

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la prohibición de los compuestos organoestánicos en los buques

(2002/C 262 E/36)

COM(2002) 396 final — 2002/0149(COD)

(Presentada por la Comisión el 12 de julio de 2002)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Introducción general

De conformidad con los objetivos determinados en el Libro Blanco de la Comisión sobre política de transportes ⁽¹⁾, la presente propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo pretende reducir el impacto medioambiental negativo de las pinturas antiincrustantes utilizadas en los buques.

Los buques se desplazan más deprisa y consumen menos combustible si sus cascos están limpios y libres de organismos que puedan incrustarse en ellos, tales como lapas, algas y moluscos, por lo que suelen revestirse con sistemas antiincrustantes. En los años sesenta la industria química desarrolló unas pinturas eficaces y rentables en cuya composición entraban compuestos metálicos, y en particular el compuesto organoestánico denominado tributiltina (TBT). En la década de los setenta la mayoría de los buques llevaban ya pinturas de TBT en sus cascos.

A finales de los años ochenta aumentó la preocupación por los efectos medioambientales adversos de los compuestos organoestánicos. Diversos estudios han demostrado que estos compuestos, y en particular la TBT, utilizados en los sistemas antiincrustantes de los buques, plantean un serio peligro para organismos marinos ecológica y económicamente muy importantes ⁽²⁾.

Ya en diciembre de 1989 la Comunidad decidió prohibir en su territorio la comercialización de compuestos organoestánicos utilizados como biocidas para la prevención de las incrustaciones en los cascos de buques de menos de 25 metros de eslora ⁽³⁾. La Organización Marítima Internacional (OMI), por su parte, reconoció este peligro y recomendó a los gobiernos que adoptaran medidas para eliminar las pinturas antiincrustantes que contuvieran TBT.

A lo largo de los años 90, y bajo la influencia de los grupos ecológicos, la idea de una prohibición general de la TBT fue ganando terreno, y la industria química comenzó a investigar sistemas antiincrustantes alternativos.

En noviembre de 1999 la Asamblea de la OMI hizo un llamamiento en pro de una prohibición general de la aplicación de compuestos organoestánicos utilizados como biocidas en sistemas antiincrustantes de buques para el 1 de enero de 2003 y una prohibición total de la presencia de los mismos en los buques para el 1 de enero de 2008 ⁽⁴⁾. Para lograr este objetivo la OMI decidió elaborar un convenio jurídicamente vinculante de aplicación mundial. En tales circunstancias, la Comunidad decidió esperar los resultados de las deliberaciones en el marco de la OMI antes de decidirse a extender la prohibición de TBT a todos los barcos ⁽⁵⁾.

El 5 de octubre de 2001, al final de una conferencia diplomática de cinco días de duración, la OMI adoptó el Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques (Convenio AFS).

⁽¹⁾ En este Libro Blanco [COM(2001) 370 de 12 de septiembre de 2001] se hace hincapié, entre otras cosas, en que un sistema moderno de transporte debe ser sostenible tanto desde el punto de vista económico y social como desde el medioambiental.

⁽²⁾ Se ha demostrado que los compuestos organoestánicos son tóxicos y provocan trastornos hormonales en los organismos marinos.

⁽³⁾ Directiva 89/677/CEE del Consejo de 21 diciembre de 1989, por la que se modifica por octava vez la Directiva 76/769/CEE relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros que limitan la comercialización y el uso de determinadas sustancias y preparados peligrosos (DO L 398 de 30.12.1989, p. 24).

⁽⁴⁾ Resolución A. 895(21) de la OMI, adoptada el 25 de noviembre de 1999.

⁽⁵⁾ Directiva 1999/51/CE de la Comisión, de 26 de mayo de 1999, por la que se adapta al progreso técnico por quinta vez el anexo I de la Directiva 76/769/CEE del Consejo relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros que limitan la comercialización y el uso de determinadas sustancias y preparados peligrosos (estaño, PCF y cadmio) (DO L 142 de 5.6.1999, p. 22).

Como resultado de la Conferencia, los Estados miembros y la Comisión han establecido una cooperación estrecha, tomando como guía las orientaciones del Consejo ⁽¹⁾.

El nuevo Convenio de la OMI prohibirá la utilización de compuestos organoestánicos perjudiciales en pinturas antiincrustantes para buques, y establecerá un mecanismo para evitar la futura utilización de otras sustancias perjudiciales en sistemas antiincrustantes.

El nuevo Convenio está abierto a la firma desde el 1 de febrero de 2002. Entrará en vigor doce meses después de la fecha en que al menos veinticinco Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del veinticinco por ciento del tonelaje bruto de la marina mercante mundial, lo hayan ratificado.

En el Anexo A se presenta un resumen de las principales disposiciones del Convenio.

Al establecer sus orientaciones de negociación para el Convenio AFS, el Consejo instó a la Comisión a tomar medidas urgentes para garantizar la prohibición de TBT para buques en toda la Comunidad y en los mares cercanos en las fechas consignadas en la Resolución de la OMI A. 895(21).

Ante la perspectiva de la celebración de la Conferencia AFS, la Comunidad determinó tres objetivos principales para el nuevo Convenio:

- Fijación de unas fechas determinadas para la prohibición de la TBT con el fin de dar una instrucción clara tanto al sector marítimo como al químico;
- Introducción en los artículos del Convenio del «principio de cautela» que debe entenderse como «falta de pruebas científicas concluyentes»;
- Adopción de un mecanismo adecuado de entrada en vigor ⁽²⁾.

Una vez examinados los resultados de la Conferencia diplomática, especialmente a tenor de lo establecido en los citados tres objetivos, el Consejo ⁽³⁾ y la Comisión consideraron que la labor realizada a nivel de la OMI ha sido muy positiva.

Como continuación de la Conferencia AFS la principal iniciativa que se espera de los Estados miembros es por supuesto la firma y ratificación del Convenio AFS a la mayor brevedad posible.

Teniendo en cuenta la mencionada solicitud del Consejo, la Comisión piensa que es necesario tomar medidas suplementarias para:

- animar a los Estados miembros y facilitarles la tarea en la medida de lo posible de cara a la ratificación del Convenio AFS, y eliminar los posibles obstáculos que pudieran entorpecer una pronta realización de la misma, contribuyendo así a una entrada en vigor del Convenio lo antes posible;
- garantizar a nivel comunitario el cumplimiento de los principales objetivos del Convenio AFS, que son la prohibición de la aplicación de compuestos organoestánicos en los buques para el 1 de enero de 2003 y la prohibición total de su presencia para el 1 de enero de 2008.

Por todo ello la Comisión:

- recomienda que los Estados miembros firmen y ratifiquen el Convenio AFS a la mayor brevedad posible;
- adoptará la Directiva . . . de la Comisión por la que se adapta al progreso técnico por novena vez el anexo I de la Directiva 76/769/CEE del Consejo, de 27 de julio de 1976, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados Miembros que limitan la comercialización y el uso de determinadas sustancias y preparados peligrosos (compuestos organoestánicos);

⁽¹⁾ Conclusiones del Consejo de 12 de febrero de 2001 sobre las negociaciones finales del Convenio Internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes.

⁽²⁾ Las condiciones de entrada en vigor del Convenio Marpol (15 Estados que representen al menos un 50 % del tonelaje bruto mundial) no se han considerado apropiadas. La práctica ha demostrado que, en tales circunstancias, serían necesarios seis años más para que el Convenio entrara en vigor.

⁽³⁾ El Consejo de Medio Ambiente de 21 de octubre de 2001 tomó nota de los resultados positivos arrojados por la Conferencia AFS, según informaciones de la Presidencia belga.

- propone al Parlamento Europeo y al Consejo la adopción, para antes de finales de 2002, del presente Reglamento por el que se prohíbe la aplicación de compuestos organoestánicos que actúan como biocidas en sistemas antiincrustantes para buques que enarbolan pabellón de un Estado miembro a partir del 1 de enero de 2003 y se establece una prohibición general de compuestos organoestánicos activos en los barcos que zarpen de puertos comunitarios o se dirijan a ellos a partir del 1 de enero de 2008, independientemente de la entrada en vigor del Convenio.

Hay que subrayar que con este Reglamento la Comisión no pretende duplicar el Convenio AFS, cuyo objetivo es más amplio que la simple prohibición de compuestos organoestánicos.

El Convenio AFS prohíbe la utilización de compuestos organoestánicos perjudiciales en pinturas antiincrustantes para buques. Hoy en día la prohibición se limita a dichos compuestos, pero el Convenio establece un mecanismo para prevenir una eventual utilización en el futuro de otras sustancias perjudiciales en sistemas antiincrustantes, estableciéndose así un principio de cautela. Una vez entre en vigor el Convenio AFS, será posible solucionar convenientemente la utilización de cualquier otro sistema antiincrustante que resulte perjudicial.

Este modo de proceder de la Comisión viene dictada por la Resolución 1 de la Conferencia Internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales para buques ⁽¹⁾.

En dicha Resolución, y a pesar de una actitud favorable a la prohibición de la aplicación de compuestos organoestánicos, la Conferencia reconoció que el tiempo restante hasta el 1 de enero de 2003 podía no ser suficiente para permitir la entrada en vigor del Convenio para dicha fecha. Pero, deseosa de que tales compuestos dejen de utilizarse efectivamente en el sector marítimo a partir del 1 de enero de 2003, la Conferencia solicitó a los Estados miembros de la OMI que aceptaran las disposiciones del Convenio con carácter de urgencia. De forma paralela, también se instaba a las empresas interesadas a que se abstuvieran de comercializar, vender y aplicar los compuestos organoestánicos para dicha fecha.

Necesidad de un Reglamento

- Como la Comunidad no es parte contratante del Convenio AFS, la ratificación del mismo corre totalmente a discreción de los Estados miembros. La práctica ha demostrado que la ratificación es un proceso complicado que no siempre puede llevarse a cabo en un periodo breve.
- La Comisión supone que, a pesar de la buena voluntad que en general impera, sólo algunos Estados miembros podrán ratificar el Convenio AFS para el 1 de enero de 2003. Y, siendo realistas, cabe esperar que tal Convenio entre en vigor varios años después de dicha fecha.
- Por otro lado, y en el caso de aquellos Estados miembros que no puedan ratificar el Convenio antes del 1 de enero de 2003, la obligación de aplicación retroactiva hasta el 1 de enero de 2003 podría convertirse en un obstáculo para tal ratificación con arreglo a su legislación nacional. Es conveniente, por lo tanto, ayudarles a solventar las dificultades que tal aplicación retroactiva pudiera causarles con arreglo a su legislación nacional.
- Como respuesta a la Resolución 1 de la Conferencia AFS, los Estados miembros podrían introducir medidas nacionales con un ámbito y una fecha de aplicación diferentes. Pero esta aplicación no armonizada de la prohibición de TBT en la Comunidad iría en detrimento del sector marítimo y provocaría un falseamiento de las condiciones de competencia entre Estados miembros. Sería necesario, por lo tanto, lograr una prohibición simultánea.
- Finalmente, hay que subrayar que los objetivos y resultados perseguidos por la modificación a la Directiva 76/769/CEE del Consejo en relación con la comercialización y utilización de pinturas TBT no afectaría a los buques pintados con TBT fuera de la Comunidad, ni a los buques que enarbolan pabellón de un Estado no comunitario. Por lo tanto, es necesario ampliar la prohibición de TBT para el 1 de enero de 2003.

⁽¹⁾ Documento OMI AFS/CONF/25 de 8 de octubre de 2001.

Por estas razones, la Comisión propone que se establezca una prohibición de los compuestos organoestánicos:

- a todos los buques que enarbolan pabellón de un Estado miembro a partir del 1 de enero de 2003, y
- a todos los buques, independientemente de su pabellón, que entren en un puerto europeo para el 1 de enero de 2008,

a través de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que entraría en vigor antes del 1 de enero de 2003.

Principios fundamentales de la propuesta

- No duplicación del Convenio AFS

Es importante subrayar que todos los Estados miembros expresaron su satisfacción por los resultados de la Conferencia AFS. Consiguientemente, sería de esperar que todos ellos ratificaran y pusieran en práctica el Convenio AFS.

Considerando los compromisos adquiridos a nivel mundial en 1999 a nivel de la Asamblea de la OMI, el «mecanismo de entrada en vigor» del Convenio AFS más apropiado, y teniendo en cuenta la Resolución nº 1 de la Conferencia AFS, la Comisión estima que el Convenio AFS podrá entrar en vigor de forma efectiva antes del 1 de enero de 2008. Sin embargo, sería inaceptable que existiera, a nivel comunitario, incertidumbre alguna sobre la prohibición total de TBT para dicha fecha.

En tales circunstancias, la Comisión se ha abstenido de proponer a nivel comunitario una legislación que duplicaría las disposiciones de aplicación que los Estados miembros deben adoptar con arreglo a las obligaciones asumidas como parte contratante del Convenio AFS. Por otro lado, no debe olvidarse que algunos Estados miembros y terceros países pueden ya haber pasado a ser partes en el Convenio. Por ello, sería contraproducente crear, merced a este Reglamento, un régimen de inspección y certificación diferente del establecido por el Convenio AFS. La Comisión opina, además, que el régimen más apropiado para poner en práctica y controlar la prohibición de TBT en los buques es el que establece la Directiva 95/21/CE del Consejo de 19 de junio de 1995 sobre control del Estado del puerto. Ahora bien, tal Directiva sólo es posible aplicarla una vez haya entrado en vigor el Convenio AFS. Esta es la principal razón de porqué durante el periodo transitorio no puede prohibirse la utilización de pinturas perjudiciales TBT a buques que no enarbolan pabellón comunitario. El presente Reglamento debe, por lo tanto, ser considerado como un incentivo para una pronta ratificación de tal Convenio.

- Ámbito de aplicación restrictivo

El Convenio AFS ha sido concebido como un convenio marco. Una vez entrado en vigor, y teniendo en cuenta, en especial, el principio de cautela, dicho marco facilitará la clasificación de cualquier sistema antiincrustante perjudicial para buques. Por el momento sólo están incluidos en el Convenio los compuestos organoestánicos que actúan como biocidas en sistemas antiincrustantes. Teniendo en cuenta los procedimientos específicos que tendrán que aplicarse para añadir otros sistemas antiincrustantes a la lista, la Comisión es de la opinión de que el Reglamento podría y debería restringirse a los compuestos organoestánicos. El marco AFS atiende también convenientemente al manejo y tratamiento en tierra de los residuos procedentes de la eliminación de sustancias antiincrustantes perjudiciales.

- Tratamiento igualitario para el sector marítimo

Al adoptar el Convenio AFS, todos los representantes gubernamentales hicieron constar su voluntad de dejar de aplicar los compuestos organoestánicos perjudiciales a los buques para el 1 de enero de 2003, y sugirieron que se tomaran medidas específicas, tanto a nivel gubernamental como del sector implicado, cada uno dentro de su ámbito de competencia.

Como respuesta a esta solicitud, y de conformidad con el Derecho internacional, la Comisión se abstuvo de imponer la prohibición de la aplicación de pinturas TBT a todos los buques que entraran en puertos europeos. Hay que tener en cuenta, por otro lado, que muchos terceros países que no pueden beneficiarse del valor añadido que supone una reglamentación supranacional, podrían tener dificultades en imponer a sus buques, para el 1 de enero de 2003, la prohibición de la TBT ⁽¹⁾. Por ello, la Comisión propone que se suspenda la aplicación de la prohibición de pinturas TBT a los buques que enarbolan pabellón no comunitario hasta que entre en vigor el Convenio AFS.

Las eventuales desventajas que, desde el punto de vista de la competencia, pudieran producirse tanto para el sector naviero ⁽²⁾ como para los astilleros ⁽³⁾ comunitarios de resultados de la prohibición recomendada a partir del 1 de enero de 2003, podrán solventarse merced a compromisos adquiridos voluntariamente a nivel de organizaciones profesionales que representan sus intereses (Cámara Naviera Internacional, ICS, y asociaciones de constructores y reparadores navales).

La Comisión comprueba con satisfacción la pronta reacción del sector marítimo internacional a la hora de prohibir la TBT con efecto a partir del 1 de enero de 2003. Merecen ser destacadas, en particular, las claras recomendaciones emanadas de la Cámara Naviera Internacional (ICS). Inmediatamente después de la Conferencia AFS, la ICS puso de relieve lo siguiente: «Que el Convenio entre o no en vigor el 1 de enero de 2003 es una cuestión más bien teórica, ya que las fechas que se han fijado, 1 de enero de 2003 y 1 de enero de 2008, deben ser consideradas definitivas por todos los buques que operen en el comercio internacional». Al examinar las repercusiones de la prohibición de TBT en el ámbito marítimo, la Comisión parte de la base de esta realidad económica.

El proceso de ratificación cae totalmente fuera del control de la Comunidad. Por lo tanto, no hay garantía jurídica de que la prohibición a partir del 1 de enero de 2008, que normalmente se da por sentada, sea efectivamente aplicable desde esa fecha. El sector marítimo mundial, que tiene que tener previsto el mantenimiento de sus buques, necesita una notificación clara y puntual de las nuevas condiciones medioambientales de acceso a puertos comunitarios. Esta es la razón por la que se introduce en la legislación de la Comunidad una prohibición general de los compuestos organoestánicos.

— Promoción de la ratificación del Convenio AFS a nivel de Estado del pabellón a la mayor brevedad posible.

Es necesario fomentar la adopción de compromisos voluntarios a nivel de Estado del pabellón, de conformidad con la Resolución n^o 1 de la Conferencia AFS ⁽⁴⁾. El efecto positivo de avance que pueda lograrse con el presente Reglamento redundará también en beneficio de los demás Estados del pabellón. Hay que prestar una atención especial a los candidatos a miembros de la Unión Europea. De acuerdo con las condiciones de adhesión, ellos también deberán respetar este Reglamento desde el momento en que se incorporen efectivamente a la Comunidad.

A los Estados de pabellón y a los registros de libre matrícula, en particular, que hayan prohibido la utilización de pinturas TBT en sus buques, les interesará desde el punto de vista económico que el Convenio AFS entre en vigor lo antes posible, imponiendo una igualdad de oportunidades para todos a nivel mundial. Por lo tanto, el presente Reglamento constituirá un incentivo adicional para que los Estados de pabellón ratifiquen el Convenio AFS.

En este contexto hay que subrayar que Chipre, Malta y los países bálticos reúnen conjuntamente un 10 % del tonelaje bruto mundial. Del mismo modo, la flota de los países del Espacio Económico Europeo (los 15 Estados miembros + Noruega + Islandia), unida a la de los 13 países candidatos, abarca 30 naciones y no menos de un 30,91 % del tonelaje mundial.

Suponiendo que todos los Estados miembros cumplan su compromiso político de ratificar el Convenio AFS a lo largo de 2002/2003, que los países candidatos hagan lo mismo, y teniendo en cuenta que algunos terceros países tienen la misma intención (Japón, Estados Unidos), el Convenio podría entrar en vigor en 2004/2005. Por lo que se refiere a la prohibición total de los compuestos organoestánicos para 2005 como muy tarde, la Comisión seguirá de cerca los avances en la entrada en vigor del Convenio AFS y su aplicación por buques con pabellón de terceros países que operen en aguas de la Unión Europea.

⁽¹⁾ En este contexto es conveniente resaltar que, de acuerdo con cifras de LMIS, en 2001 llegaron a puertos de la UE 15 875 buques (con un registro bruto igual o superior a 500). 4 503 (28,36 %) enarbolando pabellón de la UE.

⁽²⁾ Desde un punto de vista práctico cabría preguntarse si a una compañía naviera le compensaría cambiar el pabellón por algunos años, sabiendo que el Convenio AFS entrará en vigor pocos años después, y que la fecha del 1 de enero de 2008, en la que la TBT deberá desaparecer totalmente, sigue sin cambiar. Por otro lado, no hay que olvidar la presión que se ha ejercido sobre el sector, que a través de la Resolución n^o 1 de la Conferencia AFS ha sido exhortado a llevar a la práctica la prohibición a partir del 1 de enero de 2003.

⁽³⁾ Hay que subrayar que, debido a la aplicación de la Directiva 76/769/CEE, los astilleros de la Comunidad sufren ya una desventaja competitiva frente a los de fuera de la misma.

⁽⁴⁾ Japón y Nueva Zelanda han prohibido ya el uso de pinturas TBT en sus buques.

— Consideraciones jurídicas

Con el fin de evitar toda confusión o interpretación errónea acerca de la aplicación del Convenio ⁽¹⁾, que todavía no ha entrado en vigor, así como de no incidir negativamente en el proceso de ratificación, que se espera se desarrolle lo antes posible, la Comisión estima que el Reglamento no debe incorporar ni remitir en sus principales disposiciones (artículos 3 a 5) al Convenio AFS.

Una prohibición general (dirigida a todos los buques, independientemente de su pabellón) en torno a la aplicación de TBT a los buques que entren en un puerto comunitario a partir del 1 de enero de 2003 no sería compatible con el Convenio AFS.

La Comisión propone que el Reglamento en sí se base en el apartado 2 del artículo 80 del Tratado CE.

Consideraciones específicas

Artículo 1

Este artículo establece el objetivo del Reglamento.

Artículo 2

Este artículo contiene la definición de los términos principales utilizados en el Reglamento. Muchos de ellos se basan en los empleados en el Convenio AFS de la OMI.

Artículo 3

Este artículo delimita el ámbito de aplicación del Reglamento. En él se determinan los buques a los que se aplicarán las disposiciones del Reglamento. Se pretende abarcar todos los buques que entren en un puerto europeo, independientemente de su pabellón, desde el 1 de enero de 2008. Para la aplicación de la Resolución nº 1 de la Conferencia AFS son necesarias también algunas disposiciones específicas aplicables a todos los buques que enarbolan pabellón de un Estado miembro. La inclusión de los buques que «operen bajo la autoridad de un Estado miembro» es necesaria para abarcar también las plataformas mar adentro, comprendidas en el Convenio AFS.

El Reglamento no se aplica a los buques de guerra y demás buques estatales, ya que la situación de los mismos queda regulada por el Convenio AFS. El presente Reglamento no se ocupa de estos buques, ya que su objetivo esencial es centrarse en el periodo transitorio.

El Convenio AFS abarca también a los buques que entren en astilleros. Pero el presente Reglamento no lo hace, teniendo en cuenta que la Directiva 76/769/CEE modificada atiende convenientemente a dichos buques.

Artículo 4

Este artículo prohíbe la aplicación de compuestos organoestánicos a partir del 1 de enero de 2003. Antes de la entrada en vigor del Convenio AFS, se suspenderá la aplicación de este artículo para los buques que no enarbolan pabellón de un Estado miembro.

Artículo 5

El primer apartado trata de los buques que, antes del 1 de enero de 2003, enarbolan un pabellón no comunitario, y que después de dicha fecha sean revestidos con un nuevo sistema antiincrustante, y sean transferidos a una matrícula de la CE. Tales buques ya no podrían aplicar pinturas con compuestos organoestánicos activos a partir del 1 de enero de 2003. Esta disposición constituye un incentivo para que las compañías navieras de terceros países, incluidos los europeos que operen sus buques bajo el pabellón de un registro de libre matrícula, sigan las recomendaciones de la ICS y consideren la fecha del 1 de enero de 2003 como definitiva. Con ello dichas navieras mantendrán el valor de mercado de sus buques en caso de una eventual transferencia a una matrícula comunitaria.

El segundo apartado supone también un incentivo para las navieras. Conscientes de que, en cualquier caso, los compuestos organoestánicos estarán totalmente prohibidos en la Comunidad a partir del 1 de enero de 2008, planificarán adecuadamente el revestimiento de sus buques en dique seco.

⁽¹⁾ Firmemente respaldada por todos los Estados miembros.

Como se prevé en el Convenio AFS, se aceptan la limpieza por chorro de arena y el revestimiento como métodos neutralizadores de los efectos perjudiciales de los compuestos organoestánicos.

Artículo 6

El apartado 1 se aplicará a los Estados miembros, y les permitirá instaurar un régimen de reconocimiento y certificación análogo al del Convenio AFS, sin perjuicio de la entrada en vigor de éste.

Deberán ser objeto de reconocimiento los buques con un arqueado de 400, independientemente de los viajes que efectúen. En el Convenio esto se impone únicamente a los buques que efectúen viajes internacionales.

Los buques de eslora igual o superior a 24 metros y de arqueado bruto inferior a 400 deberán simplemente, de conformidad con el Convenio AFS, llevar una Declaración que garantice el cumplimiento de la normativa. El Reglamento no prevé ningún reconocimiento o certificación específica con el fin de no imponer una carga innecesaria a las administraciones de los Estados miembros. Sin embargo, si fuera necesario en una etapa ulterior, se introduciría un régimen armonizado a través del procedimiento de comitología.

Tratándose de buques de menos de 24 metros de eslora -fundamentalmente embarcaciones recreativas o de pesca- no se ha previsto ningún reconocimiento o certificación específicos. Estos buques pertenecen a un segmento especial que opera básicamente dentro de la Comunidad. Estarán cubiertos por lo dispuesto en la Directiva 76/769/CEE modificada.

El apartado 2 trata de la aceptación de certificados y documentos. Las partes (Estados miembros y terceros países) que ya apliquen lo dispuesto en el Convenio AFS podrán utilizar los certificados y declaraciones AFS.

El apartado 3 constituye una disposición de salvaguarda en caso de que el Convenio no hubiera entrado en vigor para el 1 de enero de 2007, lo que no podría ser el caso si todos los países europeos lo ratifican antes de 2005.

Artículo 7

Para lo relativo al control de los certificados se hace una referencia explícita a la Directiva sobre el Estado del puerto, a las disposiciones pertinentes del Convenio AFS y a las orientaciones que desarrolle la OMI antes de finales de 2002.

El artículo trata del control de los buques de pabellón comunitario durante el periodo transitorio. Como el ámbito de aplicación de la Directiva 95/21/CE va ligado a convenios internacionales ya vigentes, dicha Directiva no puede servir de fundamento jurídico para los controles del Estado del puerto efectuados con arreglo al Reglamento. Los Estados miembros deberán aplicar disposiciones similares a las de la Directiva sobre el Estado del puerto. Lo mismo cabe decir en relación con los buques de pesca que se ajustan a la Directiva 97/70/CE. La Comisión recomienda, sin embargo, que los Estados miembros establezcan un sistema *ad hoc* con arreglo al Memorando de Entendimiento de París sobre el control de los buques por el Estado del puerto, y respaldará todas las iniciativas en ese sentido.

La Comisión tiene la intención de modificar la Directiva 95/21/CE sobre el control del Estado del puerto con el fin de incluir al Convenio AFS entre los instrumentos de aplicación de la misma.

Una disposición de salvaguarda similar a la del artículo 6, se encarga de atender al caso de que el Convenio no hubiera entrado en vigor para el 1 de enero de 2007.

Artículo 8

Este artículo permite que la Comisión modifique los anexos con arreglo a unas condiciones muy estrictas.

Artículo 9

Este artículo encomienda las tareas de ejecución (procedimiento de reglamentación) en relación con los artículos 6, 7 y 8 al Comité establecido con arreglo al apartado 1 del artículo 12 de la Directiva 93/75/CE.

Artículo 10

Este artículo dispone que, un año después de la entrada en vigor del presente Reglamento, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo sobre el estado de ratificación del Convenio AFS y propondrá, si fuera necesario, las modificaciones oportunas para garantizar una reducción acelerada de la presencia de compuestos antiincrustantes perjudiciales en aguas de la UE.

Artículo 11

Este artículo ordena una entrada en vigor inmediata con el fin de permitir la prohibición efectiva de los compuestos organoestánicos en los buques a partir del 1 de enero de 2003.

Anexo I

Este anexo establece los requisitos mínimos necesarios para garantizar una correcta aplicación del Reglamento hasta que entre en vigor el Convenio AFS y se incorpore al ordenamiento de los Estados miembros.

La primera parte trata del régimen de reconocimientos, la segunda del de certificación. Algunos buques cumplen ya lo dispuesto en el Convenio AFS. Ello se debe a la introducción de una fecha definitiva para el 1 de enero de 2003 en el Anexo 1 del Convenio, así como a la actitud tan positiva de que ha dado muestras el sector marítimo (ICS) a la hora de aplicar efectivamente la prohibición a partir del 1 de enero de 2003. Algunos Estados han publicado ya circulares administrativas que permiten que las sociedades de clasificación reconocidas expidan en su nombre unas Declaraciones de Conformidad con el Convenio AFS mientras entra en vigor este último. La Comisión recomienda este modo de proceder a todos los Estados miembros y propone que se tenga en cuenta este elemento positivo en el proceso de certificación.

Anexos II y III

Estos Anexos presentan los certificados y documentos apropiados, totalmente conformes con el Convenio AFS.

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 2 del artículo 80,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto del dictamen del Comité Económico y Social,

Visto del dictamen del Comité de las Regiones,

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

Considerando lo siguiente:

- (1) La Comunidad está seriamente preocupada por los efectos medioambientales perjudiciales de los compuestos organoestánicos utilizados como sistemas antiincrustantes en los buques, y en particular de los revestimientos de tributiltina (TBT).
- (2) El 5 de octubre de 2001, en una Conferencia diplomática celebrada bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI), fue adoptado el Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques (Convenio AFS), con la asistencia de los Estados miembros.
- (3) El Convenio AFS es un Convenio marco que permite la prohibición de sistemas antiincrustantes para buques, de acuerdo con procedimientos bien determinados y teniendo en cuenta el principio de cautela expresado en la Declaración de Río sobre medio ambiente y desarrollo.
- (4) Por el momento el Convenio AFS sólo prohíbe la aplicación de compuestos organoestánicos (revestimientos de TBT) en los buques.
- (5) El Convenio AFS ha fijado unas fechas determinadas de ejecución: 1 de enero de 2003, tratándose de la aplicación de revestimientos de TBT en los buques, y 1 de enero de 2008, tratándose de la eliminación de la presencia de revestimientos activos de TBT en los buques.
- (6) El Convenio AFS sólo entrará en vigor doce meses después de la fecha en que al menos veinticinco Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del veinticinco por ciento del tonelaje bruto de la marina mercante mundial, lo hayan ratificado.
- (7) Los Estados miembros deben ratificar el Convenio AFS a la mayor brevedad posible.

- (8) Es necesario facilitar la tarea de los Estados miembros ante la perspectiva de una pronta ratificación del Convenio AFS, así como resolver los posibles obstáculos que pudieran entorpecer tal ratificación.
- (9) La Conferencia internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales para buques reconoció que el tiempo restante hasta el 1 de enero de 2003 podía no ser suficiente para permitir la entrada en vigor del Convenio para dicha fecha pero, deseosa de que tales compuestos dejen de utilizarse efectivamente en el sector marítimo a partir del 1 de enero de 2003, solicitó a los Estados miembros de la OMI en la Resolución nº 1 de la Conferencia AFS que se prepararan con carácter de urgencia a obligarse por lo dispuesto en el Convenio, e instó a las empresas interesadas a que se abstuvieran de comercializar, vender y aplicar los compuestos organoestánicos para dicha fecha.
- (10) Como respuesta inmediata a la Conferencia AFS, la Comisión [ha adoptado] la Directiva .../2002/CE de la Comisión por la que se adapta al progreso técnico por novena vez el anexo I de la Directiva 76/769/CEE del Consejo, de 27 de julio de 1976, con el fin de prohibir, con efecto a partir del 1 de enero de 2003, los compuestos organoestánicos utilizados en pinturas antiincrustantes en todos los buques, independientemente de su eslora.
- (11) Teniendo en cuenta la Resolución nº 1 de la Conferencia AFS, será necesario adoptar iniciativas suplementarias destinadas a tomar medidas en relación con los compuestos organoestánicos tendentes a prohibir totalmente la utilización de TBT para buques en toda la Comunidad y en los mares cercanos en las fechas consignadas en Convenio AFS.
- (12) El reglamento es el instrumento jurídico más adecuado, ya que impone de forma directa y en un plazo breve de tiempo tanto a compañías navieras como a Estados miembros una serie de requisitos precisos que deben ejecutarse al mismo tiempo y de la misma forma en toda la Comunidad. Dicho Reglamento, cuyo único objetivo debería ser la prohibición de compuestos organoestánicos, no debe ser una duplicación del Convenio AFS.
- (13) No puede aceptarse que exista, a nivel comunitario, incertidumbre alguna sobre la prohibición total de TBT; el sector marítimo mundial, que tiene que programar el mantenimiento de sus buques, tiene que saber de forma clara y puntual que a partir del 1 de enero de 2008 los buques con un revestimiento activo de TBT en sus cascos ya no serán admitidos en puertos comunitarios.
- (14) En particular los terceros países que no pueden beneficiarse del valor añadido que supone una reglamentación supranacional, podrían tener dificultades jurídicas y técnicas para imponer a sus buques, para el 1 de enero de 2003 y a través de su ordenamiento nacional, la prohibición de TBT. Por ello debe suspenderse la aplicación de la prohibición de pinturas TBT impuesta por el presente Reglamento a los buques que enarbolan pabellón no comunitario durante el periodo transitorio, que comienza el 1 de enero de 2003 y termina en la fecha de entrada en vigor del Convenio AFS.
- (15) A los Estados de pabellón que hayan prohibido la utilización de pinturas TBT en sus buques, les interesará desde el punto de vista económico que el Convenio AFS entre en vigor lo antes posible, imponiendo una igualdad de oportunidades para todos a nivel mundial. Por ello, el presente Reglamento, que prohíbe que los buques que enarbolan pabellón de un Estado miembro apliquen revestimientos TBT a partir del 1 de enero de 2003, constituirá un incentivo adicional para que los Estados de pabellón ratifiquen el Convenio AFS.
- (16) Las definiciones y prescripciones del presente Reglamento deben basarse en la medida de lo posible en las utilizadas en el Convenio AFS.
- (17) El presente Reglamento se aplica a los buques que operan bajo la autoridad de un Estado miembro con el fin de garantizar su aplicación en plataformas mar adentro. No debe aplicarse a los buques de guerra y demás buques estatales, ya que la situación de los mismos queda regulada por el Convenio AFS.
- (18) La prohibición después del 1 de enero de 2003 de revestimientos activos de TBT en todos los buques matriculados en un Estado miembro y con pabellón de un Estado miembro, cuyo sistema antiincrustante hubiera sido aplicado, cambiado o reemplazado después del 1 de enero de 2003, constituye un incentivo para que el sector marítimo aplique las recomendaciones de la Resolución nº 1 de la Conferencia AFS.
- (19) Es conveniente establecer el mismo régimen de reconocimiento y certificación que el Convenio AFS. Con arreglo al mismo, todos los buques con un arqueo bruto de 400, independientemente del carácter del viaje, deben ser reconocidos, mientras que los buques de eslora igual o superior a 24 metros pero de arqueo bruto inferior a 400 deberán simplemente llevar una Declaración que garantice el cumplimiento del Reglamento o del Convenio AFS. La Comunidad tiene el derecho de introducir para dichos buques un régimen armonizado de reconocimiento en una etapa ulterior si fuera necesario.
- (20) Tratándose de buques de menos de 24 metros de eslora –fundamentalmente embarcaciones recreativas o de pesca– no es necesario establecer ningún reconocimiento o certificación específicos, ya que dichos buques estarán cubiertos por lo dispuesto en la Directiva 76/769/CEE del Consejo, de 27 de julio de 1976, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros que limitan la comercialización y el uso de determinadas sustancias y preparados peligrosos ⁽¹⁾.
- (21) Es necesario garantizar la aceptación de los certificados y documentos expedidos de conformidad con el presente Reglamento, así como los certificados y declaraciones AFS expedidos por partes en el Convenio AFS.

⁽¹⁾ DO L 262 de 27.9.1976, p. 201, cuya última modificación la constituye la Directiva 2002/.../CE de la Comisión (DO L ...).

(22) Si el Convenio AFS no hubiera entrado en vigor para el 1 de enero de 2007, deberá dejarse que la Comisión adopte disposiciones apropiadas que permitan a los buques que enarbolan pabellón de terceros países mostrar su conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento, así como adoptar medidas de control de la aplicación de tales disposiciones.

(23) El régimen más adecuado para el control del cumplimiento de la prohibición de TBT en los buques y de los requisitos del Convenio AFS es el de la Directiva 95/21/CE del Consejo de 19 de junio de 1995 sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto) ⁽¹⁾, Directiva que deberá ser modificada en su debido momento. Habida cuenta del ámbito de aplicación específico de la Directiva, durante el periodo transitorio deberán aplicarse a los buques que enarbolan pabellón de un Estado miembro disposiciones equivalentes a las prescritas por aquélla.

(24) De acuerdo con el artículo 2 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 ⁽²⁾, deberá autorizarse a la Comisión a adaptar los anexos del Reglamento con arreglo al procedimiento de reglamentación establecido en el artículo 5 de dicha Decisión.

(25) Con el fin de evaluar el grado de cumplimiento del objetivo del Reglamento, la Comisión informará debidamente al Parlamento Europeo y al Consejo en ese sentido y, si fuera necesario, propondrá que se efectúen en el Reglamento los ajustes oportunos.

(26) La entrada en vigor del presente Reglamento deberá permitir la prohibición efectiva de los compuestos organoestánicos para buques a partir del 1 de enero de 2003.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objetivo

El objetivo del presente Reglamento es reducir o eliminar los efectos adversos sobre el entorno marino y la salud humana de los compuestos organoestánicos, que actúan como biocidas activos en los sistemas antiincrustantes utilizados en buques que enarbolan pabellón u operan bajo la autoridad de un Estado miembro y en buques, independientemente de su pabellón, que entran o salen de puertos de los Estados miembros.

⁽¹⁾ DO L 157 de 7.7.1995, cuya última modificación la constituye la Directiva 2001/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 19 de 22.1.2002, p. 17).

⁽²⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

Artículo 2

Definiciones

A efectos de lo dispuesto en el presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «Sistema antiincrustante», un revestimiento, pintura, tratamiento superficial, superficie o dispositivo que se utiliza en un buque para controlar o impedir la adhesión de organismos no deseados;
- 2) «Arqueo bruto», el arqueo bruto calculado de acuerdo con las reglas para la determinación del arqueo recogidas en el anexo 1 del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969, o en cualquier convenio que suceda a éste;
- 3) «Eslora», la eslora definida en el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, modificado por el Protocolo de 1988 relativo al mismo, o en cualquier convenio que suceda a éste;
- 4) «Buque», toda nave, del tipo que sea, que opere en el medio marino, incluidos hidroalas, los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes, las plataformas fijas o flotantes, las unidades flotantes de almacenamiento (UFA) y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPAD);
- 5) «Convenio AFS», el Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, adoptado el 5 de octubre de 2001;
- 6) «Organización reconocida», un organismo reconocido con arreglo a lo dispuesto en la Directiva 94/57/CE del Consejo ⁽³⁾;
- 7) «Certificado AFS», el certificado expedido a los buques de conformidad con lo dispuesto en el Anexo 4 del Convenio AFS;
- 8) «Declaración AFS», una declaración realizada de acuerdo con lo dispuesto en el Anexo 4 del Convenio AFS;
- 9) «Declaraciones de Conformidad AFS», un documento que garantiza la conformidad con el Anexo 1 del Convenio AFS, expedido por una organización reconocida en nombre de la administración de un Estado miembro;
- 10) «Periodo transitorio», el periodo comprendido que comienza el 1 de enero de 2003 y termina con la entrada en vigor del Convenio AFS.

Artículo 3

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a:
 - a) los buques que enarbolan pabellón de un Estado miembro,
 - b) los buques que, sin enarbolar pabellón de un Estado miembro, operen bajo la autoridad de un Estado miembro, y

⁽³⁾ DO L 319 de 12.12.1994, p. 20.

c) los buques que entren en un puerto o terminal mar adentro de un Estado miembro pero no estén comprendidos en las letras a) o b).

2. El presente Reglamento no se aplicará a los buques de guerra, ni a los buques auxiliares de la armada, ni a los buques que, siendo propiedad de un Estado miembro o estando explotados por él, estén exclusivamente dedicados en el momento de que se trate a servicios gubernamentales de carácter no comercial.

Artículo 4

Prohibición de aplicar compuestos organoestánicos que actúan como biocidas

A partir del 1 de enero de 2003 no se aplicarán ni reapplicarán en los buques compuestos organoestánicos que actúen como biocidas en sistemas antiincrustantes.

Sin embargo durante el periodo transitorio esta disposición sólo se aplicará a los buques contemplados en las letras a) y b) del apartado 1 del artículo 3.

Artículo 5

Prohibición de llevar compuestos organoestánicos que actúan como biocidas

1. Los buques matriculados en un Estado miembro después del 1 de enero de 2003 que enarbolan pabellón de un Estado miembro, y cuyo sistema antiincrustante haya sido aplicado, cambiado o reemplazado después de dicha fecha, no llevarán en el casco ni en las partes o superficies externas compuestos organoestánicos que actúan como biocidas en sistemas antiincrustantes, a no ser que lleven un revestimiento que forme una barrera que impida la lixiviación de estos compuestos presentes en los sistemas antiincrustantes no autorizados que se encuentren debajo.

2. A partir del 1 de enero de 2008 los buques, independientemente de su pabellón, bien no llevarán en el casco ni en las partes o superficies externas compuestos organoestánicos que actúan como biocidas en sistemas antiincrustantes, o llevarán un revestimiento que forme una barrera que impida la lixiviación de estos compuestos presentes en los sistemas antiincrustantes no autorizados que se encuentren debajo.

3. Las disposiciones de los apartados 1 y 2 no se aplicarán a las plataformas fijas y flotantes, ni a las UFA ni a las unidades FPAD construidas antes del 1 de enero de 2003 y que no hayan estado en dique seco en dicha fecha o posteriormente.

Artículo 6

Reconocimiento y certificación

1. Por lo que se refiere al reconocimiento y la certificación aplicables a los buques con pabellón de un Estado miembro, deberán aplicarse las siguientes disposiciones:

a) Los buques de arqueo bruto igual o superior a 400, excluidas las plataformas fijas o flotantes, las UFA y las unidades FPAD, se someterán a los reconocimientos y prescripciones de certificación que se especifican en el Anexo I.

b) Los buques de eslora igual o superior a 24 metros y de arqueo bruto inferior a 400, excluidas las plataformas fijas o flotantes, las UFA y las unidades FPAD, llevarán una Declaración AFS o una Declaración firmada por el propietario o su agente autorizado, expedida de forma que se ajuste al modelo del Anexo III, como demostración del cumplimiento del artículo 4.

Si fuera necesario, la Comisión podría instaurar, de acuerdo con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 9, un régimen armonizado de reconocimiento y certificación para estos buques.

c) Los Estados miembros podrán establecer medidas apropiadas para los buques no sujetos a lo dispuesto en las letras a) y b) con el fin de garantizar el cumplimiento del presente Reglamento.

2. Por lo que se refiere a la aceptación de certificados, declaraciones y declaraciones de conformidad, deberán aplicarse las siguientes disposiciones:

a) A partir del 1 de enero de 2003 los Estados miembros aceptarán cualquier Certificado AFS válido expedido a un buque con pabellón de una parte en el Convenio AFS o un certificado que se ajuste al modelo del Anexo II, si es expedido por la administración de cualquier otro Estado miembro o por una organización reconocida que actúe en su nombre.

b) Hasta el 1 de enero de 2004 los Estados miembros aceptarán cualquier Declaración de Conformidad AFS expedida en nombre de otro Estado miembro.

c) A partir del 1 de enero de 2003 los Estados miembros aceptarán cualquier Declaración AFS válida expedida a un buque con pabellón de una parte en el Convenio AFS o una Declaración firmada por el propietario o su agente autorizado, expedida de forma que se ajuste al modelo del Anexo III del presente Reglamento.

Estas declaraciones llevarán adjunta la documentación oportuna (por ejemplo, un recibo de pintura o una factura de un contratista) o contendrán el refrendo correspondiente.

3. Si el Convenio AFS no hubiera entrado en vigor para el 1 de enero de 2007, la Comisión adoptará, de acuerdo con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 9, disposiciones apropiadas que permitan a los buques que enarbolan pabellón de terceros países mostrar su conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.

*Artículo 7***Control del Estado del puerto**

Durante el periodo transitorio los Estados miembros aplicarán medidas de control equivalentes a las prescritas por la Directiva 95/21/CE a los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 que enarbolan pabellón de un Estado miembro. En cuanto a la inspección de buques y a la detección de infracciones, los Estados miembros se guiarán por lo dispuesto en el artículo 11 del Convenio AFS y por las Directrices de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Si el Convenio AFS no hubiera entrado en vigor para el 1 de enero de 2007, la Comisión establecerá, de acuerdo con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 9, procedimientos apropiados para tales controles.

*Artículo 8***Adaptaciones**

Con el fin de atender debidamente a la evolución de los acontecimientos a nivel internacional, y en particular de la Organización Marítima Internacional (OMI), o de perfeccionar, a la luz de la experiencia, la eficacia del presente Reglamento, los anexos del presente Reglamento podrán modificarse de acuerdo con el procedimiento prescrito en el apartado 2 del artículo 9.

*Artículo 9***Comité**

1. La Comisión contará con la asistencia del Comité instituido por el apartado 1 del artículo 12 de la Directiva 93/75/CE ⁽¹⁾, denominado en lo sucesivo «el Comité».

2. En caso de que se haga referencia al presente apartado, se aplicarán los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 7.

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

3. El Comité adoptará sus normas de procedimiento.

*Artículo 10***Evaluación**

Un año después de la entrada en vigor del presente Reglamento, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre el estado de ratificación del Convenio AFS, así como sobre la medida en que los compuestos organoestánicos que actúan como biocidas en los sistemas antiincrustantes de los buques siguen aún utilizándose en buques que no enarbolan pabellón de un Estado miembro y que entran o salen de puertos europeos. En función del informe, la Comisión propondrá, si fuera necesario, las modificaciones oportunas para garantizar una reducción acelerada de la contribución de buques que no enarbolan pabellón de un Estado miembro a la presencia de compuestos antiincrustantes perjudiciales en aguas de la UE.

*Artículo 11***Entrada en vigor**

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

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

⁽¹⁾ DO L 247 de 5.10.1993, p. 19.

ANEXO I

RECONOCIMIENTOS Y PRESCRIPCIONES DE CERTIFICACIÓN PARA LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES DE BUQUES QUE ENARBOLEN PABELLÓN DE UN ESTADO MIEMBRO**1. Reconocimientos**

- 1.1. Los buques de arqueo bruto igual o superior a 400, excluidas las plataformas fijas o flotantes, las UFA y las unidades FPAD, se someterán, a partir del 1 de enero de 2003, a los reconocimientos que se especifican a continuación:
 - a) un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio o cuando se encuentre por primer vez en dique seco para la aplicación de sistemas antiincrustantes; y
 - b) un reconocimiento cuando se cambie o reemplace el sistema antiincrustante. Dicho reconocimiento se refrendará en el certificado expedido en virtud del apartado 1 del artículo 2.
- 1.2. Los reconocimientos garantizarán que el sistema antiincrustante del buque cumple plenamente los artículos 4 y 5.
- 1.3. Los reconocimientos de buques estarán a cargo de funcionarios debidamente autorizados por la administración del Estado miembro, o de otro Estado miembro, o de una parte en el Convenio AFS, o por un inspector designado a tal efecto por una de dichas administraciones, o por una organización reconocida que actúe en nombre de la administración.
- 1.4. A no ser que el presente Reglamento disponga de otro modo, para la realización de los reconocimientos contemplados en el apartado 1.1 los Estados miembros seguirán las normas establecidas en el Anexo 4 del Convenio AFS, así como las Directrices relativas a los reconocimientos elaboradas por la OMI.

2. Certificación

- 2.1. Una vez realizado el reconocimiento contemplado en las letras a) o b) del apartado 1.1 un Estado miembro que todavía no es parte en el Convenio AFS expedirá un certificado que se ajuste al modelo del Anexo II. Un Estado miembro que es parte en el Convenio AFS expedirá un Certificado AFS.
- 2.2. Para la demostración del cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 4 y 5 los Estados miembros pueden aceptar una Declaración de Conformidad AFS. El 1 de enero de 2004 a más tardar, esta Declaración de Conformidad AFS deberá ser sustituida por el certificado contemplado en el apartado 2.1.
- 2.3. Los Estados miembros exigirán que un buque de los contemplados en el apartado 1.1 lleven un certificado expedido de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 2.1.
- 2.4. A efectos de la certificación a que se refiere el apartado 2.1, los Estados miembros seguirán las prescripciones del Anexo 4 del Convenio AFS.

ANEXO II

MODELOS DEL CERTIFICADO Y DEL REGISTRO RELATIVOS AL SISTEMA ANTIINCRUSTANTE

El certificado internacional y el registro relativos al sistema antiincrustante se extenderán de acuerdo con el modelo de formulario que se especifica a continuación.

En caso de que los formularios se utilicen únicamente dentro de un Estado miembro, podrán eliminarse las referencias al Convenio AFS.

CERTIFICADO INTERNACIONAL RELATIVO AL SISTEMA ANTIINCRUSTANTE

(El presente Certificado llevará como suplemento un registro de sistemas antiincrustantes)

(Sello oficial) (Estado)

Expedido en virtud del [Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques y] ⁽¹⁾ Reglamento . . . del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la prohibición de los compuestos organoestánicos en los buques

con la autoridad conferida por el Gobierno de

(nombre del Estado)

por

.....
(persona u organización autorizada)

Cuando se haya expedido un Certificado previamente, el presente Certificado sustituye al Certificado de fecha

Datos relativos al buque ⁽²⁾

Nombre del buque:

Número o letras distintivos:

Puerto de matrícula:

Arqueo bruto:

Número IMO ⁽³⁾:

En este buque no se ha aplicado un sistema antiincrustante sujeto a medidas de control en virtud de lo dispuesto en el Anexo 1 del Convenio [y Reglamento], ni durante la fase de construcción ni posteriormente

En este buque se ha aplicado un sistema antiincrustante sujeto a medidas de control en virtud de lo dispuesto en el Anexo 1 del Convenio [y Reglamento], pero dicho sistema fue removido por (indíquese el nombre de la instalación) el (fecha)

En este buque se ha aplicado un sistema antiincrustante sujeto a medidas de control en virtud de lo dispuesto en el Anexo 1 del Convenio [y Reglamento], pero dicho sistema ha sido recubierto con un revestimiento aislante aplicado por (indíquese el nombre de la instalación) el (fecha)

En este buque se ha aplicado un sistema antiincrustante sujeto a medidas de control en virtud de lo dispuesto en el Anexo 1 antes del 1 de enero de 2003, pero dicho sistema se removerá o se recubrirá con un revestimiento aislante antes del 1 de enero de 2008

⁽¹⁾ Podrá suprimirse si los buques sólo efectúan viajes dentro de un Estado miembro.

⁽²⁾ Como posibilidad alternativa, los datos relativos al buque podrán incluirse en cuadros dispuestos horizontalmente.

⁽³⁾ De acuerdo con el número de identificación IMO de buques adoptado por la Organización Marítima Internacional.

REGISTRO DE SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES

El presente registro irá siempre unido al Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante

Datos relativos al buque:

Nombre del buque:

Número o letras distintivos:

Número IMO:

Detalles del sistema o sistemas antiincrustantes aplicados:

Tipo de sistema o sistemas antiincrustantes utilizados:

Fecha o fechas de la aplicación del sistema o sistemas antiincrustantes:

Nombre de la compañía o compañías que realizaron la aplicación o aplicaciones y de las instalaciones/emplazamientos donde se realizó el trabajo:

Nombre del fabricante o fabricantes del sistema antiincrustante:

Nombre y color del sistema o sistemas antiincrustantes:

Ingrediente o ingredientes activos y sus números en el *Chemical Abstract Service Registry* (número CAS). Tipo de revestimiento aislante, si procede:

Nombre y color del revestimiento aislante utilizado, si procede:

Fecha de aplicación del revestimiento aislante:

SE CERTIFICA que el presente registro es correcto en su totalidad.

Expedido en:

(Lugar de expedición del registro)

(Fecha de expedición)

(Firma del funcionario autorizado que expide el registro)

Refrendo del Registro ⁽¹⁾

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en [la regla 1 1) b) del Anexo 4 del Convenio y] el apartado 2.1 del Anexo I del Reglamento ... del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la prohibición de los compuestos organoestánicos en los buques, se ha comprobado que el buque cumple las disposiciones del [Convenio y del] Reglamento

Detalles del sistema o sistemas antiincrustantes aplicados

Tipo de sistema o sistemas antiincrustantes utilizados:

Fecha o fechas de la aplicación del sistema o sistemas antiincrustantes:

Nombre de la compañía o compañías que realizaron la aplicación o aplicaciones y de las instalaciones /emplazamientos donde se realizó el trabajo:

Nombre del fabricante o fabricantes del sistema antiincrustante:

Nombre y color del sistema o sistemas antiincrustantes:

Ingrediente o ingredientes activos y sus números CAS:

Tipo de revestimiento aislantes, si procede:

Nombre y color del revestimiento aislante utilizado, si procede:

Fecha de aplicación del revestimiento aislante:

Firmado:

(Firma del funcionario autorizado que expide el registro)

Lugar:

Fecha ⁽²⁾:

(Sello o estampilla de la autoridad)

⁽¹⁾ Esta página del Registro se reproducirá y añadirá al Registro si la administración lo considerara necesario.

⁽²⁾ Fecha de realización del reconocimiento al que se refiere el refrendo.

ANEXO III

MODELO DE DECLARACIÓN RELATIVA AL SISTEMA ANTIINCRUSTANTE PARA BUQUES DE ESLORA IGUAL O SUPERIOR A 24 METROS PERO DE ARQUEO BRUTO INFERIOR A 400

Hecha en virtud del Reglamento ... del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la prohibición de los compuestos organoestánicos en los buques

Nombre del buque:

Número o letras distintivos:

Puerto de matrícula:

Eslora:

Arqueo bruto:

Número IMO (si procede):

Declaro que el sistema antiincrustante utilizado en este buque cumple lo dispuesto en el artículo 4 del Reglamento ... del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la prohibición de los compuestos organoestánicos en los buques.

(Fecha)

(Firma del propietario o su agente autorizado)

Refrendo del sistema o sistemas antiincrustantes utilizados

Tipo de sistema o sistemas antiincrustantes utilizados y fecha o fechas de aplicación:

(Fecha)

(Firma del propietario o su agente autorizado)

Tipo de sistema o sistemas antiincrustantes utilizados y fecha o fechas de aplicación:

(Fecha)

(Firma del propietario o su agente autorizado)

Tipo de sistema o sistemas antiincrustantes utilizados y fecha o fechas de aplicación:

(Fecha)

(Firma del propietario o su agente autorizado)

ANEXO A

Convenio sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques

El nuevo Convenio de la OMI prohibirá la utilización de compuestos organoestánicos perjudiciales en pinturas antiincrustantes utilizadas en los buques y establecerá un mecanismo para prevenir en el futuro el empleo de otras sustancias perjudiciales en sistemas antiincrustantes

Los artículos 1 y 2 establecen las obligaciones generales y las definiciones aplicables.

De acuerdo con lo establecido en el nuevo Convenio, las Partes en el mismo deberán prohibir o restringir la utilización de sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques que enarboleden su pabellón, así como en los buques que no tienen derecho a enarbolear tal pabellón pero que operan bajo su autoridad, y también en los buques que entren en un puerto, astillero o terminal mar adentro de una Parte. (Artículos 3-4). Los sistemas antiincrustantes prohibidos o controlados serán consignados en un anexo (Anexo 1) adjunto al Convenio.

El artículo 5 da instrucciones sobre el modo de proceder en relación con la eliminación de los sistemas antiincrustantes.

El artículo 6, que trata del procedimiento de modificación de los controles de los sistemas antiincrustantes, establece cómo debe llevarse a cabo la evaluación de tales sistemas. El procedimiento de modificación, junto al Anexo 2, permitirán adaptar el Anexo 1 cuando sea necesario, con arreglo a un método en el que participan el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI y el «grupo técnico», garantizándose así la participación de personas especializadas a la hora de examinar propuestas de prohibición o restricción de otras sustancias utilizadas como sistemas antiincrustantes (artículo 7). Se seguirán de cerca las investigaciones sobre los efectos científicos y técnicos de los sistemas antiincrustantes (artículo 8).

El artículo 9 y el Anexo 3 tratan de la comunicación e intercambio de información en relación con los inspectores y los sistemas antiincrustantes autorizados.

El artículo 10 y el Anexo 4 tratan de los sistemas de reconocimiento y certificación.

El artículo 11 expone el sistema de control de Estado del puerto para la inspección de buques y la detección de infracciones. El Convenio incluye una cláusula en el artículo 13 que establece que un buque tendrá derecho a indemnización por demoras o detenciones innecesarias a causa de las inspecciones efectuadas por posibles infracciones del Convenio.

El artículo 12 trata de las infracciones del Convenio y del establecimiento de un sistema de sanciones. Los artículos 14 y 15, de la solución de controversias y la relación con el Derecho internacional del mar.

El artículo 16 establece el procedimiento para modificar el Convenio en sí. Está prevista la posibilidad de enmiendas mediante aceptación tácita con la participación del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI.

El artículo 17 trata de la firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión al Convenio, mientras que el artículo 18 regula las condiciones de entrada en vigor del Convenio. Éste entrará en vigor doce meses después de la fecha en que por lo menos veinticinco Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del veinticinco por ciento del tonelaje bruto de la marina mercante mundial, lo hayan ratificado.

El artículo 19 trata de la denuncia del Convenio y el 20 establece que el Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI) es el depositario del Convenio.

El Anexo I al Convenio establece que, a partir del 1 de enero de 2003 como fecha efectiva, ningún buque podrá aplicar o reaplicar compuestos organoestánicos que actúan como biocidas en sistemas antiincrustantes. Para el 1 de enero de 2008 como fecha efectiva, los buques, bien no llevarán en el casco ni en las partes o superficies externas dichos compuestos, o llevarán un revestimiento que forme una barrera que impida la lixiviación de estos compuestos presentes en los sistemas antiincrustantes no autorizados que se encuentren debajo.

- Los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 que efectúen viajes internacionales, excluidas las plataformas fijas o flotantes, las UFA y las unidades FPAD, se someterán, a partir del 1 de enero de 2003, a un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio o antes de que se le expida por primera vez el Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante; y un reconocimiento cuando se cambie o reemplace el sistema antiincrustante.
- Los buques de eslora igual o superior a 24 metros y de arqueo bruto inferior a 400 que efectúen viajes internacionales (excluidas las plataformas fijas o flotantes, las UFA y las unidades FPAD), deberán llevar una Declaración relativa a los sistemas antiincrustantes firmada por el propietario o su agente autorizado. Tal Declaración llevará adjunta la documentación oportuna, por ejemplo un recibo de pintura o una factura de un contratista.