



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 20.12.2002
COM(2002) 780 final

2002/0310 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 417/2002 relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 2978/94 del Consejo

(presentada por la Comisión)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. INTRODUCCIÓN

La reacción de la Comisión al vertido de petróleo del petrolero Prestige en noviembre de 2002 frente a las costas de Galicia (España) debe considerarse en relación con las medidas tomadas tras el grave vertido de petróleo frente a las costas de Bretaña (Francia) producto del accidente del Erika en diciembre de 1999. Inmediatamente después del accidente del Erika, la Comisión presentó una serie de propuestas para evitar que se produjeran de nuevo accidentes de ese tipo. Una de las medidas pertenecientes al denominado paquete Erika I fue una propuesta de Reglamento para la retirada progresiva de los petroleros monocasco. Este Reglamento se aprobó el 18 de febrero de 2002 y es de aplicación desde el 1 de septiembre de 2002¹. Esta medida se acordó también en el ámbito internacional al aprobar la Organización Marítima Internacional una revisión de su Regla 13 G del anexo I del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL) 73/78 en la 46 reunión del Comité de Protección del Medio Marino que tuvo lugar en abril de 2001. Los calendarios para la introducción progresiva del doble casco o un diseño equivalente que se aprobó finalmente, tanto en el ámbito de la UE como en el internacional, fueron menos ambiciosos que los propuestos inicialmente por la Comisión Europea.

Ahora que se ha hundido otro petrolero monocasco de 26 años de antigüedad que transportaba 77.000 toneladas de fueloil pesado y probablemente causará un desastre ambiental aún peor que el del Erika en 1999, es evidente que los planes internacionales y comunitarios no eran lo suficientemente ambiciosos.

La Comisión anunció, en su *Comunicación sobre el aumento de la seguridad en el mar como consecuencia del accidente del Prestige* (COM (2002) 681 final), una serie de medidas para reducir al mínimo en el futuro el riesgo de accidentes en los que estén implicados buques como el Erika o el Prestige. El Consejo de Transportes de 6 de diciembre de 2002 pidió, además, que se acelerara la retirada progresiva de los petroleros monocasco, se exigiera la aplicación del régimen de evaluación del estado de los buques a partir de los 15 años de antigüedad, así como que se celebraran acuerdos administrativos entre los Estados miembros con el fin de denegar el acceso a sus puertos, terminales no costeras y zonas de anclaje de los petroleros monocasco que transporten petróleo de los tipos más pesados.

La Comisión propone alcanzar esos objetivos modificando el Reglamento (CE) nº 417/2002 para ajustarlo a la propuesta inicial de la Comisión.

¹ DO L 64 de 7.3.2002, p. 1. Reglamento (CE) nº 417/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de febrero de 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) nº 2978/94, en su versión modificada por el Reglamento (CE) nº 2099/2002 (DO L 324 de 29. 11.2002, p. 1.)

2. MEDIDAS COMUNITARIAS PROPUESTAS

Resumiendo, la Comisión propone estas **tres modificaciones** del Reglamento existente:

1. Una disposición que establezca que únicamente los petroleros de doble casco podrán transportar petróleos pesados.
2. Una revisión del calendario de retirada progresiva que garantice que los petroleros monocasco de la categoría 1 no puedan utilizarse pasados los 23 años de antigüedad o 2005, los de la categoría 2, pasados los 28 años o 2010, y, los de la categoría 3, pasados los 28 años o 2015.
3. Una aplicación más amplia del régimen especial de inspección de petroleros (régimen de evaluación del estado de los buques) destinado a evaluar la integridad estructural de los petroleros monocasco de más de 15 años de antigüedad.

2.1 Prohibición del transporte de petróleos pesados en petroleros monocasco

El petróleo pesado es uno de los tipos de petróleo más contaminante. Debido a su valor comercial relativamente bajo y al riesgo comparativamente pequeño de incendio o explosión, se suele transportar en petroleros antiguos cercanos al final de su vida útil, es decir, en los buques que suponen un mayor peligro desde el punto de vista de la seguridad. Como ya indicó la Comisión en su *Comunicación sobre el aumento de la seguridad en el mar como consecuencia del accidente del Prestige*, esta circunstancia le preocupa sobremanera.

Por lo tanto, la Comisión **propone prohibir el transporte de petróleos pesados en los petroleros monocasco con destino o salida de los puertos de un Estado miembro de la UE.**

Los tipos de petróleo pesado a los que se hace referencia son el fueloil pesado, el petróleo bruto pesado, los desechos de aceite, betún de petróleo y alquitrán. Los petróleos pesados tienen un comportamiento diferente del de otros tipos de petróleo más ligeros cuando son vertidos en el mar. Debido a su volatilidad baja y a su viscosidad elevada (resistencia a la fluencia), los petróleos pesados se evaporan más lentamente que otros tipos de petróleo más ligeros y casi no se dispersan. Por ello, esos petróleos tienden a formar manchas y se degradan muy lentamente, por lo que pueden causar daños graves a los ecosistemas marinos y costeros. Por el contrario, los accidentes en los que se vierten petróleos más ligeros pueden ocasionar contaminación atmosférica, ya que ese tipo de petróleo se evapora.

Es obvio a lo largo de las costas españolas el gran reto al que se enfrentan los habitantes de la costa gallega para limpiar el fueloil pesado vertido por el Prestige.

Cuadro 1: volumen de petróleo importado y exportado anualmente (extra e intra UE) por mar, total EUR-15 (millones de toneladas)

<i>Producto</i>	Importaciones	Exportaciones
Fueloil pesado	35,7	28,2
Petróleo bruto pesado*	70,0	0
Betún de petróleo y alquitrán	0,18	0,55
Desechos de aceite	0	0
Comercio total de petróleo con origen y destino en puertos de la UE	c.a. 800,0	

Fuente: Eurostat (COMEXT)

** Se calcula que en 2001 el petróleo bruto pesado representó aproximadamente el 15 % de todo el petróleo importado a la UE.*

El sector considera que se dispone de la capacidad suficiente en petroleros de doble casco para que esta propuesta no afecte a la seguridad del abastecimiento.

2.2 Aceleración del plan existente de retirada progresiva de los petroleros monocasco

2.2.1 Legislación en vigor

Para los fines del plan de retirada progresiva, se han determinado las diferentes categorías de petroleros por tonelaje, construcción y antigüedad del buque. Se han establecido las siguientes categorías:

- Categoría 1: los petroleros monocasco "pre-MARPOL" son los petroleros, cuyo peso muerto es igual o superior a 20.000 toneladas, que transportan petróleo bruto y los buques, cuyo peso muerto es igual o superior a 30.000 toneladas, que transportan productos petroleros, y no disponen de tanques de lastre separados en lugares protegidos.
- Categoría 2: los petroleros monocasco MARPOL son del mismo tamaño que los de la categoría 1, pero están equipados de tanques de lastre separados en lugares protegidos.
- Categoría 3: los petroleros monocasco cuyo peso muerto se sitúa entre 5.000 toneladas y los límites de las categorías 1 y 2.

Note: por lo general, los petroleros de la categoría 1 han sido construidos antes de 1982 y los de la categoría 2 entre 1982 y 1996.

El plan de retirada progresiva de los petroleros monocasco actualmente en vigor con arreglo al Reglamento (CE) n° 417/2002 establece las siguientes fechas finales (fechas límite) de utilización de los petroleros que arriban a los puertos y plataformas no costeras bajo la jurisdicción de los Estados miembros y de petroleros que enarbolan el pabellón de un Estado miembro:

- hasta 2007 en lo referente a los petroleros de categoría 1
- hasta 2015 en lo referente a los petroleros de las categorías 2 y 3.

En segundo lugar, el Reglamento establece límites de antigüedad para las diferentes categorías de petroleros monocasco según su categoría y año de construcción. Esos límites de antigüedad están situados, por lo general, entre 26 y 30 años.

Los límites de antigüedad anteriormente mencionados y las fechas de retirada progresiva se establecieron al mismo tiempo que, y de conformidad con, los límites de antigüedad establecidos en la correspondiente normativa internacional de la OMI: la regla 13 G revisada del anexo I del Convenio MARPOL.

La Comisión tomó la iniciativa de establecer el plan de retirada progresiva anteriormente mencionado en el ámbito europeo e internacional mediante un Reglamento incluido en el paquete Erika I de 21 de marzo de 2000. Sin embargo, la propuesta inicial se suavizó considerablemente durante el procedimiento legislativo posterior.

La Comisión había propuesto, para más señas, las fechas de 2005, 2010 y 2015 como el plazo final (fechas límite) para las categorías 1, 2 y 3 respectivamente. Como ya se ha mencionado anteriormente, los dos primeros plazos se cambiaron a 2007 y 2015 respectivamente.

También fue importante el cambio del límite de antigüedad para los petroleros de la categoría 1. La Comisión había propuesto un límite máximo de antigüedad de 23 años para esta categoría de petroleros que es la más antigua de todas, pero ese límite fue ampliado a una gama entre 26 y 30 años en la legislación que se adoptó finalmente.

El Prestige y el Erika eran petroleros de la categoría 1 con 26 años de antigüedad cuando sufrieron el accidente fatal. De acuerdo con la legislación vigente, el Prestige habría sido retirado en marzo de 2005.

2.2.2 Modificaciones del plan de retirada progresiva que se proponen

Los graves vertidos de petróleo en aguas comunitarias producto de los accidentes de los petroleros Erika y Prestige han planteado importantes dudas sobre la adecuación de los límites de antigüedad introducidos por el Reglamento nº 427/2002.

El objetivo de las modificaciones que introduce esta propuesta es rebajar el límite de antigüedad y las fechas límite hasta el nivel inicialmente propuesto en el paquete Erika I con el fin de obtener una mayor protección del medio ambiente marino.

Los petroleros de la categoría 1 son los petroleros más vulnerables y antiguos. Deben retirarse urgentemente. Por ello se adelanta la fecha final para dejar de utilizarlos, de acuerdo con el presente Reglamento, de 2007 a 2005 y se introduce un límite de antigüedad de 23 años.

Los petroleros de la categoría 2 (denominados petroleros MARPOL) ofrecen una mejor protección contra el encallamiento y las colisiones. De acuerdo con la Ley de contaminación petrolera de los Estados Unidos de 1990, la Comisión propuso como plazo final 2010 y como límite de antigüedad máximo 28 años. Se vuelve a la propuesta inicial de la Comisión, pero en los casos en que el Reglamento (CE) nº 417/2002 es más estricto, se mantiene tal cual.

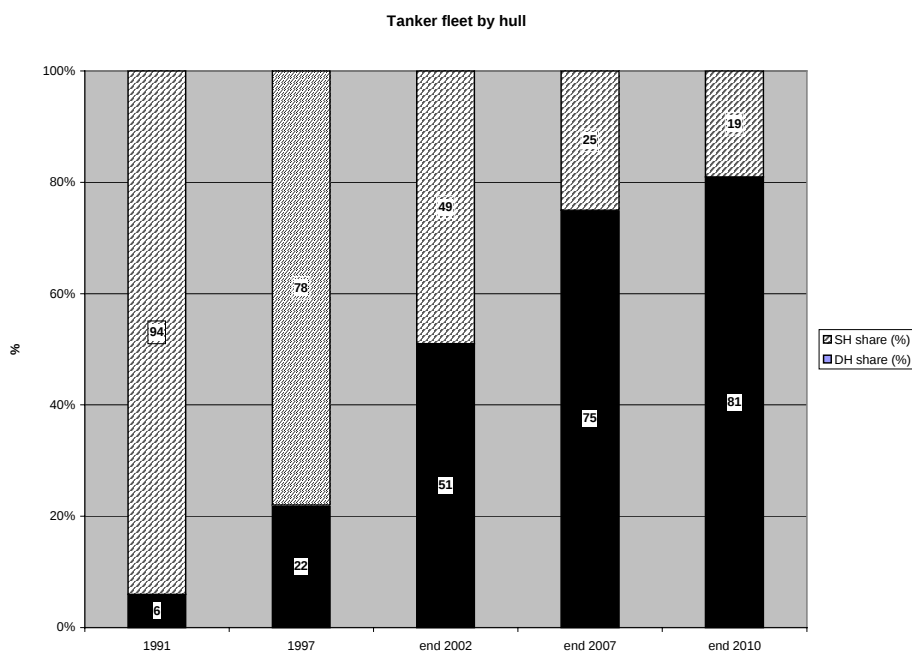
En el caso de los petroleros más pequeños cuyo peso muerto es inferior a 20.000/30.000 toneladas, es decir, los pertenecientes a la categoría 3, que se utilizan frecuentemente en la navegación regional, las normas establecidas en el Reglamento 417/2002 solo difieren ligeramente de las de la propuesta Erika I inicial. Sin embargo, se propone que el límite de antigüedad para esos buques no supere, en ningún caso, los 28 años como se propone también para la categoría 2.

2.2.3 *Repercusiones de las medidas propuestas en la flota de petroleros*

La aceleración de la retirada progresiva de los petroleros monocasco utilizados en el transporte de todo tipo de petróleo afectará no sólo a los petroleros monocasco que enarbolan pabellón de la UE, sino también a la flota mundial de petroleros que arriban a los puertos de la UE. El comercio de petróleo con destino u origen en los puertos de la UE representa el 28 % del comercio total de los petroleros.

La flota petrolera mundial tiene una capacidad de casi 330 millones de toneladas de peso muerto y está sufriendo una rápida modernización. El sector petrolero se ha adelantado a la aplicación del plan vigente de retirada progresiva tal y como indica el gráfico siguiente:

Gráfico 1: previsiones actuales sobre la sustitución de la flota mundial de petroleros monocasco
Fuente: Intertanko



De acuerdo con la información aportada por la Asociación Internacional de Propietarios Independientes de Petroleros (Intertanko), el sector de los petroleros está llevando a cabo el plan de renovación más extenso de su historia en una década y media. El índice de renovación a principios de 2002 era más elevado que en 1985, el año en que se alcanzó el máximo histórico de desguaces con 30 millones de toneladas de peso muerto eliminadas. Hasta 60 millones de toneladas de peso muerto tendrán que sacrificarse de la flota actual para 2005 para compensar la llegada de los petroleros de doble casco que se están construyendo.

La cartera de pedidos actual (astilleros de todo el mundo) incluye 600 petroleros de más de 10.000 toneladas de peso muerto que suman un total de 60 millones de toneladas de peso muerto. Se espera que esta propuesta fomente aún más la construcción de nuevos buques.

Teniendo en cuenta el exceso de capacidad actual de la flota mundial de petroleros y la gran cantidad de petroleros encargada, no hay razones para temer que se interrumpa el suministro de petróleo como resultado de estas propuestas. La Comisión es consciente, sin embargo, de las considerables repercusiones económicas que estas propuestas pueden tener en el sector de los petroleros y presentará análisis económicos adicionales tan pronto como sea posible.

2.3 Régimen de evaluación del estado de los buques

El régimen de evaluación del estado de los buques introducido por el Reglamento (CE) nº 417/2002 es un régimen adicional de inspecciones más detalladas cuya finalidad específica es detectar las debilidades estructurales de los petroleros monocasco. Esas inspecciones las realiza cada dos años y medio el Estado del pabellón o, en su nombre, las sociedades de clasificación. Las inspecciones más detalladas son imprescindibles, ya que la seguridad de un buque no depende únicamente de su antigüedad, sino también de su integridad estructural, que muchas veces está condicionada por el mantenimiento, por ejemplo.

La idea principal de la legislación de la UE y de la OMI es que los petroleros monocasco de las categorías 1 y 2 que no hayan alcanzado su límite de antigüedad sólo puedan seguir navegando pasados el 2005 y el 2010 respectivamente si han superado la inspección del régimen de evaluación de su estado. Si no es el caso, aunque sean relativamente nuevos, no estarán autorizados a navegar con destino ni origen en los puertos de la UE ni bajo pabellón de la UE.

El Reglamento (CE) nº 417/2002 y la regla 13 G del anexo I de MARPOL exigen actualmente que los petroleros de las categorías 1 y 2 se sometan al régimen de evaluación de estado a partir de la fecha aniversario de su entrega en 2005 y 2010 respectivamente. El régimen de evaluación **no** se aplica actualmente a los buques más pequeños de la categoría 3. Sin embargo, como esos buques pueden originar una contaminación grave, la Comisión propone que se les obligue también a someterse al régimen de evaluación de su estado.

Por tal motivo, la Comisión propone que se introduzca un requisito según el cual todas las demás categorías de petroleros monocasco tendrán que someterse al régimen de evaluación de su estado a partir de los 15 años de antigüedad. La Comisión sabe que un régimen general de este tipo planteará un problema de capacidad a los inspectores que realizan esas inspecciones, por lo que considera que 2005 es una fecha adecuada para que empiece su aplicación.

3. CONSIDERACIONES ESPECÍFICAS

3.1 Finalidad y ámbito de aplicación (*apartados 1 y 2 del artículo 1*)

Se modifica el artículo 1 para añadir como finalidad nueva la prohibición del uso de petroleros monocasco para transportar petróleos pesados (*apartado 1 del artículo 1*)

Se modifica ligeramente el ámbito de aplicación para que incluya las "zonas de anclaje", es decir, para que cubra los petroleros, cuyo peso muerto sea igual o superior a 5.000 toneladas, que accedan a un puerto, un terminal no costero o una zona de anclaje sometidos a la jurisdicción de un Estado miembro, independientemente del pabellón que enarbolan y los que arbolan el pabellón de un Estado miembro. Concuerda esto con la versión modificada de la Directiva 95/21/CE², que incluye en su ámbito de aplicación las zonas de anclaje en las que los Estados del puerto tienen jurisdicción y pueden realizar inspecciones (*letra a) del apartado 2 del artículo 1*).

Además, se modifica el ámbito de aplicación para que abarque los petroleros cuyo peso muerto sea igual o superior a 600 toneladas, con el fin de garantizar que la prohibición del transporte de petróleos pesados en los petroleros monocasco se aplique también a los petroleros pequeños cuyo peso muerto esté situado entre las 600 y 5000 toneladas. Concuerda esto con el límite inferior de tamaño propuesto inicialmente por la Comisión (*letra b) del apartado 2 del artículo 1*).

3.2 Prohibición del uso de petroleros monocasco para el transporte de los tipos de petróleo pesado más contaminantes (*apartado 3 del artículo 1 y letra b) del apartado 4 del artículo 1*)

La nueva definición nº 14 especifica qué tipos de petróleo pesado no podrán transportarse en petroleros monocasco con destino u origen en los puertos de la UE, terminales no costeros o zonas de anclaje y las nuevas definiciones nº 15, 16, 17 y 18 especifican más detalladamente las características de esos tipos de petróleo. Se han tomado las definiciones de la Nomenclatura Combinada (códigos NC) del Reglamento (CE) nº 1832/2002 de la Comisión, de 1 de agosto de 2002, por el que se modifica el anexo I del Reglamento (CEE) nº 2658/87 del Consejo relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común. Los tipos de petróleo que se han seleccionado son los de gran viscosidad que, en caso de vertido, se hunden o flotan en el mar y causan la peor contaminación posible del medio ambiente marino y costero (*apartado 3 del artículo 1*).

Esta prohibición figura en una disposición del *nuevo* apartado 2 del artículo 4. Este artículo exige que el transporte de petróleos pesados con destino u origen en puertos de la UE se realice en petroleros de doble casco, sea cual sea su pabellón.

Se elimina el *actual* apartado 2 del artículo 4, ya que se refiere a requisitos especiales para petroleros de la categoría 1 de más de 25 años de antigüedad. Como el nuevo límite de antigüedad que se propone para ese tipo de buques es de 23 años, este artículo no procede ya (*letra b) del apartado 4 del artículo 1*).

3.3 Aceleración del plan existente de retirada progresiva de los petroleros monocasco (*letra a) del apartado 4 del artículo 1*)

Se modifica el calendario de retirada progresiva de los petroleros monocasco incluido en el Reglamento (CE) nº 417/2002 de manera que incluya en nuevo límite de antigüedad de 23 años para los petroleros de la categoría 1 y una antigüedad máxima de 28 años para los petroleros de las categorías 2 y 3. Concuerda esto con

² DO L 157 de 7.7.1995, p. 1, en su versión modificada.

los límites de antigüedad propuestos inicialmente por la Comisión, al igual que las nuevas fechas finales reintroducidas por el presente Reglamento, a saber, 2005, 2010 y 2015 (*letra a) del apartado 4 del artículo 1*).

3.4 Aplicación más temprana del régimen de evaluación del estado de los buques (apartado 5 del artículo 1)

El apartado 5 del artículo 1 propone la modificación del artículo 5 del Reglamento (CE) nº 417/2002 con el fin de que la aplicación del régimen de evaluación del estado de los buques, a partir de la fecha aniversario de la entrega del buque en 2005, sea obligatoria para todos los demás petroleros monocasco de más de 15 años de antigüedad. Con la fecha de 2005 los Estados de pabellón y las sociedades de clasificación que realizan las inspecciones en nombre de estos dispondrán de un plazo suficiente para prepararse para las inspecciones del régimen de evaluación del estado de los buques. La antigüedad de 15 años se ajusta a la práctica establecida de someter los petroleros a inspecciones más detalladas para detectar problemas relacionados con la antigüedad.

El requisito de aplicación del régimen de evaluación del estado de los buques a los petroleros de la categoría 1 que entren en los puertos de la UE o enarboleden el pabellón de la UE es innecesario ya que, de acuerdo con la propuesta, esos buques se retirarán en 2005. Se modifica el artículo 5 de manera que incluya a los petroleros de la categoría 3. Se aplicará el régimen de evaluación del estado de los buques aprobado mediante la Resolución CPMM 94 (46) y modificado por la Resolución CPMM 99 (48), teniendo en cuenta las fechas de aplicación y las categorías de petroleros especificadas en el presente Reglamento.

4. CALENDARIO DE APROBACIÓN DE LA PROPUESTA PREVISTO

Dada la urgencia de conseguir una mayor seguridad en el comercio marítimo de petróleo y dado que esta medida debe someterse al procedimiento de codecisión, la Comisión insta a las instituciones implicadas (el Parlamento Europeo y el Consejo) a aprobar esta medida cuanto antes para que entre en vigor, como muy tarde, en marzo de 2003.

La Comisión pide también a los Estados miembros que se aseguren de que se tomen medidas similares en la Organización Marítima Internacional para conseguir los mejores resultados y de que se introduzca también un régimen de inspección similar al régimen de evaluación del estado de los buques para petroleros de doble casco de más de 15 años de antigüedad.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 417/2002 relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 2978/94 del Consejo

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 Comisión³,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social⁴,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁵,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado⁶,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) nº 417/2002⁷ establece un programa de introducción progresiva acelerada de las normas en materia de doble casco o de diseño equivalente establecidas por el Convenio MARPOL 73/78 para los petroleros de casco único con el fin de limitar el riesgo de contaminación accidental por petróleo de las aguas europeas.
- (2) La Comunidad teme que los límites de antigüedad para el uso de petroleros monocasco establecidos en el Reglamento no sean lo suficientemente estrictos y considera que, teniendo en cuenta, en particular, el naufragio del Prestige, petrolero monocasco de la categoría 1, de la misma antigüedad que el Erika, es decir, 26 años, deberían rebajarse aún más esos límites de antigüedad.
- (3) La *Comunicación de la Comisión sobre la seguridad marítima del transporte de petróleo*⁸ proponía unos límites de antigüedad de 23, de 28 y de 25 a 30 años respectivamente para las tres categorías de petroleros monocasco y las fechas finales de 2005, 2010 y 2015. La propuesta inicial establecía que el Reglamento se aplicaría a

³ DO C [...] de [...], p. [...].

⁴ DO C [...] de [...], p. [...].

⁵ DO C [...] de [...], p. [...].

⁶ DO C [...] de [...], p. [...].

⁷ OJ L 64 de 7.3.2002, p.1. Reglamento modificado por el Reglamento (CE) nº 2099/2002 (DO L 198 de 29.11.2002, p. 1).

⁸ COM (2000) 142 final de 21.3.2000.

los petroleros de más de 600 toneladas de peso muerto. Los límites que se incluyeron finalmente en el Reglamento (CE) nº 417/2002 eran, tras las negociaciones, menos estrictos en todos los sentidos.

- (4) La *Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre el aumento de la seguridad en el mar*⁹, como reacción al accidente del Prestige, afirmaba que la Comisión tenía la intención de proponer un Reglamento para prohibir el transporte, con origen o destino en los puertos de los Estados miembros, de petróleo pesado en petroleros monocasco.
- (5) En las conclusiones del Consejo de 6 de diciembre de 2002 se pedía a la Comisión que presentara urgentemente una propuesta para la retirada progresiva acelerada de los petroleros monocasco que incluyera el régimen de evaluación del estado de los buques para los petroleros de más de 15 años de antigüedad, fuera cual fuera su diseño. El Consejo acordó también que únicamente los petroleros de doble casco podrían transportar petróleo pesado.
- (6) La finalidad del régimen de evaluación del estado de los buques es detectar puntos débiles en la estructura de los petroleros y, por lo tanto, debería ser de aplicación a partir de 2005 a todos los petroleros de más de 15 años de antigüedad.
- (7) El Parlamento Europeo pidió, en su resolución EP XXXXX sobre el desastre del petrolero Prestige frente a las costas de Galicia de 21 de noviembre de 2002, medidas más estrictas que entren en vigor más rápidamente y afirmó que este nuevo desastre de un petrolero subrayaba una vez más la necesidad de tomar medidas eficaces en el ámbito internacional y de la UE con el fin de mejorar significativamente la seguridad marítima.
- (8) El Reglamento (CE) nº 417/2002 debe modificarse en consecuencia.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

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

- 1) En el artículo 1, se añade el texto siguiente:

" y prohibir el transporte, con origen o destino en los puertos de los Estados miembros, de petróleos pesados en petroleros monocasco."
- 2) El artículo 2 queda modificado como sigue:
 - a) El primer guión del apartado 1 se sustituye por el guión siguiente:

"- que accedan a un puerto, un terminal no costero o una zona de anclaje sometidos a la jurisdicción de un Estado miembro, independientemente del pabellón que enarboles, o"

⁹ COM (2002) 681 final de 3.12.2002.

b) En el apartado 1, se añade el texto siguiente:

"Para los fines del apartado 2 del artículo 4, el presente Reglamento se aplicará a los petroleros de peso muerto igual o superior a 600 toneladas."

3) En el artículo 3, se añaden las definiciones siguientes:

"14. *petróleo pesado*: fueloil pesado, petróleo bruto pesado, desechos de aceite, betún de petróleo y alquitrán.

15. *fueloil pesado*: los productos petroleros clasificados bajo los códigos NC¹⁰ 2710 19 51, 2710 19 55, 2710 19 61, 2710 19 63, 2710 19 65 y 2710 19 69.

16. *petróleo bruto pesado*: el petróleo bruto clasificado bajo el código 2709 00 90 cuyo grado API sea inferior a 30.

17. *desechos de aceite*: aquellos que contienen principalmente aceites de petróleo y minerales bituminosos, mezclados o no con agua, clasificados bajo los códigos NC 2710 91 00 y 2710 99 00.

18. *betún de petróleo y alquitrán*: los productos petroleros clasificados bajo el código NC 2713 20 00, 2713 90 10, 2713 90 90 y 2715 00 00."

4) El artículo 4 queda modificado como sigue:

a) En el apartado 1, las letras a), b) y c) se sustituyen por las letras siguientes:

"a) en lo referente a los petroleros de categoría 1:

- 2003, los buques entregados en 1980 o antes
- 2004, los buques entregados en 1981
- 2005, los buques entregados en 1982 o más tarde

b) en lo referente a los petroleros de categoría 2:

- 2003, los buques entregados en 1975 o antes
- 2004, los buques entregados en 1976
- 2005, los buques entregados en 1977
- 2006, los buques entregados en 1978 y 1979
- 2007, los buques entregados en 1980 y 1981
- 2008, los buques entregados en 1982
- 2009, los buques entregados en 1983

¹⁰ Según se define en el Reglamento (CE) n° 1832/2002 de la Comisión, de 1 agosto 2001, por el que se modifica el anexo I del Reglamento (CEE) n° 2658/87 del Consejo, relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común (DO L 290 de 28.10.2002, p. 1).

- 2010, los buques entregados en 1984 o más tarde

c) en lo referente a los petroleros de categoría 3:

- 2003, los buques entregados en 1975 o antes
- 2004, los buques entregados en 1976
- 2005, los buques entregados en 1977
- 2006, los buques entregados en 1978 y 1979
- 2007, los buques entregados en 1980 y 1981
- 2008, los buques entregados en 1982
- 2009, los buques entregados en 1983
- 2010, los buques entregados en 1984
- 2011, los buques entregados en 1985
- 2012, los buques entregados en 1986
- 2013, los buques entregados en 1987
- 2014, los buques entregados en 1988
- 2015, los buques entregados en 1989 o más tarde."

b) el apartado 2 se sustituye por el apartado siguiente:

"2. Queda prohibida la entrada en los puertos, terminales no costeros y zonas de anclaje bajo la jurisdicción de un Estado miembro de todo petrolero que transporte petróleos pesados, sea cual sea el pabellón que enarbole, a no ser que tenga doble casco".

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

"Artículo 5

Cumplimiento del régimen de evaluación del estado de los buques de las categorías 2 y 3

1. No se autorizará la entrada de los petroleros de más de 15 años de antigüedad en los puertos, terminales no costeros y zonas de anclaje sometidos a la jurisdicción de un Estado miembro después de la fecha aniversario de su entrega en 2005 para los petroleros de la categoría 2 y 3, a no ser que cumplan el régimen de evaluación del estado de los buques a que se refiere el artículo 6.
2. Las autoridades competentes de un Estado miembro podrán autorizar que los petroleros de más de 15 años de antigüedad con pabellón de dicho Estado miembro sigan navegando después de la fecha aniversario de su entrega en 2005 en el caso de los buques de las categorías 2 y 3, pero únicamente con la condición de que se

sometan al régimen de evaluación del estado de los buques a que se refiere el artículo 6."

Artículo 2

La Presidencia del Consejo, en nombre de los Estados miembros, y la Comisión informarán conjuntamente a la Organización Marítima Internacional de la adopción del presente Reglamento, haciendo referencia al apartado 3 del artículo 211 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Artículo 3

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en todos los Estados miembro.

Hecho en Bruselas, el [...]

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente