

DIRECTIVA 2005/33/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**de 6 de julio de 2005****por la que se modifica la Directiva 1999/32/CE en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 175, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽²⁾,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

(1) La política medioambiental de la Comunidad, definida en los programas de medio ambiente, y en particular en el sexto programa de acción comunitario en materia de medio ambiente adoptado por la Decisión nº 1600/2002/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾, que se basa en los principios consagrados en el artículo 174 del Tratado, tiene por objeto alcanzar unos niveles de calidad del aire tales que no puedan afectar de forma inaceptable o presentar un peligro para la salud humana o el medio ambiente.

⁽¹⁾ DO C 45 E de 25.2.2003, p. 277.

⁽²⁾ DO C 208 de 3.9.2003, p. 27.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 4 de junio de 2003 (DO C 68 E de 18.3.2004, p. 311), Posición Común del Consejo de 9 de diciembre de 2004 (DO C 63 E de 15.3.2005, p. 26) y Posición del Parlamento Europeo de 13 de abril de 2005 (no publicada aún en el Diario Oficial). Decisión del Consejo de 23 de mayo de 2005.

⁽⁴⁾ DO L 242 de 10.9.2002, p. 1.

(2) La Directiva 1999/32/CE del Consejo, de 26 de abril de 1999, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos ⁽⁵⁾, fija unos límites máximos para el contenido en azufre del fuelóleo pesado, el gasóleo y el gasóleo para uso marítimo consumidos en la Comunidad.

(3) La Directiva 1999/32/CE insta a la Comisión a estudiar qué medidas pueden adoptarse para reducir la contribución a la acidificación de los combustibles para uso marítimo distintos de los gasóleos para uso marítimo y, si fuera necesario, a formular una propuesta.

(4) Las emisiones procedentes de los buques debido a la combustión de combustibles para uso marítimo con alto contenido en azufre contribuyen a la contaminación del aire en forma de dióxido de azufre y partículas, lo que perjudica la salud humana, daña el medio ambiente, los bienes públicos y privados y el patrimonio cultural, y contribuye a la acidificación.

(5) Las personas y el medio natural de las zonas costeras y las proximidades de los puertos resultan particularmente afectados por la contaminación procedente de los buques que utilizan combustibles con alto contenido en azufre. Por tanto, son necesarias medidas específicas a este respecto.

(6) Las medidas previstas por la presente Directiva complementan las medidas nacionales previstas por los Estados miembros para ajustarse a los techos de emisión fijados por la Directiva 2001/81/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁶⁾ para contaminantes atmosféricos.

(7) Reducir el contenido en azufre de los combustibles presenta ciertas ventajas para los buques en lo que concierne a la eficacia del funcionamiento y al coste de mantenimiento, y facilita el uso efectivo de ciertas tecnologías de reducción de las emisiones, como la tecnología de reducción catalítica selectiva.

⁽⁵⁾ DO L 121 de 11.5.1999, p. 13. Directiva modificada por el Reglamento (CE) nº 1882/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

⁽⁶⁾ DO L 309 de 27.11.2001, p. 22. Directiva modificada por el Acta de adhesión de 2003 (DO L 236 de 23.9.2003, p. 703).

- (8) El Tratado exige tener en consideración las características especiales de las regiones ultraperiféricas de la Comunidad, a saber, los departamentos franceses de ultramar, las Azores, Madeira y las Islas Canarias.
- (9) En 1997, se adoptó, en conferencia diplomática, un Protocolo por el que se modifica el Convenio internacional para la prevención de la contaminación provocada por los buques, 1973, modificado por el correspondiente Protocolo de 1978 (denominado en lo sucesivo «MARPOL»). Dicho Protocolo de 1997 añade a MARPOL un nuevo anexo VI, en el que se fijan normas para prevenir la contaminación del aire provocada por los buques. Este Protocolo, y en consecuencia el anexo VI del MARPOL, entraron en vigor el 19 de mayo de 2005.
- (10) El anexo VI del MARPOL dispone que ciertas zonas sean designadas Zonas de Control de Emisiones de dióxido de azufre (en lo sucesivo, «Zonas de Control de Emisiones SO_x»). Ya se designa como tal zona al Mar Báltico. Tras debatirse la cuestión en la Organización Marítima Internacional (OMI), se ha alcanzado un acuerdo de principio para designar como Zonas de Control de Emisiones SO_x al Mar del Norte, incluido el Canal de la Mancha, una vez entrado en vigor el anexo VI.
- (11) Dado el carácter global del sector de la navegación marítima, se debe hacer todo lo posible por encontrar soluciones internacionales. Tanto la Comisión como los Estados miembros deben esforzarse por obtener, en el seno de la OMI, una reducción a escala mundial del contenido máximo de azufre autorizado en los combustibles para uso marítimo, analizando para ello asimismo las ventajas que conllevaría la designación de nuevas zonas marítimas como Zonas de Control de Emisiones de SO_x de conformidad con el anexo VI del MARPOL.
- (12) Para alcanzar los objetivos de la presente Directiva, es necesario cumplir las obligaciones relativas al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo. Para garantizar una aplicación de la misma digna de crédito es necesario disponer de un muestreo efectivo y de sanciones disuasorias en toda la Comunidad. Los Estados miembros deben adoptar medidas de aplicación respecto de los buques que enarbolan su pabellón y de los buques de cualquier pabellón mientras permanezcan en sus puertos. También convendrá que los Estados miembros cooperen estrechamente para adoptar medidas de aplicación adicionales respecto de otros buques, de acuerdo con la legislación marítima internacional.
- (13) Para que la industria marítima disponga de tiempo suficiente para realizar una adaptación técnica hasta lograr un límite máximo del 0,1 % de azufre en peso para los combustibles para uso marítimo empleados por buques de navegación interior y buques atracados en puertos comunitarios, la fecha de aplicación de este requisito debe ser el 1 de enero de 2010. Dado que el cumplimiento de este plazo podría presentar problemas técnicos para Grecia, conviene fijar un período de excepción para determinados buques que operan en el territorio de la República Helénica.
- (14) Se debe considerar la presente Directiva como una primera etapa del actual proceso de reducción de las emisiones marítimas, que ofrece perspectivas para ulteriores reducciones de las emisiones mediante unos límites inferiores del contenido de azufre de los combustibles y tecnologías de reducción, así como para el desarrollo de instrumentos económicos que constituirán incentivos para lograr reducciones significativas.
- (15) Es esencial reforzar las posiciones de los Estados miembros en las negociaciones de la OMI, con objeto en particular de fomentar, en la fase de revisión del anexo VI del MARPOL, la consideración de medidas más ambiciosas por lo que respecta a unos límites de azufre más estrictos para los fuelóleos pesados empleados por los buques y el recurso a medidas alternativas de reducción de las emisiones de efectos equivalentes.
- (16) En su Resolución A.926(22), la Asamblea de la OMI invitó a los Gobiernos, particularmente a los de las regiones que incluyan Zonas de Control de Emisiones de SO_x, a asegurar el suministro de combustibles con bajo contenido en azufre en las áreas de sus respectivas jurisdicciones y a pedir a las industrias petroleras y marítimas que faciliten la disponibilidad y uso de combustibles con bajo contenido en azufre. Los Estados miembros deben tomar todas las medidas necesarias para asegurar que los proveedores locales de combustibles para uso marítimo pongan a disposición un volumen suficiente de combustible conforme para responder a la demanda.
- (17) La OMI ha adoptado directrices para el muestreo de combustibles, a fin de comprobar el cumplimiento de lo dispuesto en el anexo VI del MARPOL, y debe desarrollar directrices sobre sistemas de depuración de los gases de escape u otras técnicas destinadas a limitar las emisiones de SO_x en las Zonas de Control de Emisiones de SO_x.
- (18) La Directiva 2001/80/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2001, sobre limitación de emisiones procedentes de grandes instalaciones de combustión⁽¹⁾, constituye una revisión de la Directiva 88/609/CEE del Consejo⁽²⁾. La Directiva 1999/32/CE debe revisarse en consecuencia, como establece su artículo 3, apartado 4.
-
- (1) DO L 309 de 27.11.2001, p. 1. Directiva modificada por el Acta de adhesión de 2003.
- (2) DO L 336 de 7.12.1988, p. 1.

- (19) Conviene que el Comité existente de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques creado por el Reglamento (CE) n° 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾ asista a la Comisión con motivo de la aprobación de tecnologías de reducción de las emisiones.
- (20) Las tecnologías de reducción de las emisiones, siempre que no tengan repercusiones negativas en los ecosistemas y se hayan puesto a punto con arreglo a una aprobación y un mecanismo de control adecuados, pueden dar lugar a reducciones de las emisiones al menos equivalentes, si no superiores, a las que se obtienen utilizando combustible con bajo contenido en azufre. Es fundamental contar con las condiciones adecuadas para fomentar la eclosión de nuevas tecnologías de reducción de las emisiones.
- (21) La Agencia Europea de Seguridad Marítima debe asistir a la Comisión y a los Estados miembros, según el caso, en el control de la aplicación de la presente Directiva.
- (22) Las medidas necesarias para la aplicación de la presente Directiva deben adoptarse de conformidad con 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⁾.
- (23) Por consiguiente, la Directiva 1999/32/CE debe ser modificada en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La Directiva 1999/32/CE se modifica como sigue:

- 1) El apartado 2 del artículo 1 se sustituye por el texto siguiente:
- «2. La reducción de las emisiones de dióxido de azufre producidas por la combustión de determinados combustibles líquidos derivados del petróleo se logrará estableciendo límites al contenido de azufre de dichos combustibles como condición para su uso en el territorio, las aguas territoriales, las zonas económicas exclusivas o las zonas de control de la contaminación de los Estados miembros.
- No obstante, las limitaciones en el contenido de azufre de determinados combustibles líquidos derivados del petróleo establecidas en la presente Directiva no se aplicarán:
- al combustible destinado a fines de investigación y pruebas;
 - al combustible destinado a ser transformado antes de su combustión final;
 - al combustible que vaya a ser transformado en la industria del refino;
 - al combustible utilizado y comercializado en las regiones ultraperiféricas de la Comunidad, siempre que los Estados miembros competentes puedan garantizar que en esas regiones:
 - se respetan las normas de calidad del aire,
 - no se utiliza fuelóleo pesado cuyo contenido en azufre supere el 3 % en masa;
 - al combustible utilizado por los buques de guerra y demás buques destinados a usos militares. Sin embargo, los Estados miembros tratarán de garantizar, mediante la adopción de medidas oportunas que no perjudiquen las operaciones ni la capacidad operativa de dichos buques, que éstos funcionan, dentro de lo que es razonable y práctico, en consonancia con lo dispuesto en la presente Directiva;
 - a la utilización de combustible en un buque que sea necesaria para el fin concreto de proteger la seguridad de un buque o para salvar vidas en el mar;
 - a la utilización de combustible en un buque que sea necesaria a causa de los daños sufridos por un buque o sus equipos, siempre que después de producirse el daño se hayan tomado todas las precauciones razonables para prevenir o reducir al máximo el exceso de emisiones y se tomen medidas lo antes posible para reparar los daños. La presente disposición no se aplicará si el propietario o el capitán han actuado con la intención de causar el daño o con imprudencia temeraria;
 - al combustible utilizado a bordo de buques que utilicen tecnologías aprobadas de reducción de las emisiones con arreglo al artículo 4 *quáter*».

⁽¹⁾ DO L 324 de 29.11.2002, p. 1. Reglamento modificado por el Reglamento (CE) n° 415/2004 de la Comisión (DO L 68 de 6.3.2004, p. 10).

⁽²⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

- 2) El artículo 2 se modifica como sigue:
- a) el primer guión del punto 1 se sustituye por el texto siguiente:
- «— cualquier combustible líquido derivado del petróleo, con exclusión del combustible para uso marítimo, clasificado en los códigos NC 2710 19 51 a 2710 19 69, o»;
- b) el párrafo primero del punto 2 se sustituye por el texto siguiente:
- «gasóleo:
- cualquier combustible líquido derivado del petróleo, con exclusión del combustible para uso marítimo, clasificado en los códigos NC 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 45 o 2710 19 49, o
- cualquier combustible líquido derivado del petróleo, con exclusión del combustible para uso marítimo, del que menos del 65 % en volumen (comprendidas las pérdidas) se destile a 250 °C y por lo menos el 85 % en volumen (comprendidas las pérdidas) se destile a 350 °C por el método ASTM D86.»;
- c) el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:
- «3) *combustible para uso marítimo*: cualquier combustible líquido derivado del petróleo destinado a ser usado o usado a bordo de una embarcación, incluidos los combustibles definidos en la norma ISO 8217»;
- d) se añaden los puntos siguientes:
- «3 bis) *combustible diésel para uso marítimo*: cualquier combustible para uso marítimo cuya viscosidad o densidad se sitúe dentro de los límites determinados para las calidades DMB y DMC definidas en la tabla I de ISO 8217;
- 3 ter) *gasóleo para uso marítimo*: cualquier combustible para uso marítimo cuya viscosidad o densidad se sitúe dentro de los límites determinados para las calidades DMX y DMA definidas en la tabla I de ISO 8217;
- 3 quáter) *MARPOL*: el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 1973, modificado por el Protocolo de 1978;
- 3 quinto) *anexo VI del MARPOL*: el anexo titulado "Normas para la prevención de la contaminación del aire provocada por los buques", añadido al MARPOL por el Protocolo de 1997;
- 3 sexto) *Zonas de Control de Emisiones de SO_x*: las zonas marítimas definidas como tales por la OMI en el anexo VI del MARPOL;
- 3 séptimo) *buques de pasajeros*: buques que transportan más de 12 pasajeros, entendiéndose por pasajeros todas las personas que no son:
- i) el capitán y los miembros de la tripulación o cualquier otra persona empleada o con algún cometido que cumplir a bordo del buque, en las actividades propias de éste, y
- ii) niños de edad inferior a un año;
- 3 octavo) *servicios regulares*: una serie de travesías con pasajeros destinadas a garantizar el tráfico entre dos o más puertos, o una serie de viajes desde y hacia el mismo puerto sin escalas intermedias, bien:
- i) con arreglo a un horario publicado, o
- ii) con unas travesías tan regulares o frecuentes que pueden considerarse un horario;
- 3 nono) *buque de guerra*: todo buque perteneciente a las fuerzas armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un oficial debidamente designado por el gobierno de ese Estado cuyo nombre aparezca en el correspondiente escalafón de oficiales o su equivalente, y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las fuerzas armadas regulares;

3 *décimo*) *buques atracados*: buques firmemente amarrados o anclados en un puerto comunitario cuando están cargando, descargando o en estacionamiento (*hotelling*), incluso cuando no efectúan operaciones de carga;

3 *undécimo*) *buques de navegación interior*: los buques concebidos particularmente para su uso en vías navegables interiores tal como se definen en la Directiva 82/714/CEE del Consejo, de 4 de octubre de 1982, por la que se establecen las prescripciones técnicas de los barcos de navegación interior (*), incluidos todos los buques con:

- i) un certificado comunitario de navegación interior, según lo definido en la Directiva 82/714/CEE,
- ii) un certificado expedido de conformidad con el artículo 22 del Convenio revisado para la navegación del Rin;

3 *duodécimo*) *el suministro o comercialización*: puesta a disposición de terceros, previo pago o a título gratuito, en cualquier punto de la jurisdicción de los Estados miembros, de combustibles para uso marítimo para su combustión a bordo; se excluye el suministro o la puesta a disposición de combustibles para uso marítimo para su exportación en tanques de carga;

3 *decimotercero*) *regiones ultraperiféricas*: los departamentos franceses de ultramar, las Azores, Madeira y las Islas Canarias, tal como establece el artículo 299 del Tratado;

3 *decimocuarto*) *tecnologías de reducción de las emisiones*: sistemas de depuración de gases de escape, o cualquier otro medio técnico verificable y aplicable.

(*) DO L 301 de 28.10.1982, p. 1. Directiva modificada en último lugar por el Acta de adhesión de 2003.»;

e) el punto 6 se suprime.

3) El artículo 3 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 3

Contenido máximo de azufre del fuelóleo pesado

1. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que, a partir del 1 de enero de 2003, no se utilice en su territorio fuelóleo pesado cuyo contenido en azufre supere el 1 % en masa.

2. i) Siempre y cuando las autoridades competentes lleven a cabo una supervisión adecuada de las emisiones, este requisito no se aplicará al fuelóleo pesado utilizado:

a) en las instalaciones de combustión contempladas en la Directiva 2001/80/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2001, sobre limitación de emisiones a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de grandes instalaciones de combustión (*), consideradas instalaciones nuevas con arreglo a la definición dada en el artículo 2, apartado 9, de dicha Directiva y que cumplan los límites de emisión de dióxido de azufre establecidos para esas instalaciones en el anexo IV de la mencionada Directiva y aplicados con arreglo a su artículo 4;

b) en las instalaciones de combustión contempladas en la Directiva 2001/80/CE, consideradas instalaciones existentes con arreglo a la definición dada en el artículo 2, apartado 10, de dicha Directiva, si sus emisiones de dióxido de azufre son iguales o inferiores a 1 700 mg/Nm³, con un contenido de oxígeno en los gases de combustión del 3 % en volumen, en seco, y si, a partir del 1 de enero de 2008, las emisiones de dióxido de azufre procedentes de instalaciones de combustión contempladas en el artículo 4, apartado 3, letra a), de la Directiva 2001/80/CE son iguales o inferiores a las resultantes del cumplimiento de los límites de emisión establecidos para las instalaciones nuevas en la parte A del anexo IV de dicha Directiva, aplicándose, cuando proceda, lo dispuesto en los artículos 5, 7 y 8 de la misma;

c) en otras instalaciones de combustión no contempladas en las letras a) o b), si sus emisiones de dióxido de azufre no exceden 1 700 mg/Nm³, con un contenido de oxígeno en los gases de combustión del 3 % en volumen, en seco;

- d) para la combustión en refinerías, cuando la media mensual de emisiones de dióxido de azufre entre todas las instalaciones de la refinería, independientemente del tipo de combustible o de combinación de combustibles usados, se sitúe dentro de un límite establecido por cada Estado miembro, que no superará los 1 700 mg/Nm³. Esta disposición no se aplicará a las instalaciones de combustión contempladas en la letra a) ni, a partir del 1 de enero de 2008, a las contempladas en la letra b).
- ii) Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que las instalaciones de combustión que utilicen fuelóleo pesado con una concentración de azufre superior a la prevista en el apartado 1 no puedan funcionar sin un permiso de la autoridad competente que especifique los límites de emisión.
3. Las disposiciones del apartado 2 se revisarán y, en su caso, se modificarán a la luz de cualquier futura modificación de la Directiva 2001/80/CE.
- (*) DO L 309 de 27.11.2001, p. 1. Directiva modificada por el Acta de adhesión de 2003.»
- 4) El artículo 4 se modifica como sigue:
- a) con efectos a partir del 1 de enero de 2010:
- i) en el apartado 1 se suprimen las palabras «incluidos los gasóleos para uso marítimo»,
- ii) se suprime el apartado 2;
- b) con efectos a partir del 11 de agosto de 2005, se suprimen los apartados 3 y 4.
- 5) Se insertan los artículos siguientes:
- contaminación situadas dentro de las Zonas de Control de Emisiones de SO_x no se utilicen combustibles para uso marítimo con un contenido en azufre superior al 1,5 % en masa. Esta disposición se aplicará a cualquier buque de cualquier pabellón, incluidos aquellos cuya travesía hubiera comenzado fuera de la Comunidad.
2. Las fechas de aplicación relativas al apartado 1 serán las siguientes:
- a) para la zona del Mar Báltico a que se refiere la regla 14(3)(a) del anexo VI del MARPOL: el 11 de agosto de 2006;
- b) para el Mar del Norte:
- 12 meses después de la entrada en vigor de la designación de la OMI, con arreglo a los procedimientos establecidos, o
- el 11 de agosto de 2007,
- si esta última fecha es anterior;
- c) para las demás zonas marítimas, incluidos los puertos, que la OMI designe posteriormente como Zonas de Control de Emisiones de SO_x conforme a la regla 14(3)(b) del anexo VI del MARPOL: 12 meses después de la entrada en vigor de dicha designación.
3. Los Estados miembros serán responsables de hacer cumplir el apartado 1, al menos por lo que respecta:
- a los buques que enarboles su pabellón, y
- en el caso de los Estados miembros ribereños de Zonas de Control de Emisiones de SO_x, los buques de cualquier pabellón mientras permanezcan en sus puertos.
- Los Estados miembros podrán asimismo tomar medidas de ejecución adicionales con respecto a otros buques, de conformidad con el Derecho marítimo internacional.
4. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que, a partir de la fecha a que se refiere el apartado 2, letra a), los buques de pasajeros en servicios regulares efectuados desde o hacia cualquier puerto comunitario no utilicen en sus aguas territoriales, zonas económicas exclusivas y zonas de control de la contaminación combustibles para uso marítimo con un

«Artículo 4 bis

Contenido máximo de azufre de los combustibles para uso marítimo utilizados en zonas de Control de Emisiones de SO_x o utilizados por buques de pasajeros en servicios regulares efectuados desde o hacia puertos comunitarios

1. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que en sus aguas territoriales, zonas económicas exclusivas y zonas de control de la

contenido en azufre superior al 1,5 % en masa. Los Estados miembros serán responsables de hacer cumplir este requisito, al menos por lo que respecta a los buques que enarbolan su pabellón y a los buques de cualquier pabellón mientras permanezcan en sus puertos.

5. A partir de la fecha a que se refiere el apartado 2, letra a), los Estados miembros exigirán que, como condición para la entrada de los buques en puertos comunitarios, se cumplimenten debidamente los diarios de navegación, incluido el registro de las operaciones de cambio de combustible.

6. A partir de la fecha a que se refiere el apartado 2, letra a), y de conformidad con la regla 18 del anexo VI del MARPOL, los Estados miembros deberán:

- mantener un registro de proveedores locales de combustible para uso marítimo,
- asegurarse de que el contenido de azufre de todos los combustibles para uso marítimo vendidos en su territorio está documentado por el proveedor mediante un comprobante de entrega de combustible, acompañado por una muestra sellada firmada por el representante del buque receptor,
- tomar las medidas adecuadas contra los proveedores de combustible para uso marítimo que no cumplan con lo especificado en el comprobante de entrega de combustible,
- asegurarse de que se toman las medidas correctoras adecuadas para establecer la conformidad de cualquier combustible para uso marítimo no conforme descubierto.

7. Los Estados miembros garantizarán que, a partir de la fecha a que se refiere el apartado 2, letra a), no se comercialice en su territorio combustible diésel para uso marítimo con un contenido en azufre superior al 1,5 % en masa.

8. La Comisión comunicará a los Estados miembros las fechas de aplicación a que se refiere el apartado 2, letra b), y las publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 4 ter

Contenido máximo de azufre de los combustibles para uso marítimo utilizados por los buques de navegación interior y los buques atracados en puertos comunitarios

1. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que, con efectos a partir del 1 de enero de 2010, los buques que se indican seguidamente no utilicen combustibles para uso marítimo con un contenido en azufre superior al 0,1 % en masa:

- a) los buques de navegación interior, y
- b) los buques atracados en puertos comunitarios, concediendo a la tripulación el tiempo suficiente para efectuar la operación de cambio de combustible lo antes posible después del atraque y lo más tarde posible antes de la salida.

Los Estados miembros exigirán que se registre en el libro de navegación la duración de toda operación de cambio de combustible.

2. Las disposiciones del apartado 1 no serán aplicables:

- a) cuando, con arreglo a los horarios publicados, los buques vayan a permanecer atracados durante menos de dos horas;
- b) en el caso de los buques de navegación interior en posesión de un certificado que demuestre su conformidad con el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1974, en su versión modificada, mientras dichos buques se hallen en el mar;
- c) hasta el 1 de enero de 2012 a los buques que se indican en el anexo y que navegan en aguas territoriales de la República Helénica exclusivamente;
- d) a los buques que apagan todas las máquinas y se conectan a la electricidad en tierra mientras están atracados en un puerto.

3. Con efectos a partir de 1 de enero de 2010, los Estados miembros garantizarán que en su territorio no se comercialice gasóleo para uso marítimo con un contenido en azufre superior al 0,1 % en masa.

Artículo 4 quáter

Ensayos y uso de nuevas tecnologías de reducción de las emisiones

1. Los Estados miembros, en su caso en cooperación con otros Estados miembros, podrán aprobar ensayos de tecnologías de reducción de las emisiones en buques que enarboleden su pabellón o en zonas marítimas de su jurisdicción. Durante estos ensayos no será obligatorio el uso de combustibles para uso marítimo que cumplan los requisitos de los artículos 4 *bis* y 4 *ter*, siempre y cuando:

- se notifique por escrito a la Comisión y a cualquier puerto afectado como mínimo seis meses antes del inicio de los ensayos,
- las autorizaciones de los ensayos no superen los 18 meses de duración,
- todos los buques implicados estén equipados con equipos inalterables de control continuo de las emisiones de gases de chimenea y los usen durante el período de ensayo,
- todos los buques implicados consigan unas reducciones de emisiones que sean al menos equivalentes a las que se lograrían mediante los límites de azufre en los combustibles especificados en la presente Directiva,
- existan sistemas adecuados de gestión de residuos para los residuos generados por las tecnologías de reducción de las emisiones durante el período de ensayos,
- se proceda a una evaluación del impacto en el medio ambiente marino, especialmente en los ecosistemas de puertos cercados, dársenas y estuarios durante el período de ensayos, y
- los resultados completos se notifiquen a la Comisión y se hagan públicos en un plazo de seis meses a partir del final de los ensayos.

2. Las tecnologías de reducción de las emisiones para los buques que enarboleden pabellón de un Estado miembro serán aprobadas de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002, por el que se crea el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS) (*), teniendo en cuenta lo siguiente:

- las orientaciones que deberá elaborar la OMI,

- los resultados de las pruebas realizadas en virtud del apartado 1,

- el impacto sobre el medio ambiente, inclusive las reducciones de emisiones realizables y los impactos sobre ecosistemas en puertos cercados, dársenas y estuarios,

- la viabilidad de la supervisión y verificación.

3. Se establecerán unos criterios para el uso de tecnologías de reducción de las emisiones por parte de los buques de cualquier pabellón en puertos cercados, dársenas y estuarios de la Comunidad, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 9, apartado 2. La Comisión comunicará dichos criterios a la OMI.

4. Como alternativa al uso de combustibles para uso marítimo con un contenido bajo en azufre que cumplan lo exigido en los artículos 4 *bis* y 4 *ter*, los Estados miembros podrán permitir a los buques el uso de una tecnología aprobada de reducción de las emisiones, siempre que dichos buques:

- consigan continuamente reducciones de las emisiones que sean al menos equivalentes a las que se lograrían mediante los límites de azufre en los combustibles especificados en la presente Directiva,

- cuenten con equipo de control continuo de las emisiones, y

- documenten rigurosamente el hecho de que ningún residuo descargado en puertos cercados, dársenas y estuarios tiene un impacto sobre los ecosistemas, basándose en criterios comunicados por las autoridades de los Estados del puerto a la OMI.

(*) DO L 324 de 29.11.2002, p. 1. Reglamento modificado por el Reglamento (CE) n° 415/2004 de la Comisión (DO L 68 de 6.3.2004, p. 10).».

6) El artículo 6 se modifica como sigue:

a) se inserta el apartado siguiente:

«1 *bis*. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo cumple las disposiciones correspondientes de los artículos 4 *bis* y 4 *ter*.

Se utilizará cada uno de los siguientes métodos de muestreo, análisis e inspección, según proceda:

- muestreo, con arreglo a las directrices de la OMI, del combustible para uso marítimo destinado a combustión a bordo cuando se esté suministrando a los buques, y análisis de su contenido de azufre,
- muestreo y análisis del contenido en azufre del combustible para uso marítimo destinado a combustión a bordo contenido en tanques, cuando sea posible, y en muestras selladas a bordo de los buques,
- inspección de los diarios de navegación y de los comprobantes de entrega de carburante de los buques.

El muestreo empezará en la fecha en que entre en vigor el límite máximo de contenido en azufre del combustible. Se llevará a cabo con una frecuencia suficiente, en cantidades suficientes y de modo que las muestras sean representativas del combustible examinado y del combustible utilizado por los buques en las correspondientes zonas marítimas, puertos y vías navegables de la Comunidad.

Los Estados miembros adoptarán asimismo medidas razonables, según proceda, para supervisar el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo distintos de los combustibles a los que se aplican los artículos 4 bis y 4 ter.»;

- b) la letra a) del apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«a) el método ISO 8754 (1992) y el PrEN ISO 14596 para el fuelóleo pesado y el combustible para uso marítimo»;

- 7) El artículo 7 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 7

Informes y revisión

1. Basándose en los resultados de los muestreos, análisis e inspecciones efectuados de conformidad con el artículo 6, los Estados miembros presentarán a la Comisión, a más tardar el 30 de junio de cada año, un breve informe sobre el contenido de azufre de los combustibles líquidos que entran en el ámbito de aplicación de la presente Directiva utilizados en su territorio durante el año natural anterior. Dicho informe incluirá un registro del número total de muestras analizadas por categoría de combustible e indicará la cantidad correspondiente de combustible utilizada, así como un cálculo del contenido medio en azufre. Los

Estados miembros notificarán también el número de inspecciones llevadas a cabo a bordo de los buques y registrarán el contenido medio en azufre de los combustibles para uso marítimo utilizado en su territorio y que en fecha de 11 de agosto de 2005 no entran aún en el ámbito de aplicación de la presente Directiva.

2. Sobre la base, entre otras cosas, de:

- a) los informes anuales presentados de conformidad con el apartado 1;
- b) las tendencias observadas en lo que se refiere a la calidad del aire, la acidificación, el coste del combustible y el intercambio modal;
- c) los avances en la reducción de las emisiones de óxidos de azufre de los buques mediante los mecanismos de la OMI a raíz de las medidas comunitarias adoptadas a este respecto;
- d) un nuevo análisis coste-eficacia, en el que se incluyan los beneficios directos e indirectos para el medio ambiente de las medidas previstas en el artículo 4 bis, apartado 4, y de otras posibles medidas de reducción de las emisiones, y
- e) la aplicación del artículo 4 quáter,

la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo antes de 2008.

La Comisión podrá presentar, junto con el informe, propuestas de modificación de la presente Directiva, en particular en lo relativo a:

- una segunda fase para los límites máximos del azufre establecidos para cada categoría de combustible, y
- teniendo en cuenta los trabajos desarrollados por la OMI, las zonas marítimas de la Comunidad en las que deben utilizarse combustibles para uso marítimo con bajo contenido en azufre.

La Comisión examinará con especial atención las propuestas de:

- a) designación de Zonas adicionales de Control de Emisiones de SO_x;
- b) reducción, si es posible en un 0,5 %, de los límites máximos de azufre contenido en el combustible para uso marítimo utilizado en las Zonas de Control de Emisiones de SO_x
- c) adopción de medidas alternativas o complementarias.

3. A más tardar el 31 de diciembre de 2005, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo sobre el posible uso de instrumentos económicos, incluidos mecanismos tales como derechos diferenciados y cargas por kilómetro, permisos de emisión negociables y compensaciones.

La Comisión podrá tomar en consideración la presentación de propuestas relativas a instrumentos económicos, como medidas complementarias o alternativas, en el contexto de la revisión de 2008, siempre que puedan demostrarse claramente las ventajas para la salud y el medio ambiente.

4. Toda modificación necesaria para proceder a la adaptación técnica del artículo 2, puntos 1, 2, 3, 3 bis), 3 ter) y 4, o del artículo 6, apartado 2, a la luz del progreso científico y técnico, se adoptará de acuerdo con el procedimiento a que se refiere el artículo 9, apartado 2. Dichas adaptaciones no darán lugar a cambios directos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva ni en los límites del azufre en los combustibles especificados en la presente Directiva.».

8) El artículo 9 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 9

Procedimiento del Comité

1. La Comisión estará asistida por un Comité.

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 del Consejo (*), 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 tres meses.

3. El Comité aprobará su reglamento interno.

(*) DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.».

9) Se añade el texto que figura en el anexo de la presente Directiva.

Artículo 2

Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 11 de agosto de 2006. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

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 3

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 6 de julio de 2005.

Por el Parlamento Europeo
POR EL CONSEJO
J. BORRELL FONTELLES

El Presidente
El Presidente
J. STRAW

ANEXO

«ANEXO

BUQUES GRIEGOS

NOMBRE DEL BUQUE	ANO DE ENTREGA	NUMERO OMI
ARIADNE PALACE	2002	9221310
IKARUS PALACE	1997	9144811
KNOSSOS PALACE	2001	9204063
OLYMPIA PALACE	2001	9220330
PASIPHAE PALACE	1997	9161948
FESTOS PALACE	2001	9204568
EUROPA PALACE	2002	9220342
BLUE STAR I	2000	9197105
BLUE STAR II	2000	9207584
BLUE STAR ITHAKI	1999	9203916
BLUE STAR NAXOS	2002	9241786
BLUE STAR PAROS	2002	9241774
HELLENIC SPIRIT	2001	9216030
OLYMPIC CHAMPION	2000	9216028
LEFKA ORI	1991	9035876
SOPHOKLISV ENIZELOS	1990	8916607»