



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 27.3.2006  
COM(2006)111 final

2006/0046(COD)

Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 417/2002 relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único, y por el que se deroga el Reglamento (CE) n° 2978/94 del Consejo**

(presentada por la Comisión)

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

En su versión original, el Reglamento (CE) nº 417/2002 tiene por objeto introducir una serie de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para los petroleros de casco único a fin de reducir el riesgo de contaminación por los hidrocarburos.

Dentro de las iniciativas de carácter urgente tomadas a raíz del naufragio del petrolero *Prestige*, el 20 de diciembre de 2002 la Comisión decidió proponer una modificación del Reglamento (CE) nº 417/2002 a fin de acelerar el calendario inicial de retirada de los petroleros de casco único y prohibir con efecto inmediato el transporte de petróleos pesados en los petroleros de casco único con destino o salida en los puertos de un Estado miembro de la Unión Europea.

El Parlamento Europeo y el Consejo aprobaron en junio de 2003 los principales componentes de la propuesta de la Comisión. El Reglamento (CE) nº 1726/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de julio de 2003, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 417/2002, entró en vigor el 21 de octubre de 2003.

Al mismo tiempo, la Comisión y los Estados miembros se esforzaron por que estas nuevas normas quedaran aprobadas a escala mundial mediante una modificación del Convenio internacional de 1973 para prevenir la contaminación por los buques, en la redacción dada al mismo por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78).

De este modo, el Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) de la Organización Marítima Internacional (OMI) aprobó en diciembre de 2003 una serie de enmiendas del Anexo I de MARPOL 73/78, basadas en las medidas adoptadas por la Unión Europea. Con todo, dichas enmiendas contienen ciertas excepciones, contempladas en el apartado 7 de la Regla 13G<sup>1</sup>, referente al calendario de retirada de los petroleros de casco único, y en los apartados 5, 6 y 7 de la Regla 13H<sup>2</sup>, referente a la prohibición de transportar hidrocarburos pesados en petroleros de casco único.

Según el Reglamento (CE) nº 417/2002, en su versión modificada, los buques que enarbolan pabellón de un Estado miembro no pueden acogerse a las excepciones de la Regla 13G.

En cambio, los buques que enarbolan pabellón de un Estado miembro sí pueden acogerse a las excepciones de la Regla 13H en la medida en que operen fuera de los puertos o terminales en alta mar sometidos a jurisdicción comunitaria, sin por ello incumplir las disposiciones del Reglamento (CE) nº 417/2002 modificado.

La delegación italiana, que a la sazón asumía la Presidencia de la Unión Europea, efectuó una declaración durante el pleno del CPMM en nombre de los quince Estados miembros y de la Comisión para anunciar a todas las demás Partes de MARPOL 73/78 que los Estados miembros no autorizarían a los buques cisterna que enarbolan sus pabellones a acogerse a ninguna de esas excepciones. También declaró que los Estados miembros aplicarían las disposiciones de la letra b) del apartado 8 de las dos Reglas 13G y 13H a fin de denegar el

---

<sup>1</sup> Regla 20 según la nueva numeración del Anexo I del Convenio MARPOL 73/78 modificado.

<sup>2</sup> Regla 21 según la nueva numeración del Anexo I del Convenio MARPOL 73/78 modificado.

acceso a sus puertos o terminales en alta mar a los buques cisterna que hubiesen sido autorizados temporalmente a establecer excepciones respecto de la norma mundial<sup>3</sup>.

En consecuencia, desde la entrada en vigor de las enmiendas del Anexo I de MARPOL 73/78 (5 de abril de 2005), la normativa comunitaria es similar a las normas internacionales, que son vinculantes para todos los buques, independientemente de su pabellón y su destino. Con todo, ofrece la posibilidad de beneficiarse de las excepciones de la Regla 13H a los petroleros de casco único que enarbolan pabellón de un Estado miembro y operan fuera de los puertos de la Unión Europea.

La Comisión considera que esta posibilidad jurídica no es aceptable desde el punto de vista político con respecto a los terceros Estados contratantes de MARPOL 73/78, ante los que los Estados miembros de la Unión Europea se comprometieron formalmente a no recurrir a estas excepciones. Debe subrayarse que los buques que navegan bajo pabellón de terceros países no tienen acceso a los puertos o terminales en alta mar sometidos a jurisdicción comunitaria si aplican tales excepciones.

La postura adoptada en nombre de los Estados miembros en diciembre de 2003 reflejaba además la voluntad política expresada en varias ocasiones por diversas formaciones del Consejo y por el Consejo Europeo.

Así, el Consejo de Transportes de 6 de diciembre de 2002, *«reconociendo los decididos esfuerzos de la Comunidad Europea y de la Organización Marítima Internacional (OMI) desde el accidente del Erika, destacando la plena responsabilidad del Estado del pabellón, incluida la supervisión efectiva de empresas de clasificación que operan en su nombre, y considerando que la aplicación efectiva de medidas más rigurosas de control del Estado del puerto, incluida la proscripción de buques, es de la mayor importancia para suprimir los buques de calidad inferior,»* acuerda *«que los petróleos pesados<sup>4</sup> no deben transportarse más que en petroleros de doble casco.»*

El Consejo de Medio Ambiente ratificó el 9 de diciembre de 2002 *«las conclusiones sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación adoptadas por el Consejo de Transporte el 6 de diciembre de 2002, cuya finalidad es reforzar tanto la seguridad marítima como la prevención de la contaminación marina»* y se congratuló *«en particular de las actuaciones destinadas a acelerar la supresión gradual de los buques cisterna de casco único, a prohibir el uso de estos buques cisterna para el transporte de hidrocarburos pesados [...]»*.

Por último el Consejo Europeo de Copenhague de los días 12 y 13 de diciembre de 2002 confirmó que *«la Unión está decidida a adoptar todas las medidas necesarias para evitar la repetición de catástrofes similares y se congratula de las rápidas respuestas del Consejo y de la Comisión. La Unión también seguirá desempeñando un papel de liderazgo en los esfuerzos internacionales para lograr este objetivo, en particular en el marco de la OMI. Las conclusiones del Consejo de Transportes de 6 de diciembre de 2002 y del Consejo de Medio Ambiente de 9 de diciembre de 2002 deberán aplicarse en todos sus aspectos sin demora.»*

---

<sup>3</sup> Informe del Comité de Protección del Medio Marino sobre los resultados de su 50º período de sesiones, doc. MEPC 50/3, Anexo VI, p. 1.

<sup>4</sup> Incluye el fuel pesado, el alquitrán, el betún y los petróleos crudos pesados.

De ello se desprende que la norma comunitaria que autoriza a los buques que enarbolan pabellón de un Estado miembro a operar en condiciones excepcionales fuera de las aguas comunitarias no está en consonancia con las posiciones políticas adoptadas.

Por consiguiente, el Reglamento (CE) n° 417/2002 debe modificarse tanto para garantizar el cumplimiento de los compromisos políticos asumidos por los Estados miembros a escala mundial como para asegurar la coherencia de la política comunitaria de seguridad marítima.

El artículo 1 tiene por objeto modificar el artículo 4.3. Esta modificación consiste en ampliar el ámbito de aplicación de las disposiciones relativas al transporte de petróleo pesado de dicho Reglamento a los buques que enarbolan pabellón de un Estado miembro de la Unión Europea. Se pretende prohibir el transporte de hidrocarburos pesados a todos los petroleros de casco único que enarbolem pabellón de un Estado miembro, sea cual sea la jurisdicción a que estén sometidos los puertos, las terminales en alta mar o la zona marítima en que operen.

Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 417/2002 relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único, y por el que se deroga el Reglamento (CE) n° 2978/94 del Consejo**

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión<sup>5</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo<sup>6</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>7</sup>,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado<sup>8</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 417/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>9</sup> prevé la introducción acelerada de las normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único establecidas por el Convenio internacional de 1973 para prevenir la contaminación por los buques, en la redacción dada al mismo por el Protocolo de 1978 (en lo sucesivo, «MARPOL 73/78»), con el fin de reducir el riesgo de contaminación accidental por hidrocarburos en aguas europeas.
- (2) El citado Reglamento establece disposiciones por las que se prohíbe el transporte de petróleos pesados en petroleros de casco único con origen o destino en los puertos de la Unión Europea.
- (3) A raíz de la intervención de los Estados miembros y de la Comisión ante la Organización Marítima Internacional (OMI), esa prohibición fue adoptada a escala mundial mediante la modificación del Anexo I de MARPOL 73/78.

---

<sup>5</sup> DO C [...] de [...], p. [...].

<sup>6</sup> DO C [...] de [...], p. [...].

<sup>7</sup> DO C [...] de [...], p. [...].

<sup>8</sup> DO C [...] de [...], p. [...].

<sup>9</sup> DO L 64 de 7.3.2002, p. 1. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 2172/2004 de la Comisión (DO L 371 de 18.12.2004, p. 26).

- (4) Los apartados 5, 6 y 7 de la Regla 13H de dicho Anexo, referente a la prohibición de transportar hidrocarburos pesados en petroleros de casco único, establecen una serie de excepciones respecto de esta regla. La declaración de la Presidencia italiana de la Unión Europea, consignada en el informe oficial del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI (MEPC 50), expresa el compromiso político de no recurrir a dichas excepciones.
- (5) Con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 417/2002, los buques que enarbolan pabellón de un Estado miembro pueden acogerse a las excepciones de la Regla 13H siempre que operen fuera de los puertos o terminales en alta mar bajo jurisdicción comunitaria, sin por ello incumplir las disposiciones de dicho Reglamento.
- (6) Procede, pues, modificar el Reglamento (CE) n° 417/2002 en consecuencia.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### *Artículo 1*

En el artículo 4 del Reglamento (CE) n° 417/2002, se insertará el apartado 3 *bis* siguiente:

«3 *bis*. Ningún petrolero que transporte petróleos pesados estará autorizado a enarbolar el pabellón de un Estado miembro, salvo si se trata de un petrolero de doble casco.».

#### *Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

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

Hecho en Bruselas, el

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*

*Por el Consejo*  
*El Presidente*