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

►B ►M1 DIRECTIVA 2005/35/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 7 de septiembre de 2005

relativa a la contaminación procedente de buques y a la introducción de sanciones, incluidas las sanciones penales, para las infracciones de contaminación ◄

►C2 (Texto pertinente a efectos del EEE) ◄

(DO L 255 de 30.9.2005, p. 11)

Modificada por:

		Diario Oficial		
		n°	página	fecha
►M1	Directiva 2009/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009	L 280	52	27.10.2009

Rectificado por:

►C1 Rectificación, DO L 33 de 4.2.2006, p. 87 (2005/35/CE)
►C2 Rectificación, DO L 105 de 13.4.2006, p. 66 (2005/35/CE)

▼B

►M1 DIRECTIVA 2005/35/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 7 de septiembre de 2005

relativa a la contaminación procedente de buques y a la introducción de sanciones, incluidas las sanciones penales, para las infracciones de contaminación ◄

►C2 (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, su artículo 80, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ([1]),

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ([2]),

Considerando lo siguiente:

(1) La política de la Comunidad en materia de seguridad marítima aspira a un elevado nivel de seguridad y de protección del medio ambiente, y está basada en el entendimiento de que todos los que participan en el transporte marítimo de mercancías son responsables de que los buques utilizados en aguas comunitarias cumplan las reglas y normas que les son aplicables.

(2) Las normas materiales que se aplican en todos los Estados miembros sobre descargas de sustancias contaminantes procedentes de buques están basadas en el Convenio Marpol 73/78; sin embargo, dichas normas son incumplidas a diario por un número muy elevado de buques que navegan por aguas comunitarias, sin que se adopten medidas correctoras.

(3) La aplicación del Convenio Marpol 73/78 no es homogénea en los Estados miembros, por lo que es necesaria una armonización de su aplicación a escala comunitaria. Se observan, en particular, diferencias significativas en la práctica de los Estados miembros en materia de imposición de sanciones por descargas de sustancias contaminantes procedentes de buques.

(4) Las medidas disuasorias forman parte integrante de la política comunitaria de seguridad marítima, ya que crean un vínculo entre la responsabilidad de cada uno de los agentes que participan en el transporte de mercancías contaminantes por mar y la posibilidad de ser objeto de sanciones; así pues, para proteger eficazmente el medio ambiente son necesarias sanciones eficaces, disuasorias y proporcionadas.

(5) A tal efecto es necesaria la aproximación, mediante los instrumentos jurídicos adecuados, de las disposiciones legales vigentes, en particular en lo que respecta a la definición precisa de la infracción en cuestión, a las excepciones y a las normas mínimas en materia de sanciones, así como a la responsabilidad y jurisdicción.

(6) La presente Directiva se complementa con normas detalladas sobre delitos y sanciones así como con otras disposiciones esta-

([1]) DO C 220 de 16.9.2003, p. 72.

([2]) Dictamen del Parlamento Europeo de 13 de enero de 2004 (DO C 92 E de 16.4.2004, p. 77), Posición Común del Consejo de 7 de octubre de 2004 (DO C 25 E de 1.2.2005, p. 29), Posición del Parlamento Europeo de 23 de febrero de 2005 (no publicada aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 12 de julio de 2005.

▼B

blecidas en la Decisión marco 2005/667/JAI del Consejo, de 12 de julio de 2005, destinada a reforzar el marco penal para la represión de la contaminación procedente de buques ([1]).

(7) Ni el régimen internacional que gobierna la responsabilidad civil y las indemnizaciones por contaminación por hidrocarburos, ni el que regula la contaminación procedente de otras sustancias peligrosas o nocivas son lo suficientemente disuasorios para inducir a los participantes en el transporte marítimo de cargas peligrosas a poner fin a prácticas que incumplen las normas; el efecto disuasorio buscado sólo puede conseguirse mediante la instauración de sanciones aplicables a toda persona que cause contaminación marina o contribuya a ella. Las sanciones deben ser aplicables no sólo al armador o al capitán del buque, sino también al propietario de la carga, la sociedad de clasificación o cualquier otra persona involucrada.

(8) Las descargas de sustancias contaminantes procedentes de buques deben considerarse infracciones si se han realizado de forma intencional o con imprudencia temeraria o negligencia grave. ►C2 Estas infracciones se consideran infracciones penales con arreglo a las disposiciones de la Decisión marco 2005/667/JAI, que complementa la presente Directiva, y en las circunstancias previstas en dicha Decisión. ◄

(9) Las sanciones por descargas de sustancias contaminantes procedentes de buques no afectan a la responsabilidad civil de las partes y no están, en consecuencia, sujetas a ninguna norma que limite o atribuya la responsabilidad civil, ni limitan ellas mismas la eficaz indemnización de las víctimas de incidentes de contaminación.

(10) Es necesario potenciar una cooperación eficaz entre los Estados miembros para garantizar que las descargas de sustancias contaminantes procedentes de buques se detecten a tiempo y los infractores puedan ser identificados. Por esta razón, la Agencia Europea de Seguridad Marítima creada por el Reglamento (CE) nº 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo ([2]) tiene una función clave en la cooperación con los Estados miembros para desarrollar soluciones técnicas y prestar asistencia técnica en la aplicación de la presente Directiva, así como para ayudar en la realización de cualquier tarea que tenga encomendada la Comisión para la aplicación efectiva de esta Directiva.

(11) Para prevenir y combatir con mayor eficacia la contaminación marina, deben crearse sinergias entre las autoridades encargadas de hacer aplicar la ley, como los servicios nacionales de guardacostas. En este contexto, la Comisión debe iniciar un estudio de viabilidad, en el que aparezcan con claridad los costes y los beneficios, de un servicio de guardacostas europeo dedicado a la prevención y respuesta a la contaminación. Este estudio, si procede, debe ir seguido de una propuesta de servicio de guardacostas europeo.

(12) Si hay pruebas objetivas claras que indiquen que se ha producido una descarga que ha causado daños graves o que amenaza con causarlos, los Estados miembros deben poner el asunto en manos de sus autoridades competentes para que éstas inicien procedimientos acordes con lo dispuesto en el artículo 220 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982.

(13) La aplicación de la Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y

([1]) Véase la página 164 del presente Diario Oficial.
([2]) DO L 208 de 5.8.2002, p. 1. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) nº 724/2004 (DO L 129 de 29.4.2004, p. 1).

▼B

residuos de carga [1], es, junto con la presente Directiva, un instrumento clave en el paquete de medidas destinado a evitar la contaminación procedente de buques.

(14) Las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva deben aprobarse con arreglo a 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].

(15) Dado que los objetivos de la acción pretendida de la presente Directiva, a saber, la incorporación a la legislación comunitarias de las normas internacionales en materia de contaminación procedente de buques y el establecimiento de sanciones, tanto de carácter penal como administrativo, por la infracción de dichas normas, para conseguir un buen nivel de seguridad y protección medioambiental en el transporte marítimo, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, pueden lograrse mejor, a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

(16) La presente Directiva respeta plenamente la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea; debe garantizarse un juicio justo e imparcial a cualquier persona sospechosa de haber cometido una infracción, así como la proporcionalidad de las sanciones.

HAN ADOPTADO L A PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Finalidad

▼M1

1. El objetivo de la presente Directiva es incorporar las normas internacionales en materia de contaminación procedente de buques en el Derecho comunitario y garantizar que los responsables de las descargas de sustancias contaminantes estén sujetos a las sanciones adecuadas, incluidas sanciones penales, con el fin de mejorar la seguridad marítima y la protección del medio ambiente marino en relación con la contaminación procedente de buques.

▼B

2. La presente Directiva no impide a los Estados miembros adoptar medidas más restrictivas en materia de contaminación procedente de buques con arreglo al Derecho internacional.

Artículo 2

Definiciones

A efectos de la presente Directiva se entenderá por:

1) «Marpol 73/78», el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (1973) y su Protocolo de 1978, en su versión actualizada;

2) «sustancias contaminantes», las reguladas en los anexos I (Hidrocarburos) y II (Sustancias nocivas líquidas a granel) del Marpol 73/78;

---

[1] DO L 332 de 28.12.2000, p. 81. Directiva modificada por la Directiva 2002/84/CE (DO L 324 de 29.11.2002, p. 53).

[2] DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

▼B

3) «descarga», cualquier derrame procedente de un buque por cualquier causa, como se menciona en el artículo 2 del Marpol 73/78;

4) «buque», todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles y los artefactos flotantes, con independencia del pabellón que enarbolen;

▼M1

5. «Persona jurídica», toda persona jurídica conforme al Derecho nacional aplicable, a excepción de los Estados u organismos públicos en el ejercicio de la autoridad estatal o de las organizaciones internacionales públicas.

▼B

Artículo 3

Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplicará, de conformidad con el Derecho internacional, a las descargas de sustancias contaminantes realizadas en:

a) las aguas interiores de los Estados miembros, incluidos sus puertos, siempre que sea aplicable el régimen Marpol;

b) las aguas territoriales de un Estado miembro;

c) los estrechos utilizados para navegación internacional sujetos al régimen de paso en tránsito, según lo establecido en la parte III, sección 2, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, en la medida en que un Estado miembro ejerza jurisdicción sobre ellos;

d) la zona económica exclusiva o la zona equivalente de un Estado miembro, establecida de conformidad con el Derecho internacional, y

e) alta mar.

2. La presente Directiva se aplicará a las descargas de sustancias contaminantes procedentes de todo buque, con independencia del pabellón que enarbole, excepto si se trata de buques de guerra, unidades navales auxiliares u otros buques que, siendo propiedad de un Estado o estando a su servicio, sólo presten por el momento servicios gubernamentales de carácter no comercial.

▼M1

Artículo 4

Infracciones

1. Los Estados miembros velarán por que las descargas de sustancias contaminantes procedentes de buques, incluidas las descargas de menor importancia, realizadas en cualquiera de las zonas enumeradas en el artículo 3, apartado 1, se consideren infracciones si se han cometido dolosamente, con imprudencia temeraria o negligencia grave.

2. Cada Estado miembro adoptará las medidas necesarias para garantizar que toda persona física o jurídica que cometa una infracción en el sentido del apartado 1 pueda ser considerada responsable.

Artículo 5

Excepciones

1. Las descargas de sustancias contaminantes realizadas en cualquiera de las zonas mencionadas en el artículo 3, apartado 1, no se considerarán infracciones siempre que cumplan las condiciones establecidas en el anexo I, reglas 15, 34, 4.1 o 4.3 o en el anexo II, reglas 13, 3.1.1 o 3.1.3, del Marpol 73/78.

▼M1

2. Las descargas de sustancias contaminantes realizadas en las zonas mencionadas en el artículo 3, apartado 1, letras c), d) y e), no se considerarán infracciones por parte del armador, del capitán del buque o de la tripulación, siempre que cumplan las condiciones establecidas en el anexo I, regla 4.2, o en el anexo II, regla 3.1.2 del Marpol 73/78.

Artículo 5 bis

Infracciones penales

1. Los Estados miembros garantizarán que las infracciones en el sentido de los artículos 4 y 5 se consideren infracciones penales.

2. El apartado 1 no se aplicará a los casos de menor importancia, cuando el acto cometido no cause un deterioro de la calidad del agua.

3. Los casos repetidos de menor importancia que produzcan, no singularmente sino conjuntamente, un deterioro de la calidad del agua se considerarán infracción penal cuando se hayan cometido dolosamente, con imprudencia temeraria o negligencia grave.

Artículo 5 ter

Instigación y complicidad

Los Estados miembros velarán por que la instigación o la complicidad en relación con una infracción penal cometida dolosamente y mencionada en el artículo 5 *bis*, apartados 1 y 3, sea castigada como infracción penal.

▼B

Artículo 6

Medidas aplicadas a los buques que se encuentren en puertos de los Estados miembros

1. Si la constatación de irregularidades u otros datos de que se disponga levantan la sospecha de que un buque que se encuentre voluntariamente en un puerto o terminal costera de un Estado miembro ha efectuado o está efectuando una descarga de sustancias contaminantes en cualquiera de las zonas enumeradas en el artículo 3, apartado 1, el Estado miembro se asegurará de que se realicen las oportunas inspecciones, teniendo en cuenta las directrices pertinentes adoptadas por la Organización Marítima Internacional (OMI) de conformidad con la legislación nacional.

2. Si las inspecciones prescritas en el apartado 1 revelan hechos que pudieran constituir indicios de una infracción con arreglo al artículo 4, se informará a las autoridades competentes de dicho Estado miembro y a las autoridades del Estado del pabellón.

Artículo 7

Medidas aplicadas por los Estados ribereños a los buques en tránsito

1. Si la supuesta descarga de sustancias contaminantes tiene lugar en una de las zonas indicadas en el artículo 3, apartado 1, letras b), c), d) o e), y el buque sospechoso no hace escala en ningún puerto del Estado miembro que posea la información relativa a dicha descarga, se aplicará lo siguiente:

a) si el buque realiza su siguiente escala en un puerto de otro Estado miembro, los dos Estados miembros interesados colaborarán estrechamente en las inspecciones prescritas en el artículo 6, apartado 1, así como en la decisión sobre las medidas pertinentes en relación con la descarga en cuestión;

▼B

b) si el buque realiza su siguiente escala en un puerto de un Estado no comunitario, el Estado miembro tomará las medidas necesarias para que dicho puerto reciba la información pertinente sobre la supuesta descarga, y solicitará al Estado rector del mismo que emprenda las actuaciones apropiadas en relación con la descarga en cuestión.

2. Cuando existan pruebas objetivas claras de que un buque que navegue en las zonas indicadas en el artículo 3, apartado 1, letras b) o d), haya cometido, en la zona indicada en el artículo 3, apartado 1, letra d), una infracción que dé lugar a una descarga que suponga un perjuicio considerable o amenace con suponer un perjuicio considerable para la costa o intereses conexos del Estado miembro ribereño de que se trate, o para cualquiera de los recursos de las zonas indicadas en el artículo 3, apartado 1, letras b) o d), dicho Estado, con arreglo a lo dispuesto en la parte XII, sección 7, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982, y siempre que haya pruebas que así lo justifiquen, procederá a someter el asunto a sus autoridades competentes con miras a entablar procedimientos, incluida la detención del buque, acordes con su legislación nacional.

3. En cualquier caso, deberá informarse a las autoridades del Estado del pabellón.

▼M1

Artículo 8

Sanciones

Cada Estado miembro adoptará las medidas necesarias para garantizar que las infracciones a que se refieren los artículos 4 y 5 se castiguen con sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias.

Artículo 8 bis

Sanciones aplicables a las personas físicas

Cada Estado miembro adoptará las medidas necesarias para garantizar que las infracciones penales a que se refieren el artículo 5 *bis*, apartados 1 y 3, y el artículo 5 *ter* se castiguen con sanciones penales efectivas, proporcionadas y disuasorias.

Artículo 8 ter

Responsabilidad de las personas jurídicas

1. Cada Estado miembro adoptará las medidas necesarias para garantizar que las personas jurídicas puedan ser consideradas responsables de las infracciones penales a que se refieren el artículo 5 *bis*, apartados 1 y 3, y el artículo 5 *ter*, cuando las cometa en su provecho, actuando a título individual o como parte de un órgano de la persona jurídica, cualquier persona física que ostente en el seno de dicha persona jurídica un cargo directivo que suponga:

a) poder de representación de dicha persona jurídica;

b) autoridad para tomar decisiones en nombre de dicha persona jurídica, o

c) autoridad para ejercer control dentro de la persona jurídica.

2. Cada Estado miembro garantizará también que una persona jurídica pueda ser considerada responsable cuando la ausencia de supervisión o control por parte de una persona física que responda a los criterios descritos en el apartado 1 haya hecho posible que una persona física bajo la autoridad de la persona jurídica cometa, en beneficio de esta, alguna de las infracciones penales a que se refieren el artículo 5 *bis*, apartados 1 y 3, y el artículo 5 *ter*.

3. La responsabilidad de una persona jurídica en virtud de lo dispuesto en los apartados 1 y 2 no excluirá las diligencias penales contra las

▼M1

personas físicas que hayan intervenido en tanto que autores en las infracciones penales a que se refieren el artículo 5 *bis*, apartados 1 y 3, y el artículo 5 *ter*, hayan incitado a cometerlas o hayan participado en las mismas.

Artículo 8 quater

Sanciones aplicables a las personas jurídicas

Cada Estado miembro adoptará las medidas necesarias para garantizar que una persona jurídica considerada responsable en virtud del artículo 8 *ter* sea castigada mediante sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias.

▼B

Artículo 9

Cumplimiento del Derecho internacional

Los Estados miembros aplicarán las disposiciones de la presente Directiva sin discriminación de forma ni fondo entre buques extranjeros y de conformidad con la legislación internacional aplicable, incluida la parte XII, sección 7, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982, y notificarán rápidamente al Estado del pabellón, y a cualquier otro Estado interesado, las medidas adoptadas con arreglo a la presente Directiva.

Artículo 10

Medidas de acompañamiento

1. A efectos de la presente Directiva, los Estados miembros y la Comisión cooperarán, cuando corresponda, en estrecha colaboración con la Agencia Europea de Seguridad Marítima y teniendo en cuenta el programa de acción de respuesta a la contaminación marina accidental o deliberada, conforme a la Decisión nº 2850/2000/CE ([1]), y, si procede, la aplicación de la Directiva 2000/59/CE, a fin de:

a) desarrollar los sistemas de información necesarios para la eficaz aplicación de la presente Directiva;

b) establecer prácticas y directrices comunes basadas en las existentes a escala internacional, en particular orientadas a los siguientes fines:

— la vigilancia e identificación temprana de buques que efectúen descargas contaminantes incumpliendo lo dispuesto en la presente Directiva, lo cual podrá implicar, si procede, la instalación de aparatos de vigilancia a bordo,

— unos métodos fiables que permitan atribuir la procedencia de las sustancias contaminantes encontradas en el mar a un buque concreto, y

— la aplicación eficaz de las disposiciones de la presente Directiva.

2. De conformidad con las tareas definidas para ella en el Reglamento (CE) nº 1406/2002, la Agencia Europea de Seguridad Marítima deberá:

a) colaborar con los Estados miembros en el desarrollo de soluciones técnicas y prestando asistencia técnica en relación con la aplicación de la presente Directiva en acciones como el seguimiento de descargas mediante inspección y vigilancia por satélite;

([1]) Decisión nº 2850/2000/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de cooperación en el ámbito de la contaminación marina accidental o deliberada (DO L 332 de 28.12.2000, p. 1). Decisión modificada por la Decisión nº 787/2004/CE (DO L 138 de 30.4.2004, p. 12).

▼B

b) asistir a la Comisión en la aplicación de la presente Directiva, también, si procede, mediante visitas a los Estados miembros, de conformidad con el artículo 3 del Reglamento (CE) nº 1406/2202.

Artículo 11

Estudio de viabilidad

La Comisión presentará, antes de finales de 2006, un estudio de viabilidad, en el que aparezcan con claridad los costes y los beneficios, de un servicio de guardacostas europeo dedicado a la prevención y respuesta a la contaminación.

Artículo 12

Informes

Cada tres años, los Estados miembros transmitirán a la Comisión un informe sobre la aplicación de la presente Directiva por parte de las autoridades competentes. Sobre la base de los mencionados informes, la Comisión presentará un informe global al Parlamento Europeo y al Consejo. En dicho informe, la Comisión evaluará también la oportunidad de ampliar el ámbito de aplicación de la presente Directiva o de revisarlo. Asimismo, describirá la evolución de la jurisprudencia pertinente en los Estados miembros y examinará la posibilidad de crear una base de datos pública que contenga dicha jurisprudencia.

Artículo 13

Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS), creado en virtud del artículo 3 del Reglamento (CE) nº 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]).

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en un mes.

Artículo 14

Procedimiento de información

La Comisión informará periódicamente al Comité instituido por el artículo 4 de la Decisión nº 2850/2000/CE de cualesquiera medidas propuestas u otras actuaciones pertinentes en respuesta a la contaminación marina.

Artículo 15

Procedimiento de modificación

Las enmiendas al Marpol 73/78 podrán ser excluidas del ámbito de aplicación de la presente Directiva por el COSS, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5 del Reglamento (CE) nº 2099/2002 y conforme al procedimiento al que se refiere el artículo 13 de la presente Directiva.

([1]) DO L 324 de 29.11.2002, p. 1. Reglamento modificado por el Reglamento (CE) nº 415/2004 de la Comisión (DO L 68 de 6.3.2004, p. 10).

▼B

Artículo 16

Aplicación

▼C1

Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva a más tardar el 1 de abril de 2007 e informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

▼B

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

Artículo 17

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 18

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

▼B

ANEXO

Resumen, con fines de referencia, de las reglas prescritas en el Marpol 73/78 en relación con las descargas de hidrocarburos y de sustancias líquidas nocivas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2, apartado 2

Parte I: Hidrocarburos (Marpol 73/78, anexo I)

A los efectos del anexo I del Marpol 73/78, se entiende por «hidrocarburos» el petróleo en todas sus manifestaciones, incluidos los crudos de petróleo, el fuel-oil, los fangos, los residuos petrolíferos y los productos de refinación (distintos de los de tipo petroquímico que están sujetos a las disposiciones del anexo II de dicho Convenio), y por «mezcla oleosa», cualquier mezcla que contenga hidrocarburos.

Extractos de las prescripciones pertinentes del anexo I del Marpol 73/78:

Regla 9: Control de las descargas de hidrocarburos

1) A reserva de lo dispuesto en las reglas 10 y 11 del presente anexo y en el punto 2 de esta regla, estará prohibida toda descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas en el mar desde buques a los que sea aplicable este anexo salvo cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:

   a) tratándose de petroleros, excepto en los casos previstos en la letra b) de este punto:

      i) que el petrolero no se encuentre dentro de una zona especial,

      ii) que el petrolero se encuentre a más de 50 millas marinas de la tierra más próxima,

      iii) que el petrolero esté en ruta;

      iv) que el régimen instantáneo de descarga de hidrocarburos no exceda de 30 litros por milla marina,

      v) que la cantidad total de hidrocarburos descargada en el mar no exceda, en el caso de petroleros existentes, de 1/15 000 del cargamento total de que formaban parte los residuos y, en el caso de petroleros nuevos, de 1/30 000 del cargamento total de que formaban parte los residuos, y

      vi) que el petrolero tenga en funcionamiento un sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos y disponga de un tanque de decantación como se prescribe en la regla 15 del presente anexo.

   b) tratándose de buques no petroleros cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 toneladas y de buques petroleros por lo que se refiere a las aguas de las sentinas de los espacios de máquinas, exceptuados los de la cámara de bombas de carga a menos que dichas aguas estén mezcladas con residuos de carga de hidrocarburos:

      i) que el buque no se encuentre en una zona especial,

      ii) que el buque esté en ruta,

      iii) que el contenido de hidrocarburos del efluente sin dilución no exceda de 15 partes por millón, y

      iv) que el buque tenga en funcionamiento [el equipo de filtración, vigilancia y control] que se prescribe en la regla 16 del presente anexo.

2) En el caso de buques de menos de 400 toneladas de arqueo bruto que no sean petroleros, mientras se encuentren fuera de la zona especial, la administración [del Estado de abanderamiento] cuidará de que estén equipados, dentro de lo practicable y razonable, con instalaciones que garanticen la retención a bordo de los residuos de hidrocarburos y su descarga en instalaciones de recepción o en el mar de acuerdo con las prescripciones del punto 1, letra b), de esta regla.

3) […]

4) Lo dispuesto en el punto 1 de la presente regla no se aplicará a las descargas de lastre limpio o separado ni a las mezclas oleosas no sometidas a tratamiento cuyo contenido de hidrocarburos, sin haber sido diluidos, no exceda de 15 partes por millón, si tales descargas no proceden de las sentinas de la

▼B

cámara de bombas de carga ni están mezcladas con residuos de carga de hidrocarburos.

5) Las descargas no contendrán productos químicos ni ninguna otra sustancia en cantidades o concentraciones susceptibles de crear peligros para el medio marino, ni adición alguna de productos químicos u otras sustancias cuyo fin sea eludir el cumplimiento de las condiciones de descarga especificadas en esta regla.

6) Los residuos de hidrocarburos cuya descarga en el mar no pueda efectuarse de conformidad con lo prescrito en los puntos 1, 2 y 4 de esta regla serán retenidos a bordo o descargados en instalaciones de recepción.

7) […]

Regla 10: Métodos para prevenir la contaminación por hidrocarburos desde buques que operen en zonas especiales

1) A los efectos del presente anexo, las zonas especiales son el mar Mediterráneo, el mar Báltico, el mar Negro, el mar Rojo, la zona de los Golfos, el golfo de Adén, la zona del Antártico y las aguas noroccidentales de Europa [según se definen a continuación].

2) A reserva de las disposiciones de la regla 11 del presente anexo:

   a) estará prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o mezclas oleosas desde petroleros y desde buques no petroleros cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 toneladas, mientras se encuentren en una zona especial;

   b) [...] estará prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o mezclas oleosas desde buques no petroleros de arqueo bruto inferior a 400 toneladas, mientras se encuentren en una zona especial, salvo cuando el contenido de hidrocarburos del efluente sin dilución no exceda de 15 partes por millón.

3) a) Las disposiciones del punto 2 de la presente regla no se aplicarán a las descargas de lastres limpios o separados.

   b) Las disposiciones del punto 2, letra a), de la presente regla no se aplicarán a las descargas de agua de sentina tratada, proveniente de los espacios de máquinas, siempre que se cumplan las condiciones siguientes:

      i) que el agua de sentina no provenga de sentinas de cámara de bombas de carga,

      ii) que el agua de sentina no esté mezclada con residuos de carga de hidrocarburos,

      iii) que el buque esté en ruta,

      iv) que el contenido de hidrocarburos del efluente, sin dilución, no exceda de 15 partes por millón,

      v) que el buque tenga en funcionamiento un equipo de filtración de hidrocarburos que cumpla con lo dispuesto en la regla 16, punto 5, del presente anexo, y

      vi) que el sistema de filtración esté equipado con un dispositivo de detención que garantice que la descarga se detenga automáticamente cuando el contenido de hidrocarburos del efluente exceda de 15 partes por millón.

4) a) Las descargas que se efectúen en el mar no contendrán productos químicos ni ninguna otra sustancia en cantidades o concentraciones que entrañen un peligro potencial para el medio marino, ni adición alguna de productos químicos u otras sustancias cuyo fin sea eludir el cumplimiento de las condiciones de descarga especificadas en la presente regla.

   b) Los residuos de hidrocarburos cuya descarga en el mar no pueda efectuarse de conformidad con lo dispuesto en los puntos 2 y 3 de la presente regla serán retenidos a bordo o descargados en instalaciones de recepción.

5) Ninguna de las disposiciones de la presente regla prohíbe que un buque cuya derrota sólo atraviese en parte una zona especial efectúe descargas fuera de esa zona especial de conformidad con lo dispuesto en la regla 9 del presente anexo.

▼B

6) […]

7) […]

8) […]

Regla 11: Excepciones

Las reglas 9 y 10 del presente anexo no se aplicarán:

a) a la descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas cuando sea necesaria para proteger la seguridad del buque o para salvar vidas en el mar;

b) a la descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas resultante de averías sufridas por un buque o por sus equipos:

   i) siempre que después de producirse la avería o de descubrirse la descarga se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para atajar o reducir a un mínimo tal descarga, y

   ii) salvo que el propietario o el capitán hayan actuado ya sea con la intención de causar la avería, o con imprudencia temeraria y a sabiendas de que con toda probabilidad iba a producirse una avería;

c) a la descarga en el mar de sustancias que contengan hidrocarburos, previamente aprobadas por la administración [del Estado de abanderamiento], cuando sean empleadas para combatir casos concretos de contaminación a fin de reducir los daños resultantes de tal contaminación. Toda descarga de esta índole quedará sujeta a la aprobación de cualquier Gobierno con jurisdicción en la zona donde se tenga intención de efectuar la descarga.

Parte II: Sustancias nocivas líquidas (Marpol 73/78, anexo II)

Extractos de las prescripciones pertinentes del anexo II del Marpol 73/78:

Regla 3: Clasificación en categorías y lista de sustancias nocivas líquidas

1) A los efectos de las reglas del presente anexo, las sustancias nocivas líquidas se dividirán en las cuatro categorías siguientes:

   a) Categoría A: Sustancias nocivas líquidas que si fueran descargadas en el mar, procedentes de operaciones de limpieza o deslastrado de tanques, supondrían un riesgo grave para la salud humana o para los recursos marinos, o irían en perjuicio grave de los alicientes recreativos o de los usos legítimos del mar, lo cual justifica la aplicación de medidas rigurosas contra la contaminación.

   b) Categoría B: Sustancias nocivas líquidas que si fueran descargadas en el mar, procedentes de operaciones de limpieza o deslastrado de tanques, supondrían un riesgo para la salud humana o para los recursos marinos, o irían en perjuicio de los alicientes recreativos o de los usos legítimos del mar, lo cual justifica la aplicación de medidas especiales contra la contaminación.

   c) Categoría C: Sustancias nocivas líquidas que si fueran descargadas en el mar, procedentes de operaciones de limpieza o deslastrado de tanques, supondrían un riesgo leve para la salud humana o para los recursos marinos, o irían en perjuicio leve de los alicientes recreativos o de los usos legítimos del mar, lo cual exige condiciones operativas especiales.

   d) Categoría D: Sustancias nocivas líquidas que si fueran descargadas en el mar, procedentes de operaciones de limpieza o deslastrado de tanques, supondrían un riesgo perceptible para la salud humana o para los recursos marinos, o irían en perjuicio mínimo de los alicientes recreativos o de los usos legítimos del mar, lo cual exige alguna atención a las condiciones operativas.

2) […]

3) […]

4) […]

[La regla 3, puntos 2 y 4, la regla 4 y los apéndices del anexo II del Marpol 73/78 proporcionan información más detallada sobre la categorización de sustancias, incluida una lista de sustancias categorizadas.]

Regla 5: Descarga de sustancias nocivas líquidas

▼B

Sustancias de las categorías A, B y C fuera de las zonas especiales y de la categoría D en todas las zonas

A reserva de lo dispuesto en las disposiciones de [...] la regla 6 de este anexo:

1) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias de la categoría A, tal como se definen en la regla 3, punto 1, letra a), de este anexo, así como la de aquellas otras sustancias que hayan sido provisionalmente clasificadas en dicha categoría y de las aguas de lastre y de lavado de tanques u otros residuos o mezclas que contengan tales sustancias. Si los tanques en que se transportan dichas sustancias o mezclas han de ser lavados, los residuos resultantes de esta operación se descargarán en una instalación receptora hasta que la concentración de la sustancia en el efluente recibido por la instalación sea igual o inferior al 0,1 % en peso y se haya vaciado el tanque, con la excepción del fósforo amarillo o blanco, en cuyo caso la concentración residual habrá de ser del 0,01 % en peso. Toda agua que ulteriormente se añada al tanque podrá descargarse en el mar cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:

   a) que el buque esté en ruta navegando a una velocidad de 7 nudos por lo menos, si se trata de buques con propulsión propia, o de 4 nudos en el caso de los buques sin medios propios de propulsión;

   b) que se efectúe la descarga por debajo de la línea de flotación, teniendo en cuenta el emplazamiento de las tomas de mar, y

   c) que se efectúe la descarga hallándose el buque a no menos de 12 millas marinas de distancia de la tierra más próxima y en aguas de profundidad no inferior a 25 metros.

2) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias de la categoría B, tal como se definen en la regla 3, punto 1, letra b), de este anexo, así como la de aquellas otras sustancias que hayan sido provisionalmente clasificadas en dicha categoría y la de aguas de lastre y de lavado de tanques u otros residuos o mezclas que contengan tales sustancias, a menos que se cumplan todas las condiciones siguientes:

   a) que el buque esté en ruta navegando a una velocidad de 7 nudos por lo menos, si se trata de buques con propulsión propia, o de 4 nudos en el caso de los buques sin medios propios de propulsión;

   b) que los métodos y dispositivos de descarga estén aprobados por la administración [del Estado de abanderamiento]. Estos métodos y dispositivos se basarán en normas elaboradas por la [OMI] y garantizarán que la concentración y el régimen de descarga del efluente son tales que la concentración de la sustancia descargada no excede de una parte por millón en la porción de la estela del buque inmediata a su popa;

   c) que la cantidad máxima de carga echada al mar desde cada tanque y sus correspondientes tuberías no exceda de la cantidad máxima permitida de acuerdo con los métodos mencionados en la letra b) de este punto, la cual no será en ningún caso mayor de 1 m^3 o 1/3 000 de la capacidad del tanque en metros cúbicos;

   d) que se efectúe la descarga por debajo de la línea de flotación, teniendo en cuenta el emplazamiento de las tomas de mar, y

   e) que se efectúe la descarga hallándose el buque a no menos de 12 millas marinas de distancia de la tierra más próxima y en aguas de profundidad no inferior a 25 metros.

3) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias de la categoría C, tal como se definen en la regla 3, punto 1, letra c), de este anexo, así como la de aquellas otras sustancias que hayan sido provisionalmente clasificadas en dicha categoría y la de aguas de lastre y de lavado de tanques u otros residuos o mezclas que contengan dichas sustancias, a menos que se cumplan todas las condiciones siguientes:

   a) que el buque esté en ruta navegando a una velocidad de 7 nudos por lo menos, si se trata de buques con propulsión propia, o de 4 nudos en el caso de los buques sin medios propios de propulsión;

   b) que los métodos y dispositivos de descarga estén aprobados por la administración [del Estado de abanderamiento]. Estos métodos y dispositivos se basarán en normas elaboradas por la [OMI] y garantizarán que la concentración y el régimen de descarga del efluente son tales que la concentración de la sustancia descargada no excede de 10 partes por millón en la porción de la estela del buque inmediata a su popa;

▼B

c) que la cantidad máxima de carga echada al mar desde cada tanque y desde sus correspondientes tuberías no exceda de la cantidad máxima permitida de acuerdo con los métodos mencionados en la letra b) de este punto, la cual no será en ningún caso mayor de 3 m^3 o 1/1 000 de la capacidad del tanque en metros cúbicos;

d) que se efectúe la descarga por debajo de la línea de flotación, teniendo en cuenta el emplazamiento de las tomas de mar, y

e) que se efectúe la descarga hallándose el buque a no menos de 12 millas marinas de distancia de la tierra más próxima y en aguas de profundidad no inferior a 25 metros.

4) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias de la categoría D, tal como se definen en la regla 3, punto 1, letra d), de este anexo, así como la de aquellas otras sustancias que hayan sido provisionalmente clasificadas en dicha categoría y la de aguas de lastre y de lavado de tanques u otros residuos o mezclas que contengan dichas sustancias, a menos que se cumplan todas las condiciones siguientes:

a) que el buque esté en ruta navegando a una velocidad de 7 nudos por lo menos, si se trata de buques con propulsión propia, o de 4 nudos en el caso de los buques sin medios propios de propulsión;

b) que la concentración de las mezclas no sea superior a una parte de la sustancia por cada 10 partes de agua, y

c) que se efectúe la descarga a una distancia no inferior a 12 millas marinas de la tierra más próxima.

5) Podrán utilizarse métodos de ventilación aprobados por la administración [del Estado de abanderamiento] para retirar residuos de carga de un tanque. Tales métodos se basarán en normas elaboradas por la [OMI]. Toda agua que ulteriormente se introduzca en el tanque será considerada como agua limpia y no estará sometida a lo dispuesto en los puntos 1, 2, 3 y 4 de la presente regla.

6) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias no incluidas en ninguna categoría, ni clasificadas siquiera provisionalmente o evaluadas en la forma que prescribe la regla 4, punto 1, de este anexo, así como la de aguas de lastre y de lavado de tanques u otros residuos o mezclas que contengan tales sustancias.

Sustancias de las categorías A, B y C dentro de las zonas especiales [según se definen en la regla 1 del anexo II del Marpol 73/78, incluido el Mar Báltico].

A reserva de lo dispuesto en […] la regla 6 del presente anexo:

7) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias de la categoría A, tal como se definen en la regla 3, punto 1, letra a), de este anexo, así como la de aquellas otras sustancias que hayan sido provisionalmente clasificadas en dicha categoría y la de aguas de lastre y de lavado de tanques u otros residuos o mezclas que contengan tales sustancias. Si los tanques en que se transportan dichas sustancias o mezclas han de ser lavados, los residuos resultantes de esta operación se descargarán en una de las instalaciones receptoras que habiliten los Estados ribereños de las zonas especiales de conformidad con la regla 7 del presente anexo, hasta que la concentración de la sustancia en el efluente recibido por la instalación sea igual o inferior al 0,05 % en peso y se haya vaciado el tanque, con la excepción del fósforo amarillo o blanco, en cuyo caso la concentración residual habrá de ser del 0,005 % en peso. Toda agua que ulteriormente se añada al tanque podrá descargarse en el mar cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:

a) que el buque esté en ruta navegando a una velocidad de 7 nudos por lo menos, si se trata de buques con propulsión propia, o de 4 nudos en el caso de los buques sin medios propios de propulsión;

b) que se efectúe la descarga por debajo de la línea de flotación, teniendo en cuenta el emplazamiento de las tomas de mar, y

c) que se efectúe la descarga hallándose el buque a no menos de 12 millas marinas de distancia de la tierra más próxima y en aguas de profundidad no inferior a 25 metros.

8) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias de la categoría B, tal como se definen en la regla 3, punto 1, letra b), de este anexo, así como la de aquellas otras sustancias que hayan sido provisionalmente clasificadas en dicha categoría y la de aguas de lastre y de lavado de tanques u otros

▼B

residuos o mezclas que contengan tales sustancias, a menos que se cumplan todas las condiciones siguientes:

a) que el tanque haya sido sometido a prelavado de conformidad con el procedimiento aprobado por la administración [del Estado de abanderamiento] y basado en las normas elaboradas por la [OMI] y que las aguas resultantes del lavado de los tanques se hayan descargado en una instalación receptora;

b) que el buque esté en ruta navegando a una velocidad de 7 nudos por lo menos, si se trata de buques con propulsión propia, o de 4 nudos en el caso de los buques sin medios propios de propulsión;

c) que los métodos y dispositivos utilizados para efectuar la descarga y el lavado estén aprobados por la administración [del Estado de abanderamiento]. Estos métodos y dispositivos se basarán en normas elaboradas por la [OMI] y garantizarán que la concentración y el régimen de descarga del efluente son tales que la concentración de la sustancia descargada no excede de 1 parte por millón en la porción de la estela del buque inmediata a su popa;

d) que se efectúe la descarga por debajo de la línea de flotación, teniendo en cuenta el emplazamiento de las tomas de mar, y

e) que se efectúe la descarga hallándose el buque a no menos de 12 millas marinas de distancia de la tierra más próxima y en aguas de profundidad no inferior a 25 metros.

9) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias de la categoría C, tal como se definen en la regla 3, punto 1, letra c), de este anexo, así como la de aquellas otras sustancias que hayan sido provisionalmente clasificadas en dicha categoría y la de aguas de lastre y de lavado de tanques u otros residuos o mezclas que contengan tales sustancias, a menos que se cumplan todas las condiciones siguientes:

a) que el buque esté en ruta navegando a una velocidad de 7 nudos por lo menos, si se trata de buques con propulsión propia, o de 4 nudos en el caso de los buques sin medios propios de propulsión;

b) que los métodos y dispositivos de descarga estén aprobados por la administración [del Estado de abanderamiento]. Estos métodos y dispositivos se basarán en normas elaboradas por la [OMI] y garantizarán que la concentración y el régimen de descarga del efluente son tales que la concentración de la sustancia descargada no excede de una parte por millón en la porción de la estela del buque inmediata a su popa;

c) que la cantidad máxima de carga echada al mar desde cada tanque y desde sus correspondiente tuberías no exceda de la cantidad máxima permitida de acuerdo con los métodos mencionados en la letra b) de este punto, la cual no será en ningún caso mayor de 1 m^3 o 1/3 000 de la capacidad del tanque en metros cúbicos;

d) que se efectúe la descarga por debajo de la línea de flotación, teniendo en cuenta el emplazamiento de las tomas de mar, y

e) que se efectúe la descarga hallándose el buque a no menos de 12 millas marinas de distancia de la tierra más próxima y en aguas de profundidad no inferior a 25 metros.

10) Podrán utilizarse métodos de ventilación aprobados por la administración [del Estado de abanderamiento] para retirar residuos de carga de un tanque. Tales métodos se basarán en normas elaboradas por la [OMI]. Toda agua que ulteriormente se introduzca en el tanque será considerada como agua limpia y no estará sometida a lo dispuesto en los puntos 7, 8 y 9 de la presente regla.

11) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias no incluidas en ninguna categoría, ni clasificadas siquiera provisionalmente o evaluadas en la forma que prescribe la regla 4, punto 1, de este anexo, así como las de agua de lastre y de lavado de tanques u otros residuos o mezclas que contengan tales sustancias.

12) Las prescripciones de esta regla en ningún caso entrañarán la prohibición de que un buque retenga a bordo los residuos de un cargamento de la categoría B o C y que los descargue en el mar, fuera de una zona especial, de conformidad con lo prescrito en los puntos 2 o 3, respectivamente, de esta regla.

▼B

Regla 6: Excepciones

La regla 5 del presente anexo no se aplicará:

a) a la descarga en el mar de sustancias nocivas líquidas, o de mezclas que contengan tales sustancias, cuando sea necesaria para proteger la seguridad del buque o para salvar vidas en el mar;

b) a la descarga en el mar de sustancias nocivas líquidas, o de mezclas que contengan tales sustancias, resultante de averías sufridas por un buque o por sus equipos:

   i) siempre que después de producirse la avería o de descubrirse la descarga se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para atajar o reducir a un mínimo tal descarga, y

   ii) salvo que el propietario o el capitán hayan actuado ya sea con la intención de causar la avería, o con imprudencia temeraria y a sabiendas de que con toda probabilidad iba a producirse una avería, o

c) a la descarga en el mar de sustancias nocivas líquidas, o mezclas que contengan tales sustancias, previamente aprobadas por la administración [del Estado de abanderamiento], cuando sean empleadas para combatir casos concretos de contaminación a fin de reducir los daños resultantes de tal contaminación. Toda descarga de esta índole quedará sujeta a la aprobación de cualquier Gobierno con jurisdicción en la zona donde se tenga intención de efectuar la descarga.