personas públicas y privadas y no tiene que ser incorporado al Derecho nacional si el sistema jurídico de los Estados miembros no lo exige. No obstante, todos los Estados miembros deberán cumplirlo con el fin de controlar la aplicación del Reglamento y de ayudar a los demás Estados miembros a ejercer dicho control. Es más, los Estados miembros estarán obligados a aplicar medidas legislativas que permitan imponer sanciones en los casos de incumplimiento en la aplicación del Reglamento.

#### Artículo 8

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de enero de 1995. Se ha elegido esta fecha con vistas a conceder a las autoridades en la Comunidad tiempo suficiente para readaptar sus sistemas financieros de gravámenes sobre los servicios prestados al transporte marítimo, con el fin de que no se produzca una disminución de los ingresos debida a la aplicación del programa de incentivos financieros para los petroleros no perjudiciales para el medio ambiente.

para 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 UNION 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<sup>(1)</sup>,

En cooperación con el Parlamento Europeo<sup>(2)</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social<sup>(3)</sup>,

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 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;

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, de conformidad con la Recomendación de la Asamblea de la OMI de 4 de noviembre de 1993<sup>(4)</sup>, existe la voluntad de fomentar el diseño de petroleros no perjudiciales para el medio ambiente y la utilización de tanques de lastre separado en los petroleros;

---

(1) ...

(2) ...

(3) ...

(4) Resolución A.747(18), que sustituye a la Resolución A.722(17) aprobada el 6 de noviembre de 1991.

Considerando que el Consejo reconoce la necesidad de intensificar las medidas en los casos necesarios, a nivel 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 que satisfagan las disposiciones de la regla 13F del Anexo I de MARPOL 73/78, modificada el 6 de marzo de 1992, así como de petroleros equipados con tanques de lastre separado;

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 la imposición de derechos sobre el volumen de los tanques de lastre separado de los petroleros constituye una desventaja operativa para aquellas personas que han dado un paso importante hacia un medio ambiente más limpio;

Considerando que, por motivos económicos, las 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 los Estados miembros han aprobado la Resolución OMI A.722(17), pero no la han puesto en práctica;

Considerando que, en las políticas medioambientales, el nivel político al que deben aprobarse las medidas depende del alcance geográfico del problema medioambiental; que, en este caso, la contaminación a escala de la CE o a escala mundial debe abordarse a nivel comunitario si se desean conseguir soluciones eficaces y rentables; que los Estados miembros actuando aisladamente no pueden resolver este problema, de dimensiones transfronterizas e internacionales;

Considerando que, con vistas a la protección del medio marino frente a la contaminación producida por los petroleros de diseño convencional, interesa al medio marino, la Comunidad y sus Estados miembros y la industria una aplicación unificada en la Comunidad de las normas acordadas internacionalmente dirigidas a todas las personas que imponen gravámenes sobre los petroleros, como las organizaciones portuarias y de pilotaje, entre otros, de la Comunidad;

Considerando que, de acuerdo con el principio de subsidiariedad, el acuerdo en el seno de la OMI sobre el arqueo de los espacios de lastre en los petroleros equipados con tanques de lastre separado establecido en la Resolución A.747(18) de la OMI aprobada el 4 de noviembre de 1993 ha sido concluido en presencia de los Estados miembros;

Considerando que la escala del problema exige la aprobación de medidas para el conjunto de la Comunidad con el fin de evitar que se desvirtúen las condiciones de la competencia en el transporte marítimo dentro de la Comunidad y llegar a soluciones eficaces y rentables; que la aprobación de un Reglamento parece la mejor manera de actuar de forma concertada, respetando siempre el principio de subsidiariedad, para aplicar las normas acordadas en la Comunidad;

Considerando que el Estado de abanderamiento 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 encargadas de imponer gravámenes a los petroleros deben colaborar para mejorar la protección del medio marino mediante la deducción de sus gravámenes del tonelaje de los espacios de lastre separado de los petroleros, de acuerdo con lo dispuesto en la recomendación correspondiente de la Asamblea de la OMI, a través de los principios establecidos en Anexo al presente Reglamento;

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

Considerando que el objetivo del presente Reglamento no es unificar las legislaciones y reglamentaciones de los Estados miembros basadas en los Convenios anteriormente mencionados ni armonizar el sistema de imposición de gravámenes sobre los usuarios de los servicios portuarios;

Considerando que las personas que aplican el programa recomendado por la OMI no deben encontrarse en una situación desventajosa frente a las que no lo aplican,

HA APROBADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### Artículo 1

El objetivo del presente Reglamento es aplicar en la Comunidad la Resolución A.747(18)<sup>(5)</sup>, en anexo al presente Reglamento, de la Organización Marítima Internacional (OMI), aprobada el 4 de noviembre de 1993, con el fin de fomentar la utilización de petroleros equipados con tanques de lastre separado.

#### Artículo 2

---

(5) Que sustituye a la Resolución A.722(17) de la OMI, aprobada el 6 de noviembre de 1991.

1. El presente Reglamento se aplicará a los petroleros equipados con tanques de lastre separado tal y como se definen en la regla 1(17) del Anexo I de MARPOL 73/78<sup>(6)</sup>, diseñados, contruidos, equipados y explotados como petroleros equipados con tanques de lastre separado, que cumplan las disposiciones del Convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969 y que estén en posesión del Certificado internacional de arqueo (1969).

### Artículo 3

1. A fines del presente Reglamento, un petrolero diseñado, construido, equipado y explotado siguiendo todas las especificaciones pertinentes de MARPOL 73/78, deberá estar en posesión de un certificado emitido por el Gobierno del Estado de abanderamiento, o por otros organismos capacitados para hacerlo en su nombre, especificando que se trata de un petrolero equipado con tanques de lastre separado. Dicha autoridad deberá hacer constar claramente en el apartado correspondiente del suplemento al Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos la conformidad del petrolero a las especificaciones mencionadas.

2. El organismo competente, al emitir el Certificado internacional de arqueo (1969) para un petrolero equipado con tanques de lastre separado cuyo tonelaje se haya determinado siguiendo las normas del Convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969 a fines del presente Reglamento, hará constar en el apartado "Observaciones" una declaración de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 3 del anexo al presente Reglamento especificando el arqueo de los tanques de lastre separado del buque, que se determinará según el método y el procedimiento establecidos en el apartado 4 del anexo al presente Reglamento.

### Artículo 4

Al determinar las tarifas para los petroleros, las personas públicas o privadas excluirán el arqueo de los tanques de lastre separado de los petroleros que cumplan las especificaciones del artículo 3, tal y como esté indicado en el apartado "Observaciones" del Certificado internacional de arqueo (1969).

### Artículo 5

La Comisión, de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 6, podrá modificar el anexo al presente Reglamento para tener en cuenta las modificaciones a la Resolución A.747(18) de la OMI y a los convenios internacionales y nuevos convenios internacionales pertinentes.

---

(6) Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 1973, y Protocolo correspondiente de 1978.



## Artículo 6

1. La Comisión estará asistida por un comité de carácter consultivo compuesto por representantes de los Estados miembros y presidido por el representante de la Comisión. Este Comité se reunirá una vez al año a convocatoria de la Comisión, o siempre que sea necesario para la aplicación del presente Reglamento.

2. El Comité elaborará sus normas de procedimiento.

3. Se aplicará el siguiente procedimiento para los asuntos cubiertos por el artículo 5.

- (a) el representante de la Comisión presentará al Comité una propuesta de las medidas que deberán aprobarse. El Comité emitirá su dictamen sobre la propuesta en un plazo fijado por el presidente según la urgencia del asunto, celebrando una votación en caso necesario;
- (b) el dictamen constará en acta; además, cada Estado miembro tendrá derecho a solicitar que su posición conste en acta;
- (c) la Comisión tendrá muy en cuenta el dictamen del Comité y comunicará a éste en qué forma se ha tenido en cuenta su dictamen.

## Artículo 7

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

Estas medidas incluirán, inter alia, la organización, el procedimiento y los medios de control así como las sanciones que deberán imponerse en caso de infracción.

2. Los Estados miembros se prestarán asistencia mutua en la aplicación del presente Reglamento y en la verificación de su cumplimiento \*.

3. En el marco de esta asistencia mutua, las administraciones de los Estados miembros se comunicarán cada año toda la información disponible sobre:

- las infracciones del presente Reglamento por parte de las autoridades portuarias y otras personas;
- todas las sanciones impuestas con motivo de dichas infracciones;

y transmitirán asimismo esta información a la Comisión.

4. Cuando los Estados miembros aprueben las medidas mencionadas en el apartado 1, dichas medidas harán referencia al presente Reglamento o irán acompañadas de dicha referencia con motivo de su publicación oficial. Las modalidades para hacerlo serán establecidas por los Estados miembros.

5. Los Estados miembros comunicarán inmediatamente a la Comisión todas las disposiciones de derecho interno que aprueben en el ámbito de aplicación del presente Reglamento. La Comisión informará a los demás Estados miembros.

#### Artículo 8

La Comisión revisará anualmente la aplicación del Reglamento previa recepción de los informes de los Estados miembros previstos en el artículo 7.

#### Artículo 9

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de enero de 1995.

#### Artículo 10

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

Hecho en Bruselas,

Por el Consejo

El Presidente

## ANEXO<sup>(1)</sup>

A fin de poder utilizar una base uniforme para la aplicación del arqueo de los tanques de lastre separado en los petroleros, se recomienda a las administraciones que acepten los principios siguientes:

1. El buque es un petrolero provisto de tanques de lastre separado según indica al 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 separados 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 de ...

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

---

(1) El presente anexo recoge en su totalidad el Anexo a la Resolución A.747(18) de la Organización Marítima Internacional aprobada el 4 de noviembre de 1993.

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.

COM(93) 468 final

# DOCUMENTOS

**ES**

**14 07**

---

Nº de catálogo : CB-CO-93-680-ES-C

ISBN 92-77-62478-7

---

Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas  
L-2985 Luxemburgo