

PARLAMENTO EUROPEO

1999



2004

Documento de sesión

FINAL
A5-0342/2000

21 de noviembre de 2000

*****I**

INFORME

sobre la propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva del Consejo 94/57/CE sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas (COM(2000) 142 – C5-0175/2000 – 2000/0066(COD))

Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo

Ponente: Josu Ortuondo Larrea

Explicación de los signos utilizados

- * Procedimiento de consulta
mayoría de los votos emitidos
- **I Procedimiento de cooperación (primera lectura)
mayoría de los votos emitidos
- **II Procedimiento de cooperación (segunda lectura)
*mayoría de los votos emitidos para aprobar la posición común
mayoría de los miembros que integran el Parlamento para
rechazar o modificar la posición común*
- *** Dictamen conforme
*mayoría de los miembros que integran el Parlamento salvo en los
casos contemplados en los art. 105, 107, 161 y 300 del Tratado CE
y en el art. 7 del Tratado UE*
- ***I Procedimiento de codecisión (primera lectura)
mayoría de los votos emitidos
- ***II Procedimiento de codecisión (segunda lectura)
*mayoría de los votos emitidos para aprobar la posición común
mayoría de los miembros que integran el Parlamento para
rechazar o modificar la posición común*
- ***III Procedimiento de codecisión (tercera lectura)
mayoría de los votos emitidos para aprobar el texto conjunto

(El procedimiento indicado se basa en el fundamento jurídico propuesto por la Comisión.)

ÍNDICE

	Página
PÁGINA REGLAMENTARIA.....	4
PROPUESTA LEGISLATIVA	6
PROPUESTA DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA	29
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	30
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE INDUSTRIA, COMERCIO EXTERIOR, INVESTIGACIÓN Y ENERGÍA	35
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE, SALUD PÚBLICA Y POLÍTICA DEL CONSUMIDOR	42

PÁGINA REGLAMENTARIA

Mediante carta de 22 de marzo de 2000, la Comisión presentó al Parlamento, de conformidad con el apartado 2 del artículo 251 y el apartado 2 del artículo 80 del Tratado CE, la propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva del Consejo 94/57/CE sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas (COM(2000) 142 - 2000/0066 (COD)).

En la sesión del 3 de mayo de 2000, la Presidenta del Parlamento anunció que había remitido dicha propuesta, para examen del fondo, a la Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo, y, para opinión, a la Comisión de Presupuestos así como a la Comisión de Industria, Comercio Exterior, Investigación y Energía y a la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Política del Consumidor (C5-0175/2000).

En la reunión del 19 de abril de 2000, la Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo había designado ponente a Josu Ortuondo Larrea.

En las reuniones de los días 22 de mayo de 2000, 12 de septiembre de 2000, 11 de octubre de 2000 y 20 de noviembre de 2000, la comisión examinó la propuesta de la Comisión y el proyecto de informe.

En la última de estas reuniones, la comisión aprobó el proyecto de resolución legislativa por unanimidad.

Estuvieron presentes en la votación los diputados: Konstantinos Hatzidakis (presidente), Emmanouil Mastorakis, Rijk van Dam y Helmuth Markov (vicepresidentes), Josu Ortuondo Larrea (ponente), Sir Robert Atkins, Elspeth Attwooll, Emmanouil Bakopoulos, Rolf Berend, Theodorus J.J. Bouwman, Philip Charles Bradbourn, Martin Callanan, Giles Bryan Chichester (suplente de Felipe Camisón Asensio), Luigi Cocilovo (suplente de Luigi Cesaro), Gerard Collins, Danielle Darras, Proinsias De Rossa (suplente de Demetrio Volcic, de conformidad con el apartado 2 del artículo 153 del Reglamento), Francis F.M. Decourrière, Jean-Maurice Dehousse (suplente de Giovanni Claudio Fava), Garrelt Duin, Markus Ferber (suplente de Dieter-Lebrecht Koch), Fernando Fernández Martín (suplente de Sérgio Marques), Jacqueline Foster (suplente de Francesco Musotto), Jean-Claude Fruteau (suplente de John Hume), Fiorella Ghilardotti (suplente de Ewa Hedkvist Petersen, de conformidad con el apartado 2 del artículo 153 del Reglamento), Mathieu J.H. Grosch, Mary Honeyball, Marie Anne Isler Béguin (suplente de Reinhold Messner), Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Elisabeth Jeggle (suplente de Karla M.H. Peijs), Brigitte Langenhagen (suplente de Dana Rosemary Scallon), Giorgio Lisi, Arlene McCarthy (suplente de Ulrich Stockmann), Erik Meijer, Rosa Miguélez Ramos, Juan Ojeda Sanz, Wilhelm Ernst Piecyk, Samuli Pohjamo, Adriana Poli Bortone, Alonso José Puerta, Reinhard Rack, Carlos Ripoll i Martínez Bedoya, Guido Sacconi (suplente de Joaquim Vairinhos), Marieke Sanders-ten Holte (suplente de Paolo Costa), Gilles Savary, Elisabeth Schroedter (suplente de Camilo Nogueira Román), Brian Simpson, Per Stenmarck (suplente de Ingo Schmitt), Dirk Sterckx, Johan Van Hecke (suplente de Margie Sudre), Ari Vatanen y Mark Francis Watts.

Las opiniones de la Comisión de Industria, Comercio Exterior, Investigación y Energía y de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Política del Consumidor se adjuntan al presente informe; el 19 de abril de 2000, la Comisión de Presupuestos decidió no emitir opinión.

El informe se presentó el 21 de noviembre de 2000.

El plazo de presentación de enmiendas a este informe figurará en el proyecto de orden del día del período parcial de sesiones en que se examine.

PROPUESTA LEGISLATIVA

Propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva del Consejo 94/57/CE sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas (COM(2000) 142 – C5-0175/2000 – 2000/0066(COD))

Se modifica esta propuesta del modo siguiente:

Texto de la Comisión¹

Enmiendas del Parlamento

(Enmienda 1)
Considerando 12

(12) Del mismo modo, el seguimiento ex post continuo de las organizaciones reconocidas, para evaluar *su* cumplimiento de lo dispuesto en *al* Directiva 94/57/CE, puede efectuarse con más eficacia de forma armonizada y centralizada. Por ello, es conveniente que el conjunto de la **Comunidad** confíe esta tarea a la Comisión, *conjuntamente* con el Estado que proponga el reconocimiento.

(12) Del mismo modo, el seguimiento ex post continuo de las organizaciones reconocidas, para evaluar *el* cumplimiento **por las mismas** de lo dispuesto en *la* Directiva 94/57/CE, puede efectuarse con más eficacia de forma armonizada y centralizada. Por ello, es conveniente que el conjunto de la **Unión** confíe esta tarea a la Comisión, juntamente con el Estado que proponga el reconocimiento.

Justificación:

Después de los Tratados de Maastricht y Amsterdam parece adecuado hablar de la Unión para referirse al conjunto de los Estados Miembros

(Enmienda 2)
Considerando 18

(18) Dado que la transparencia y el intercambio de información entre las partes interesadas *es* un instrumento fundamental para prevenir los accidentes en alta mar, las organizaciones *autorizadas* facilitarán toda la información pertinente sobre las condiciones de los buques clasificados en sus registros a las autoridades *de* control **por el Estado** del puerto.

(18) Dado que la transparencia y el intercambio de información entre las partes interesadas **y que el derecho de acceso público a la información son** un instrumento fundamental para prevenir los accidentes en alta mar, las organizaciones **clasificadoras** facilitarán toda la información pertinente sobre las condiciones de los buques clasificados en

¹ DO C 212 de 25.7.2000, pág. 114.

por el Estado del puerto.

sus registros a las autoridades **portuarias competentes para el control del puerto y la pondrán a disposición del público en general.**

Justificación:

Se trata de que esta directiva proporcione el necesario respaldo legal a las autoridades portuarias competentes, en ocasiones no estatales sino regionales y locales, para exigir toda la información necesaria para ejercer su control a todos los buques, aunque estos fueran de pabellón distinto de los de la Unión Europea y su sociedad de clasificación no estuviera reconocida por la Comisión ni autorizada por un Estado Miembro. El reforzamiento de la transparencia de la información y el acceso a la información de los actores sociales y económicos como también de los poderes locales afectados representa una garantía para una mejor seguridad medioambiental.

(Enmienda 3)
Considerando 20

(20) Los criterios cualitativos que deberán cumplir las organizaciones técnicas para ser reconocidas a nivel comunitario y para mantener dicho **reconocimiento** incluirán medidas para garantizar que las tareas reglamentarias **para las que la organización esté autorizada** sólo podrán ser desempeñadas por inspectores en régimen de dedicación exclusiva. La organización debe ejercer un estrecho control de todo su personal y oficinas, incluidas las **regionales**, y establecer sus propios objetivos e indicadores de seguridad y prevención de la contaminación. La organización debe establecer un sistema para evaluar la calidad de sus servicios. La Directiva 94/57/CE debe modificarse consecuentemente.

(20) Los criterios cualitativos que deberán cumplir las organizaciones técnicas para ser reconocidas a nivel comunitario y para mantener dicha **habilitación**, incluirán medidas para garantizar que las tareas reglamentarias **de inspección y peritaje relacionadas con la expedición de certificados de seguridad**, sólo podrán ser desempeñadas por inspectores en régimen de dedicación exclusiva. La organización debe ejercer un estrecho control de todo su personal y oficinas, incluidas **todas las sucursales y delegaciones dentro y fuera de la Comunidad**, y establecer sus propios objetivos e indicadores de seguridad y prevención de la contaminación. La organización debe establecer un sistema para evaluar la calidad de sus servicios. La Directiva 94/57/CE debe modificarse consecuentemente.

Justificación:

La mención de los criterios de calidad ISO 14001, que figura en la enmienda original nº 3 del ponente, ha de desaparecer habida cuenta de que esta norma no corresponde a las actividades

de las sociedades de clasificación. Por otra parte, estas sociedades ofrecen a sus clientes la posibilidad de que comprueben que aplican los estándares de calidad ISO 9000 o QSCS.

(Enmienda 4)
Considerando 20 bis (nuevo)

(20 bis) Una sociedad de clasificación no deberá ser contratada si tiene algún grado de identidad o vinculación empresarial, personal o familiar con el propietario o armador del buque. Igualmente debe aplicarse esta incompatibilidad a los inspectores contratados por las sociedades de clasificación.

Justificación:

Evitar vinculaciones entre la entidad o personas inspectoras y el buque inspeccionado.

(Enmienda 5)
Considerando 20 bis (nuevo)

(20 bis) Nada en la presente Directiva habrá de interpretarse como una excepción al deber absoluto y no delegable del armador de mantener y utilizar buques en condiciones de navegar.

Justificación:

Es responsabilidad básica del armador garantizar que su buque se encuentra en perfectas condiciones de funcionamiento y no pone en peligro la seguridad humana o marítima.

(Enmienda 6)
ARTÍCULO 1, APARTADO 1
Artículo 2 (Directiva 94/57/CE)

1. El artículo 2 se modificará como sigue:

a) en la letra (b), se suprimirán las palabras "incluidos los buques registrados en Euros, una vez aprobado dicho Registro por el Consejo";

b) en la letra (d), las palabras "vigentes en el momento de la adopción de la presente Directiva" serán sustituidas por "vigentes *el 1 de julio de 2000*".

1. El artículo 2 se modificará como sigue:

a) en la letra (b), se suprimirán las palabras "incluidos los buques registrados en Euros, una vez aprobado dicho Registro por el Consejo";

a bis) en la letra (c), se sustituirá la palabra "obligatorios" por la frase "que deben ser obligatoriamente efectuados";

b) en la letra (d), las palabras "vigentes en el momento de la adopción de la presente Directiva" serán sustituidas por "vigentes *en el momento de la aprobación de la presente modificación de esta Directiva*".

b bis) en la letra (i), se sustituirá la última frase a partir de la palabra "o" por la siguiente: "servicio concreto , conforme a las normas y reglamentos propios prefijados y comprometidos públicamente por dicha sociedad";

b ter) en la letra (j), se suprimirán las palabras "que incluye durante un período transitorio que finalizará el 1 de febrero de 1999, el Certificado de seguridad radiotelegráfica para buque de carga y el Certificado de seguridad radiotelefónica para buque de carga".

Justificación:

Se trata, por un lado, de simples ajustes gramaticales para evitar confusiones de interpretación y por otro, de precisiones sobre el alcance de algunas definiciones o de ajustes de referencias a plazos ya caducados.

(Enmienda 7)
ARTÍCULO 1, APARTADO 2
Artículo 3, apartado 1 (Directiva 94/57/CE)

2. El **apartado 1 del** artículo 3 se modifica como sigue:

Al final del apartado, se añadirá la frase siguiente: "los Estados miembros actuarán según lo dispuesto en el Anexo y en el Apéndice de la Resolución A.847(20) de la OMI sobre orientaciones para prestar asistencia a los Estados del pabellón en aplicación de los instrumentos de la OMI".

2. El artículo 3 se modifica como sigue:

a) Al final del apartado **I**, se añadirá la frase siguiente: "los Estados miembros actuarán según lo **pertinente** dispuesto en el Anexo y en el Apéndice de la Resolución A.847(20) de la OMI sobre orientaciones para prestar asistencia a los Estados del pabellón **en la** aplicación de los instrumentos de la OMI".

b) **El apartado 2 se modifica como sigue:**

El subapartado (i) quedará redactado así:

“i)delegar en organizaciones para que, actuando en nombre de la administración marítima, las mismas efectúen , total o parcialmente, las inspecciones y peritaciones oficiales relacionadas con los Certificados, incluidas las necesarias para la evaluación del cumplimiento del artículo 14, y, cuando proceda, para que extiendan o renueven los Certificados correspondientes, o”

En el subapartado (ii) se sustituirán las palabras “confiar a” por “delegar en”.

Justificación:

Se trata, por un lado, de simples ajustes gramaticales para evitar confusiones de interpretación y, por otro, de precisar semánticamente las dos alternativas posibles en cuanto al contenido de las “autorizaciones” que pueden conceder los Estados miembros en favor de las organizaciones, es decir, una simple “acreditación” para efectuar inspecciones o bien una más concreta “delegación” de las facultades o competencias propias de la Administración como la extensión de Certificados oficiales.

(Enmienda 8)
ARTÍCULO 1, APARTADO 3
Artículo 4 (Directiva 94/57/CE)

3. El artículo 4 será sustituido por el siguiente:

1. Los Estados miembros **presentarán a la Comisión** una solicitud de reconocimiento de **las organizaciones que cumplan** los criterios establecidos en el Anexo y lo dispuesto en los apartados 2, 4 y 5 del artículo 14. **Los Estados miembros presentarán a la Comisión información completa sobre el cumplimiento de dichos requisitos** y la prueba de que se cumplen. La Comisión efectuará **una inspección** de las organizaciones para las que se haya solicitado el reconocimiento, a fin de comprobar que cumplen los requisitos anteriormente mencionados. La decisión de reconocimiento tendrá en cuenta los resultados obtenidos por la organización en materia de seguridad y prevención de la contaminación, a que se refiere el artículo 9. La Comisión concederá el reconocimiento de acuerdo con el procedimiento a que se refiere el artículo 7.

2. Los Estados miembros podrán presentar a la Comisión **una** solicitud de reconocimiento limitado por tres años para organizaciones que cumplan todos los criterios del Anexo **distintos de** los establecidos en los apartados 2 y 3 de la sección "**general**" del Anexo. Se aplicará el mismo procedimiento contemplado en el apartado 1, con la diferencia de que los criterios del Anexo cuyo cumplimiento deberá evaluar la Comisión en su **inspección son** todos **critérios distintos de** los establecidos en los apartados 2 y 3 de la

3. El artículo 4 será sustituido por el siguiente:

1. Los Estados miembros **que quieran conceder una autorización a cualquier organización que todavía no esté reconocida, deberán presentar** una solicitud de reconocimiento **por parte de la Comisión, acompañada de información completa sobre el cumplimiento de** los criterios establecidos en el Anexo y la prueba de que se cumplen, **así como sobre la exigencia y compromiso de cumplimiento de** lo dispuesto en los apartados 2, 4 y 5 del artículo 14. La Comisión, **junto con los respectivos Estados miembros solicitantes,** efectuará **valoraciones** de las organizaciones para las que se haya solicitado el reconocimiento, a fin de comprobar que cumplen **y se comprometen a cumplir** los requisitos anteriormente mencionados. La decisión de reconocimiento tendrá en cuenta los resultados obtenidos por la organización en materia de seguridad y prevención de la contaminación, a que se refiere el artículo 9. La Comisión concederá el reconocimiento de acuerdo con el procedimiento a que se refiere el artículo 7.

2. Los Estados miembros podrán presentar a la Comisión solicitudes **especiales** de reconocimiento limitado por **un período de** tres años para organizaciones que cumplan todos los criterios del Anexo **salvo** los establecidos en los apartados 2 y 3 de la sección "**A. Criterios mínimos generales**". **Para estas solicitudes especiales,** se aplicará el mismo procedimiento contemplado en el apartado 1, con la diferencia de que los criterios del Anexo cuyo cumplimiento deberá evaluar la Comisión, **junto con el Estado**

Sección "**General**". Los efectos de *este* reconocimiento se **limitarán a los** Estados miembros que hayan presentado la solicitud del reconocimiento.

3. Todas las organizaciones que obtengan el reconocimiento serán objeto de un estrecho seguimiento por el Comité creado *por el* artículo 7, **también con vistas a definir el alcance del** reconocimiento **limitado de las** organizaciones a que se refiere el apartado 2. **La decisión sobre el alcance de** dicho reconocimiento **no** se tomará **con arreglo a** los criterios establecidos en los apartados 2 y 3 de la sección "**General**" del Anexo, **sino** que tendrá en cuenta los datos sobre la actuación de la organización en materia de seguridad y prevención de la contaminación a que se refiere el artículo 9. **La decisión sobre el alcance del** reconocimiento limitado especificará en qué condiciones se **reconoce dicho** alcance, **especialmente en lo que respecta a la limitación de los efectos del** reconocimiento a que se refiere el apartado 2.

miembro, en sus **valoraciones, serán** todos **ellos, salvo** los establecidos en los apartados 2 y 3 de la Sección "**A. Criterios mínimos generales**".

Los efectos de *estos* reconocimientos **limitados** se **restringirán exclusivamente al ámbito del Estado o** Estados miembros que hayan presentado la solicitud de reconocimiento.

3. Todas las organizaciones que obtengan el reconocimiento serán objeto de un estrecho seguimiento por el Comité creado *conforme al* artículo 7, y **particularmente aquéllas a las** que se refiere el apartado 2 **anterior, con vistas a la posible adopción de decisiones sobre la prórroga o no de su reconocimiento limitado. Con respecto a estas últimas organizaciones, la** decisión **de prorrogar** dicho reconocimiento se tomará **sin considerar** los criterios establecidos en los apartados 2 y 3 de la sección "**A. Criterios mínimos generales**" del Anexo, **pero sí** que se tendrán en cuenta los datos sobre la actuación de la organización en materia de seguridad y prevención de la contaminación a que se refiere el **apartado 2 del** artículo 9. **Toda** decisión de **prórroga de un** reconocimiento limitado especificará en qué condiciones **en el supuesto de que las haya, se concede la misma.**

3 bis. La Comisión deberá prever un control en profundidad de todas las sociedades de clasificación cuya tasa de siniestralidad de los buques clasificados sea demasiado elevada, seguido de una retirada del reconocimiento, cuando no se adopten medidas de rectificación.

3 ter. La Comisión deberá establecer normas estrictas y medidas de control del mantenimiento de los buques con objeto de responsabilizar a todas las partes interesadas.

4. La Comisión elaborará y actualizará la lista de las organizaciones reconocidas con arreglo a los apartados 1, 2 y 3. La lista se publicará en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas.

5. En la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, las organizaciones **que hayan sido** reconocidas con arreglo a la Directiva del Consejo 94/57/CE seguirán **siendo reconocidas**. Su cumplimiento de las nuevas disposiciones establecidas en la presente Directiva se comprobará en las primeras **inspecciones** previstas en el artículo 11."

4. La Comisión elaborará y actualizará la lista de las organizaciones reconocidas con arreglo a los apartados 1, 2 y 3 **precedentes**. La lista se publicará en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas.

5. En la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, las organizaciones **ya** reconocidas con arreglo a la Directiva del Consejo 94/57/CE seguirán **estando reconocidas**. **No obstante, a estas últimas se les exigirá el** cumplimiento de las nuevas disposiciones establecidas en la presente Directiva, **lo cual** se comprobará en las primeras **valoraciones** previstas en el artículo 11."

Justificación:

El texto relativo a las solicitudes de reconocimiento permite clarificar el procedimiento y garantiza que cuando un Estado miembro solicita que se reconozca a una organización también tiene la intención de autorizarla. De esta manera se evitará que se presenten solicitudes de reconocimiento de organizaciones cuyos servicios no se tiene la intención de utilizar. Es necesario disponer de un sistema que ofrezca a las organizaciones reconocidas "limitadas" la posibilidad, tras proceder a la evaluación de sus resultados, bien de seguir siendo (prórroga) "limitada" de una manera u otra, bien de convertirse en una organización reconocida "plenamente" o bien de ser suprimida de la lista de organizaciones reconocidas. El texto aclara estas posibilidades. Con el fin de evitar que se produzcan confusiones es necesario establecer una distinción entre el término "inspección", tal como se define en la letra c) del artículo 2 de la Directiva y las inspecciones realizadas por la Comisión. El trabajo de la Comisión parece ser más amplio (que las auditorías) ya que implica la observancia por parte de la organización reconocida de la Directiva en su conjunto, incluidos los resultados en materia de prevención de la contaminación, así como la verificación de dicha observancia, y, en ese sentido, el término "valoración" describe esta tarea de una manera sumamente correcta.

El apartado 3 bis (nuevo) está justificado porque deben controlarse las actividades de todos los organismos reconocidos y, llegado el caso, sancionarse.

El apartado 3 ter (nuevo) está justificado porque se trata de responsabilizar a todas las partes interesadas a través de los controles.

(Enmienda 9)
ARTÍCULO 1, APARTADO 4
Artículo 5 (Directiva 94/57/CE)

4. El artículo 5 se modifica como sigue:

a) En el apartado 1, la referencia "punto (i) del apartado 2 del artículo 3" se sustituye por "apartado 2 del artículo 3", y *se suprimen* las palabras "establecida en la Comunidad".

b) Se suprime el apartado 2.

c) El apartado 3 se convierte en apartado 2, *las palabras "reconocimiento recíproco" se sustituyen por "trato recíproco" y al final del apartado se añade la frase siguiente:* "además, la Comunidad Europea podrá pedir al tercer país donde esté establecida una organización reconocida que conceda un trato recíproco a las organizaciones reconocidas establecidas en la Comunidad".

4. El artículo 5 se modifica como sigue:

a) En el apartado 1, la referencia "punto (i) del apartado 2 del artículo 3" se sustituye por "apartado 2 del artículo 3", *las palabras "autorizar" y "autorización" se sustituyen por "acreditar" y "acreditación"* y las palabras "establecida en la Comunidad" *se sustituyen por la palabra "para"*.

b) Se suprime el apartado 2.

c) El apartado 3 se convierte en apartado 2, *y quedará redactado como sigue: "Para autorizar a una organización reconocida con establecimiento en un país tercero a llevar a cabo las tareas mencionadas en el artículo 3, o parte de las mismas, un Estado miembro podrá pedir a dicho tercer país un trato recíproco para las organizaciones reconocidas con establecimiento en la Comunidad."*

Además la Comunidad Europea podrá pedir al tercer país donde esté establecida una organización reconocida que conceda un trato recíproco a las organizaciones reconocidas establecidas en la Comunidad".

Justificación:

Se trata de mantener la diferenciación semántica establecida en enmiendas anteriores al objeto de evitar confusiones, diferenciando claramente el concepto "acreditación" a un organismo reconocido para que pueda llevar a cabo determinadas tareas de las señaladas en el artículo 3, de la figura jurídica de "delegación" en el mismo de competencias propias de la administración como también se contempla en el subapartado (2.ii) del mismo artículo, encajando no obstante ambas figuras dentro del concepto global de "autorizaciones". Como en la primera parte del artículo se dice que "los Estados miembros no podrán negarse en principio a...", se supone que esta Directiva no puede obligarles a "delegar" sus competencias estatales sino, en todo, caso a aceptar la "acreditación" de los organismos reconocidos. Por ello, si se dejara la palabra

autorización(es), las organizaciones podrían reclamar también la “delegación” de competencias administrativas.

(Enmienda 10)

ARTÍCULO 1, APARTADO 5 a), SUPAPARTADOS (i), (ii) y (iii)
Artículo 6 (Directiva 94/57/CE)

5. El artículo 6 se modificará como sigue:

(a) El apartado 2 se sustituirá por el siguiente:

2. (...)

(i) Cuando un tribunal declare, de forma definitiva y firme, que la administración es responsable por los daños materiales, daños corporales o fallecimiento causados por un acto doloso, omisión o negligencia grave, y resulte probado ante ese órgano jurisdiccional que son imputables a la organización reconocida, sus servicios, su personal, agentes u otras personas que actúen en nombre de la misma, la administración tendrá derecho a recibir una **indemnización** de la organización reconocida, en la medida en que dichos daños materiales, daños corporales o fallecimiento hayan sido causados, en opinión del tribunal, por la organización reconocida;

(ii) cuando un tribunal declare, de forma definitiva y firme, que la administración es responsable por daños corporales o fallecimiento causados por negligencia, imprudencia u omisión, y resulte probado ante ese órgano jurisdiccional que son imputables a la organización **autorizada**, su personal, agentes o cualquier persona que actúe en nombre de la misma, la administración tendrá derecho a recibir una **indemnización** de la organización reconocida, en la medida en que dichos daños corporales o fallecimiento hayan sido causados, en opinión del Tribunal, por la organización reconocida, **indemnización** que no podrá ser superior a 5 millones €

5. El artículo 6 se modificará como sigue:

(a) El apartado 2 se sustituirá por el siguiente:

2. (...)

(i) Cuando un tribunal declare, de forma definitiva y firme, que la administración es responsable **y tenga que indemnizar a los perjudicados** por daños materiales, daños corporales o fallecimiento causados por un acto doloso, omisión o negligencia grave, y resulte probado ante ese órgano jurisdiccional que son imputables a la organización reconocida, sus servicios, su personal, agentes u otras personas que actúen en nombre de la misma, la administración tendrá derecho a recibir una **compensación económica** de la organización reconocida, en la medida en que dichos daños materiales, daños corporales o fallecimiento hayan sido causados, en opinión del tribunal, por la organización reconocida ;

(ii) cuando un tribunal declare, de forma definitiva y firme, que la administración es responsable **y tiene que compensar a los perjudicados** por daños corporales o fallecimiento causados por negligencia, imprudencia u omisión, y resulte probado ante ese órgano jurisdiccional que son imputables a la organización **reconocida**, su personal, agentes o cualquier persona que actúe en nombre de la misma, la administración tendrá derecho a recibir una **compensación económica** de la organización reconocida, en la medida en que dichos daños corporales o fallecimiento hayan sido causados, en opinión del Tribunal, por la organización

que no podrá ser superior a 5 millones €

(iii) cuando un tribunal declare, de forma definitiva y firme, que la administración es responsable por daños materiales causados por negligencia, imprudencia u omisión y resulte probado ante dicho órgano jurisdiccional que son imputables a la organización reconocida, su personal, agentes o cualquier persona que actúe en su nombre, la administración tendrá derecho a recibir una **indemnización** de la organización reconocida, en la medida en que los daños materiales hayan sido causados, en opinión del tribunal, por la organización reconocida, **indemnización que** no podrá ser superior a 2,5 millones €

reconocida, **compensación** que no podrá ser superior a 5 millones de euros. **El Consejo y el Parlamento revisarán estos importes a más tardar tres años después de la adopción de la presente Directiva, sobre la base de un informe de la Comisión a la luz de la experiencia adquirida por los Estados miembros y la Comisión en el marco de la ejecución de la Directiva y de cara a la futura legislación de la UE en materia de responsabilidad de los agentes marítimos. En el informe se indicará si son necesarias propuestas específicas.**

(iii) cuando un tribunal declare, de forma definitiva y firme, que la administración es responsable y **tiene que compensar a los perjudicados** por daños materiales causados por negligencia, imprudencia u omisión y resulte probado ante dicho órgano jurisdiccional que son imputables a la organización reconocida, su personal, agentes o cualquier persona que actúe en su nombre, la administración tendrá derecho a recibir una **compensación económica** de la organización reconocida, en la medida en que los daños materiales hayan sido causados, en opinión del tribunal, por la organización reconocida, **compensación** que no podrá ser superior a 2,5 millones de euros. **El Consejo y el Parlamento revisarán estos importes a más tardar tres años después de la adopción de la presente Directiva, sobre la base de un informe de la Comisión a la luz de la experiencia adquirida por los Estados miembros y la Comisión en el marco de la ejecución de la directiva y de cara a la futura legislación de la UE en materia de responsabilidad de los agentes marítimos. En el informe se indicará si son necesarias propuestas específicas.**

Justificación:

En cuanto al subapartado (i), se trata de diferenciar los conceptos económicos destinados a los perjudicados directos quienes percibirían las "indemnizaciones" de la administración, del

resarcimiento de ésta en función de las “compensaciones económicas” que recibiría de la organización reconocida causante de los daños. Otro caso distinto sería si la organización reconocida tuviera que pagar directamente a los damnificados. Otro caso distinto sería si la organización reconocida tuviera que pagar directamente a los damnificados.

En cuanto a los subapartados (ii) y (iii): de este modo se garantizará una contribución justa, responsable y realista de todos los participantes, con arreglo a sus funciones y niveles de ingresos derivados de los servicios prestados. Durante los tres años posteriores a la adopción de la Directiva se acumulará suficiente experiencia como para evaluar si los órganos legisladores han de revisar los importes establecidos o no.

(Enmienda 11)

ARTÍCULO 1, APARTADO 6

Artículo 7 (Directiva 94/57/CE)

6. El artículo 7 será sustituido por el siguiente:

“La Comisión estará asistida por un Comité integrado por los representantes de los Estados miembros y presidido por el representante de la Comisión. Cuando se haga referencia al presente artículo, se aplicará el procedimiento reglamentario establecido en el artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE, de conformidad con el apartado 3 del artículo 7 y con el artículo 8 de la misma. El periodo previsto en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE será de tres meses. Este Comité será convocado por la Comisión al menos una vez al año y siempre que sea necesario en el caso de suspensión de la autorización de una organización por parte de un Estado miembro o en caso de suspensión del reconocimiento por la Comisión de acuerdo con el artículo 10. El Comité establecerá su propio reglamento interno.”

6. El artículo 7 será sustituido por el siguiente:

“La Comisión estará asistida por un Comité integrado por los representantes de los Estados miembros y presidido por el representante de la Comisión. Cuando se haga referencia al presente artículo, se aplicará el procedimiento reglamentario establecido en el artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE, de conformidad con el apartado 3 del artículo 7 y con el artículo 8 de la misma. El periodo previsto en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE será de tres meses. Este Comité será convocado por la Comisión al menos una vez al año y siempre que sea necesario en el caso de suspensión de la autorización de una organización por parte de un Estado miembro o en caso de suspensión del reconocimiento por la Comisión de acuerdo con el artículo 10, y ***también cuando sea necesario decidir sobre la prórroga de reconocimientos limitados, según lo contemplado en el apartado 2 del artículo 4.*** El Comité establecerá su propio reglamento interno y, ***con vistas a mejorar la transparencia, consultará anualmente a las partes interesadas en relación con los medios de evaluación de los resultados a que se refiere el artículo 9.***”

Justificación:

El Comité ha de asegurarse de la veracidad de los medios de evaluación de los resultados utilizados. Con el fin de ayudar al Comité, las organizaciones reconocidas deberían facilitar un resumen de su propia QSMR (Quality System Management Review) (véase la enmienda de la IACS al artículo 11). Esto no sustituye a las auditorías de la Comisión ni al seguimiento realizado por las diferentes administraciones del pabellón.

(Enmienda 12)

ARTÍCULO 1, APARTADO 7

Artículo 8, apartado 1 (Directiva 94/57/CE)

7. El primer guión del apartado 1 del artículo 8 será sustituido por el siguiente:

"- aplicar, a efectos de la presente Directiva, modificaciones posteriores que hayan entrado en vigor de los convenios internacionales, protocolos, códigos y resoluciones mencionados en la letra d) del artículo 2 y en el apartado 2 del artículo 6,"

7. El primer guión del apartado 1 del artículo 8 será sustituido por el siguiente:

"- aplicar, a efectos de la presente Directiva, modificaciones posteriores que hayan entrado en vigor de los convenios internacionales, protocolos, códigos y resoluciones mencionados en la letra d) del artículo 2 y en el apartado 2 del artículo 6,"

Se añadirá un tercer guión:

" - revisar los importes que figuran en los subapartados (ii) y (iii) del segundo guión del apartado 2 del artículo 6."

Justificación:

El objetivo de esta enmienda es permitir la revisión de los importes máximos de compensación (responsabilidad limitada) que se mencionan en el artículo 6 si la cuantía de la compensación económica es reducida en comparación con los daños por los que la administración ha de pagar a los perjudicados.

(Enmienda 13)
ARTÍCULO 1, APARTADO 10
Artículo 11, apartado 3 (Directiva 94/57/CE)

10. El artículo 11 se modificará como sigue:

a) En el apartado 1 se suprimirá el texto siguiente: "y porque dichas organizaciones cumplan los criterios especificados en el Anexo. El Estado miembro podrá, para ello, hacer que su administración competente supervise directamente a las organizaciones reconocidas, o bien, en el caso de las organizaciones establecidas en otros Estado miembros, contar con la supervisión efectuada por la administración de otro Estado miembro."

b) En el apartado 2, las palabras "Cada Estado miembro efectuará esta supervisión con carácter bienal" se sustituyen por "Cada Estado miembro efectuará esta supervisión al menos con carácter bienal".

c) Se suprimen los apartados 3 y 4.

d) Se añade un nuevo apartado 3

"3. Todas las organizaciones reconocidas serán inspeccionadas por la Comisión, conjuntamente con el Estado miembro que haya presentado la solicitud de reconocimiento, periódicamente y al menos cada *tres* años, para comprobar que cumplen los criterios del Anexo. Al seleccionar los organismos que deberá inspeccionar, la Comisión prestará especial atención a los datos sobre la actuación de la organización en materia de seguridad y prevención de la contaminación, a los expedientes de siniestro y a los informes elaborados por los Estados miembros conforme al artículo 12. La inspección podrá incluir una visita a las sucursales regionales de la organización, así como una inspección detallada y aleatoria de los buques. La Comisión presentará a los Estados miembros un informe de los resultados de la inspección."

10. El artículo 11 se modificará como sigue:

a) En el apartado 1 se suprimirá el texto siguiente: "y porque dichas organizaciones cumplan los criterios especificados en el Anexo. El Estado miembro podrá, para ello, hacer que su administración competente supervise directamente a las organizaciones reconocidas, o bien, en el caso de las organizaciones establecidas en otros Estado miembros, contar con la supervisión efectuada por la administración de otro Estado miembro."

Se suprime el apartado 2

c) Se suprimen los apartados 3 y 4.

d) Se añade un nuevo apartado ***1 bis***

"1 bis.. Todas las organizaciones reconocidas serán inspeccionadas por la Comisión, conjuntamente con el Estado miembro que haya presentado la solicitud de reconocimiento **y con los Estados que les hubieran concedido cualquier tipo de autorización**, periódicamente y al menos cada *dos* años, para comprobar que cumplen los criterios del Anexo. Al seleccionar los organismos que deberá inspeccionar, la Comisión prestará especial atención a los datos sobre la actuación de la organización en materia de seguridad y prevención de la contaminación, a los expedientes de siniestro y a los informes elaborados por los Estados miembros conforme al artículo 12. La inspección podrá incluir una visita a las sucursales regionales de la organización, así como una inspección detallada y aleatoria de los buques. La Comisión presentará a ***todos*** los Estados miembros un informe de los resultados de la inspección."

e) Se introducirá el siguiente nuevo apartado 1 ter:

"1 ter. Cada una de las organizaciones reconocidas facilitará al Comité establecido en el artículo 7, sobre una base anual, los resultados de su QSMR."

Justificación:

Según la directiva, los Estados miembros deben asegurarse el control de las organizaciones de inspección cada dos años. Con objeto de garantizar la armonización, se debería establecer el mismo plazo para las inspecciones de los Estados miembros y de la Comisión.

En cuanto al apartado 1 bis (nuevo): el hecho de que las organizaciones reconocidas tengan que facilitar sus resultados es un reflejo del principio de mejora continua y de diálogo pleno y abierto con el Comité y la Comisión.

(Enmienda 14)

ARTÍCULO 1, APARTADO 11
Artículo 12 (Directiva 94/57/CE)

11. El artículo 12 será sustituido por el siguiente:

“En el ejercicio de sus derechos y obligaciones de inspección en calidad de Estados portuarios, los Estados miembros informarán a la Comisión y a los demás Estados miembros del descubrimiento de casos de expedición de certificados válidos por organizaciones que actúen en nombre de un Estado de pabellón a buques que no cumplan los requisitos pertinentes de los convenios internacionales, o cualquier incumplimiento por parte de un buque provisto de un certificado de clasificación válido y que afecte a elementos cubiertos por dicho certificado. A los fines del presente artículo, sólo se informará de los casos de buques que representen una amenaza grave para la seguridad y el medio ambiente o que pongan de manifiesto un comportamiento especialmente negligente por parte de las organizaciones.”

11. El artículo 12 será sustituido por el siguiente:

“En el ejercicio de sus derechos y obligaciones de inspección en calidad de Estados portuarios, los Estados miembros informarán a la Comisión y a los demás Estados miembros del descubrimiento de casos de expedición de certificados válidos por organizaciones que actúen en nombre de un Estado de pabellón a buques que no cumplan los requisitos pertinentes de los convenios internacionales, o cualquier incumplimiento por parte de un buque provisto de un certificado de clasificación válido y que afecte a elementos cubiertos por dicho certificado. A los fines del presente artículo, sólo se informará de los casos de buques que representen una amenaza grave para la seguridad y el medio ambiente o que pongan de manifiesto un comportamiento especialmente negligente por parte de las organizaciones. ***Se avisará al respecto a la organización reconocida***”

interesada coincidiendo con la inspección inicial, de manera que pueda adoptar inmediatamente las acciones de seguimiento adecuadas."

Justificación:

El QSCS de la Asociación y las disposiciones de procedimiento de la IACS exigen a los miembros de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación que investiguen todas las "quejas" y emprendan las necesarias acciones correctivas.

(Enmienda 15)

ARTÍCULO 1, APARTADO 13 BIS (NUEVO)

Artículo 13 (ex 14) (Directiva 94/57/CE)

13 bis. Al final del apartado 2 del artículo 13 (antes 14), la referencia al "artículo 13" se sustituirá por "artículo 7".

Justificación:

Se trata de contemplar la desaparición del anterior artículo 13, haciéndose necesario introducir la referencia al nuevo artículo 7.

(Enmienda 16)

ARTÍCULO 1, APARTADO 14

Artículo 14 (ex 15) (Directiva 94/57/CE)

14. Los apartados 3 y 4 del artículo 14 se sustituirán por los siguientes:

14. El artículo 14 quedará redactado como sigue:

1. Las organizaciones reconocidas se consultarán mutuamente, con carácter periódico, para mantener la equivalencia de sus estándares técnicos y de la aplicación de los mismos conforme a las disposiciones de la Resolución 847(20) - "Guidelines to assist flag states in the Implementation of IMO Instruments"- de la OMI. Las organizaciones facilitarán a la Comisión informes periódicos sobre los progresos fundamentales realizados en

estos estándares.

2. Cuando se trate de un buque de su clase, las organizaciones reconocidas deberán demostrar su disposición a cooperar con las administraciones de control del Estado portuario, en particular con el fin de facilitar la rectificación de las deficiencias u otras discrepancias notificadas.

“3. Las organizaciones reconocidas suministrarán a la administración y la Comisión toda la información pertinente sobre sus flotas clasificadas, cambios, suspensiones y retiradas de clase, independientemente de la bandera que enarboles los buques. La información sobre cambios, suspensiones y retiradas de clase, incluida la información sobre todas las inspecciones y recomendaciones aplazadas, las condiciones de clase, las condiciones de explotación y las restricciones de funcionamiento establecidas contra los buques inscritos en sus registros – independientemente de su pabellón- también se comunicarán al sistema de información Sirenac para las inspecciones en el marco del control por el Estado del puerto.

“3. Las organizaciones reconocidas suministrarán a la administración, **a todos los Estados miembros que les hayan otorgado algún tipo de autorización contemplada en el artículo 3** y a la Comisión, toda la información pertinente sobre sus flotas clasificadas, cambios, suspensiones y retiradas de clase, independientemente de la bandera que enarboles los buques. La información sobre cambios, suspensiones y retiradas de clase, incluida la información sobre todas las inspecciones y recomendaciones aplazadas, las condiciones de clase, las condiciones de explotación y las restricciones de funcionamiento establecidas contra los buques inscritos en sus registros - independientemente de su pabellón- también se comunicarán al sistema de información Sirenac para las inspecciones en el marco del control por el Estado del puerto, **y serán publicadas en los sitios Internet de esas organizaciones.**”

“4. Las organizaciones reconocidas no expedirán certificados a un buque desclasificado o que cambie de clase por motivos de seguridad, independientemente de su pabellón, sin **consultar** previamente a la administración competente del Estado del pabellón para determinar si es necesaria una inspección completa.”

“4. Las organizaciones reconocidas no expedirán certificados a un buque desclasificado o que cambie de clase por motivos de seguridad, independientemente de su pabellón, sin previamente **dar la oportunidad** a la administración competente del Estado del pabellón para **que, en un plazo de 24 horas, emita su opinión a fin de** determinar si es necesaria una inspección completa.”

Se añade el siguiente apartado 5:

“5. En caso de transferencia de clase de una organización reconocida a otra, la organización precedente informará a la organización receptora de todas las

“5. En caso de transferencia de clase de una organización reconocida a otra, la organización precedente informará a la organización receptora de todas las

inspecciones y recomendaciones aplazadas, condiciones de clase, condiciones de funcionamiento o restricciones de funcionamiento establecidas contra el buque. Con motivo de la transferencia, la organización precedente suministrará a la organización receptora la documentación completa sobre el buque. La organización receptora sólo podrá expedir los certificados al buque tras efectuar adecuadamente todas las inspecciones retrasadas, cumplir las recomendaciones aplazadas y las condiciones de clase previamente establecidas contra el buque, de conformidad con las especificaciones de la organización precedente. Antes de la expedición de los certificados, la organización receptora notificará a la organización precedente la fecha de expedición de los certificados y confirmará la fecha, lugar y medidas tomadas para cumplir cada una de las visitas, recomendaciones y condiciones de clase aplazadas. Las organizaciones reconocidas colaborarán entre ellas para aplicar adecuadamente lo dispuesto en el presente apartado."

inspecciones y recomendaciones aplazadas, condiciones de clase, condiciones de funcionamiento o restricciones de funcionamiento establecidas contra el buque. Con motivo de la transferencia, la organización precedente suministrará a la organización receptora la documentación completa sobre el buque. La organización receptora sólo podrá expedir los certificados al buque tras efectuar adecuadamente todas las inspecciones retrasadas, cumplir las recomendaciones aplazadas y las condiciones de clase previamente establecidas contra el buque, de conformidad con las especificaciones de la organización precedente. Antes de la expedición de los certificados, la organización receptora notificará a la organización precedente la fecha de expedición de los certificados y confirmará la fecha, lugar y medidas tomadas para cumplir cada una de las visitas, recomendaciones y condiciones de clase aplazadas. Las organizaciones reconocidas colaborarán entre ellas para aplicar adecuadamente lo dispuesto en el presente apartado."

Justificación:

Con respecto a la enmienda 15 del ponente se ha corregido la referencia a la decisiva Resolución de la OMI y, en el apartado 4, se ha concretado el "tiempo razonable" en un plazo de 24 horas para impedir la demora en las inspecciones.

(Enmienda 17)

ARTÍCULO 1, APARTADO 15

Artículo 15 (ex 16) (Directiva 94/57/CE)

15. El apartado 3 del artículo 15 se sustituirá por el siguiente:

15. El artículo 15 será sustituido y quedará redactado como sigue:

"1. Los Estados miembros aplicarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva, en los doce meses siguientes a la fecha de su adopción, a

más tardar. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

2. 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.

“3. Los Estados miembros comunicarán inmediatamente a la Comisión y a los demás Estados miembros el texto de todas las disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.”

3. Los Estados miembros comunicarán inmediatamente a la Comisión y a los demás Estados miembros el texto de todas las disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.”

3 bis. Por otra parte, la Comisión informará periódicamente al Parlamento Europeo sobre los progresos en la aplicación de la Directiva en los Estados miembros.

Justificación:

Se trata de eliminar la anterior referencia a la entrada en vigor de la Directiva con fecha 31-12-95 y ajustarla a los doce meses siguientes a la fecha de su ulterior adopción.

En cuanto al apartado 3 bis (nuevo): en aras de la transparencia y habida cuenta de que el Parlamento Europeo no puede participar en el proceso de reconocimiento de las sociedades de clasificación, la Comisión debería informar periódicamente al Parlamento Europeo.

(Enmienda 18)

ARTÍCULO 1, APARTADO 16
Anexo (Directiva 94/57/CE)

16. El Anexo de la Directiva se modificará como sigue:

16. El Anexo de la Directiva se modificará como sigue:

Las Secciones “A. GENERALES” y “B. ESPECIFICOS” pasarán a denominarse “A. Criterios mínimos generales” y “B. Criterios mínimos específicos.”

[Nota de la T. ES: los apartados a), b) y c) de la enmienda Or. EN no afectan a la

d) Al final del apartado 5 de la Sección "A. GENERALES", se añadirán las palabras siguientes: "o mantener una base de datos electrónica accesible a *las partes interesadas*."

g) Al final del apartado 4 de la Sección "B. ESPECÍFICOS", se añaden las palabras siguientes: "y a la Comisión"

Al final del apartado 5 de la Sección "B. ESPECÍFICOS", se añaden las palabras siguientes: "La política de la organización deberá tratar de los objetivos e indicadores en materia de seguridad y prevención de la contaminación."

i) Al final de la letra b) del apartado 6 de la Sección "B. ESPECÍFICOS", se añaden las palabras siguientes: "se establece un sistema interno para medir la calidad del servicio en relación con estas reglas y normas".

j) Al final de la letra c) del apartado 6 de la Sección "B. ESPECÍFICOS", se añaden las palabras siguientes: "se establece un sistema interno para medir la calidad del servicio en relación con el cumplimiento de los convenios internacionales."

k) La letra g) del apartado 6 de la Sección "B. ESPECÍFICOS" se sustituye por la siguiente:

"(g) los requisitos de los principales trabajos oficiales para los que esté autorizada la organización sólo serán puestos en práctica directamente por sus propios peritos en

versión española.]

d) Al final del apartado 5 de la Sección "A. *Criterios mínimos* generales", se añadirán las palabras siguientes: "o mantener una base de datos electrónica accesible *al público*."

[Nota de la T. ES: los apartados e) y f) de la enmienda Or. EN no afectan a la versión española.]

g) Al final del apartado 4 de la Sección "B. *Criterios mínimos* específicos", se añaden las palabras siguientes: "a la Comisión *y a las partes interesadas*."

h) Al final del apartado 5 de la Sección "B. *Criterios mínimos* específicos", se añaden las palabras siguientes: "La política de la organización deberá tratar de *aquellos* objetivos e indicadores en materia de seguridad y prevención de la contaminación *que estén bajo el control directo de la organización*."

i) Al final de la letra b) del apartado 6 de la Sección "B. *Criterios mínimos* específicos", se añaden las palabras siguientes: "y se establece un sistema interno para medir la calidad del servicio en relación con estas reglas y normas".

j) Al final de la letra c) del apartado 6 de la Sección "B. *Criterios mínimos* específicos", se añaden las palabras siguientes: "y se establece un sistema interno para medir la calidad del servicio en relación con el cumplimiento de los convenios internacionales."

k) La letra g) del apartado 6 de la Sección "B. *Criterios mínimos* específicos", se sustituye por la siguiente:

"(g) los requisitos de los principales trabajos oficiales para los que esté autorizada la organización sólo serán puestos en práctica directamente por sus propios peritos en

dedicación exclusiva o por los peritos en dedicación exclusiva de otras organizaciones reconocidas. En todos los casos, los peritos en dedicación exclusiva deberán tener un conocimiento extenso sobre el tipo de nave en la que realizan sus trabajos oficiales y de los requisitos relevantes de aplicación."

dedicación exclusiva o por los peritos en dedicación exclusiva de otras organizaciones reconocidas. En todos los casos, los peritos en dedicación exclusiva deberán tener un conocimiento extenso sobre el tipo de nave en la que realizan sus trabajos oficiales *en relación con el examen concreto que se ha de* realizar y de los requisitos relevantes de aplicación."

k bis) Una sociedad de clasificación no podrá ser contratada si tiene algún grado de identidad o vinculación empresarial, personal o familiar con el propietario o armador del buque. Igualmente se aplicará esta incompatibilidad a los inspectores contratados por las sociedades de clasificación. Se reglamentará esta incompatibilidad en los términos generales contenidos en la legislación administrativa de los Estados miembros.

l) Al final de la letra i) del apartado 6 de la Sección "B. ESPECÍFICOS", se suprimirá la palabra "y".

l) Al final de la letra i) del apartado 6 de la Sección "B. *Criterios mínimos* específicos", se suprimirá la palabra "y".

m) La letra j) del apartado 6 de la Sección "B. ESPECÍFICOS" se sustituye por la siguiente:

m) La letra j) del apartado 6 de la Sección "B. *Criterios mínimos* específicos" se sustituye por la siguiente:

"(j) se *mantenga* un sistema global de auditorias internas, planificadas y documentadas, de las actividades relacionadas con la calidad en todos los lugares de trabajo."

"(j) se *mantiene* un sistema global de auditorias internas, planificadas y documentadas, de las actividades relacionadas con la calidad en todos los lugares de trabajo."

n) En el apartado 6 de la Sección "B. ESPECÍFICOS", se añaden las dos letras siguientes:

n) En el apartado 6 de la Sección "B. *Criterios mínimos* específicos", se añaden las dos letras siguientes:

"(k) las inspecciones y peritajes estatutarios requeridos por el sistema armonizado de peritajes y certificación para los cuales la organización está autorizada se llevan a cabo de conformidad con la disposición establecida en el anexo y apéndice a la resolución de la OMI A. 746 (18) sobre directrices de peritaje bajo el sistema armonizado de peritaje y certificación."

"(k) las inspecciones y peritajes estatutarios requeridos por el sistema armonizado de peritajes y certificación para los cuales la organización está autorizada se llevan a cabo de conformidad con la disposición establecida en el anexo y apéndice a la resolución de la OMI A. 746 (18) sobre directrices de peritaje bajo el sistema armonizado de peritaje y certificación."

"(l) líneas claras y directas de responsabilidad y control establecidas entre las oficinas centrales y regionales de la sociedad."

o) La letra b) del apartado 7 de la Sección "B. ESPECÍFICOS" se sustituye por la siguiente:

"(b) efectuar todas las inspecciones y peritajes exigidos por los Convenios internacionales para la expedición de certificados, incluidos los medios para valorar, mediante un personal profesional cualificado según el anexo a la resolución de la OMI A. 788 (19) sobre directrices para el cumplimiento del Código Internacional de Gestión de la Seguridad, la aplicación y el mantenimiento de los sistemas de gestión de seguridad, tanto *basados* en tierra como a bordo de los buques que se pretende incluir en el certificado."

"(l) *están* establecidas líneas claras y directas de responsabilidad y control entre las oficinas centrales y regionales de la sociedad, *así como entre las organizaciones de clasificación y sus inspectores.*"

o) La letra b) del apartado 7 de la Sección "B. *Criterios mínimos* específicos" se sustituye por la siguiente:

"(b) efectuar todas las inspecciones y peritajes exigidos por los Convenios internacionales para la expedición de certificados, incluidos los medios *necesarios* para valorar - mediante un personal profesional cualificado según el anexo a la resolución de la OMI A. 788 (19) sobre directrices para el cumplimiento del Código Internacional de Gestión de la Seguridad,- la aplicación y el mantenimiento de los sistemas de gestión de seguridad que se pretende incluir en el certificado, *ya estén situados* tanto en tierra como a bordo de los buques."

[Nota de la T. ES: el apartado p) de la enmienda Or. EN no afecta a la versión española.]

q) Al final del apartado 8 de la Sección "B. Criterios mínimos específicos", se añaden las palabras siguientes: "y si su principal establecimiento no estuviera ubicado en la Unión, habrá de obtener su certificación del Estado miembro en que tuviera su mayor sucursal o delegación regional o, en su defecto, del primer Estado miembro que haya solicitado su reconocimiento y le haya otorgado alguna de las autorizaciones contempladas en el artículo 3."

Justificación:

Una información más transparente y un mejor acceso a la misma para los operadores económicos y sociales y las autoridades locales interesadas garantizará un mayor grado de seguridad medioambiental. ISO 14001 es un sistema voluntario de gestión medioambiental que ofrece a las distintas organizaciones la posibilidad de definir sus límites y la flexibilidad de aplicarlo en el plano de la organización en su conjunto o de unidades o actividades operativas

específicas de la organización. Este sistema se centra y se aplica a las prácticas de gestión medioambiental (tales como la eliminación de residuos en las delegaciones) de la empresa, pero no contribuye al aumento del nivel medioambiental de los buques clasificados con una organización reconocida y no mejora la seguridad marítima. Por otra parte, el problema de la escasa calidad y eficacia de la supervisión de las sociedades de clasificación a menudo se deriva de las inspecciones, en cuyo marco un inspector, basándose en sus propios estándares, decide que unas deficiencias técnicas potencialmente importantes constatadas en los buques inspeccionados son insignificantes. Por último, debería preverse la posibilidad de que algunas de las organizaciones reconocidas no tengan su delegación principal.

En cuanto a la letra k): se requiere un conocimiento del trabajo concreto que se va a llevar a cabo, para el que no tiene por qué ser necesario el conocimiento de un experto sobre todos los aspectos del tipo de buque de que se trate.

En cuanto a la letra k bis) (nueva): pretende evitar vinculaciones entre la entidad o personas inspectoras y el buque inspeccionado.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA

Resolución legislativa del Parlamento Europeo referente a la Propuesta de directiva del Consejo por la que se modifica la Directiva del Consejo 94/57/CE sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas (COM(2000) 142 – C5-0175/2000 – 2000/0066(COD))

(Procedimiento de codecisión: primera lectura)

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2000) 142¹),
 - Vistos el apartado 2 del artículo 251 y el apartado 2 del artículo 80 del Tratado CE, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C5-0175/2000),
 - Visto el artículo 67 de su Reglamento,
 - Vistos el informe de la Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo y las opiniones de la Comisión de Industria, Comercio Exterior, Investigación y Energía así como de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Política del Consumidor (A5-0342/2000),
1. Aprueba la propuesta de la Comisión así modificada;
 2. Pide que la Comisión le presente de nuevo la propuesta, en caso de que se proponga modificarla sustancialmente o sustituirla por otro texto;
 3. Encarga a su Presidenta que transmita la posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión.

¹ JO C 212 du 25.07.2000, p. 114.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Introducción

Según el Derecho internacional, la navegabilidad de un buque está bajo la responsabilidad del Estado cuyo pabellón enarbola.

Ante una cierta falta de peritajes e infraestructuras técnicas, muchos Estados del pabellón se ven incapaces de efectuar por sí mismos inspecciones regulares y pertinentes para determinar si los buques que navegan con su bandera respetan las normas impuestas en materia de seguridad y de protección medioambiental, tal y como las definen los convenios internacionales¹. Por este motivo, los Estados del pabellón han delegado esta responsabilidad en organizaciones especiales llamadas “sociedades de clasificación”.

Las sociedades de clasificación son organizaciones sin ánimo de lucro que contratan a inspectores especializados y que se dedican a supervisar los buques desde su construcción y en las inspecciones posteriores.

Estas sociedades de clasificación existen en un número limitado, lo que se explica por la amplia experiencia requerida y por el elevado grado de competencia técnica de los inspectores contratados, así como por la potencia de los centros informáticos y de investigación a los que recurren.

La delegación de estas funciones de control en las sociedades de clasificación es una práctica aceptada internacionalmente. Estas sociedades desempeñan un papel fundamental en el mantenimiento de la seguridad marítima, que precisa de la existencia de organizaciones eficaces y fiables.

Sin embargo, parece claro que estas organizaciones encargadas de controlar la adecuación de los diversos buques a las distintas normativas existentes deben presentar entre ellas una cierta uniformidad en términos de calidad y peritaje, de la misma manera que las inspecciones no deben presentar grandes variaciones de una sociedad a otra.

Para poner remedio a esta situación, la Comisión ha presentado una propuesta de directiva que establece las normativas que deberán aplicarse a los Estados miembros y a las sociedades de clasificación, con el objetivo de conseguir un respeto mayor y más uniforme de los convenios internacionales en el seno de la UE.

Por ello, era necesario reconocer determinadas organizaciones en el ámbito de la UE según una serie de criterios armonizados. Este reconocimiento queda asegurado con la Directiva nº

¹ Dichos convenios internacionales son:

- el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS, 1974)
- el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga (CLL) sobre la solidez y la estabilidad de los buques
- el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL), sobre la construcción y la explotación de los buques.

94/57/CE sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas.

El sistema en vigor

En virtud de la Directiva nº 94/57/CE, el sistema que se aplica a todos los buques, incluidos los que transportan productos petroleros, se basa en la aceptación por parte de todos los Estados miembros de certificados expedidos por sociedades de clasificación reconocidas por la UE a aquellos buques que respetan las normas y exigencias en materia medioambiental y de seguridad, tal como quedan definidas en los convenios internacionales.

Aunque la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS), reconocida en la UE, que forman diez miembros también reconocidos, tiene por objetivo establecer las normas adecuadas y velar por su cumplimiento a través del sistema de clasificación en su conjunto, existen serias dudas sobre la voluntad por parte de todos y cada uno de los asociados, de poner todos los medios para la aplicación de estas normas estrictas necesarias, como lo demuestra el accidente del Erika, un buque inspeccionado por la sociedad de clasificación italiana RINA, miembro de la IACS. Numerosos observadores en este sector consideran que no todos los miembros de la IACS respetan las normas estrictas requeridas. Parece ser que existen variaciones tanto entre los resultados de los varios miembros de la IACS como dentro de una misma sociedad de clasificación, donde se observan normas divergentes en función de la administración del pabellón y / o del cliente.

La propuesta de la Comisión

El accidente del Erika puso claramente en evidencia los límites de la acción de las sociedades de clasificación en lo que respecta al control de la construcción y al seguimiento de las condiciones de navegabilidad de los buques que están bajo su responsabilidad. El sector afectado (IACS) ha emprendido ya la solución a estos problemas, y ya se han introducido algunas mejoras en los sistemas de detección y control de la estructura de los buques más antiguos, que normalmente sufren una degradación de la estructura metálica del tanque de lastre.

La industria petrolera también ha dado parte de una serie de medidas para mejorar su sistema de inspección privada, contando con que la mayoría de las grandes sociedades petroleras disponen de sus propios procedimientos de inspección y publican alrededor de 10.000 informes anuales de inspección de petroleros. Dichos informes estarán a disposición de las autoridades centrales del Estado del puerto.

Desde un punto de vista legislativo, a pesar de que la directiva actual se ha aplicado en todos los Estados miembros, existen algunas lagunas que se pusieron de manifiesto desde el momento en que entró en vigor. Una de las grandes lagunas reside en el hecho que el reconocimiento de las sociedades de clasificación está reservado por completo a los Estados miembros, sin que exista ningún control previo armonizado y centralizado sobre el respeto de los criterios expuestos en la directiva por parte de la organización que desea ser admitida. La misma falta de armonización y de centralización presentan los controles a posteriori de las organizaciones admitidas.

Para tener en cuenta todas estas consideraciones, las propuestas de modificación contenidas en la directiva hacen referencia a los puntos siguientes:

1. La responsabilidad de la Comisión (junto con un comité de reglamentación) para la concesión o la retirada del reconocimiento de las sociedades de clasificación. Dicha responsabilidad, que hasta ahora correspondía a los Estados miembros, será compartida con la Comisión.
2. La posibilidad de suspender el reconocimiento por un período de un año en caso de que se observen deficiencias en la organización autorizada. Esta suspensión puede dar lugar a la retirada de la autorización si dichas deficiencias persisten.
3. Los resultados positivos registrados por la organización de la sociedad de clasificación en su conjunto respecto a la seguridad y la prevención de la contaminación constituyen una condición sine qua non para conceder y mantener el reconocimiento.
4. En caso de accidente, la responsabilidad financiera de las organizaciones autorizadas está contemplada y armonizada en todo el ámbito comunitario, y puede ser ilimitada o limitada a varios niveles según la gravedad del acto o del incumplimiento.
5. El paso de una sociedad a otra está subordinado a reglas más estrictas, en especial la obligación que tiene la sociedad que pierde el buque de entregar el historial completo de la nave a la sociedad que la recibe.

Observaciones

Considerando la importancia de las inspecciones efectuadas por las sociedades de clasificación tanto para la seguridad de los buques como para la prevención de la contaminación marina, es indispensable reforzar las normas que rigen sus actividades y sus responsabilidades para garantizar la seguridad marítima. Las propuestas de modificación de la Comisión contribuyen en gran medida a cumplir este objetivo. Aumentar la transparencia también es fundamental si se quiere mejorar el funcionamiento de un sistema seguro de navegación. Es necesaria una mayor disposición a comunicar a terceros la información referente a la transferencia de clase, el cambio de armador y las prórrogas de los certificados, tal como propone la Comisión.

Hay que recibir positivamente la propuesta de la directiva, puesto que persigue reforzar el sistema de clasificación y hacer de la Directiva nº 94/57/CE un arma importante que permitirá establecer normas estrictas y uniformes. Por otra parte, podrían surgir problemas derivados de la aplicación práctica del sistema propuesto.

- a. Este procedimiento también suscita la pregunta relativa a la capacidad de la Comisión de afrontar esta nueva responsabilidad y los medios que habrá que emplear para que pueda asumirla. Considerando el alto grado de peritaje que requiere este sector, las necesidades de recursos tanto económicos como humanos imprescindibles para el funcionamiento eficaz de este sistema serán considerables, a menos que se encuentre una fórmula que permita sacar partido de los recursos actuales de los Estados miembros. Según la propuesta, es competencia de la Comisión auditar a los organismos que presentan una solicitud de reconocimiento para verificar si satisfacen las exigencias que prevé la directiva. Se podría contemplar una auditoria de control común por la Comisión y los Estados miembros que han presentado la

solicitud de reconocimiento. De esta manera se podrían aprovechar los recursos actuales de los Estados miembros.

- b. La normativa en materia de responsabilidad que se aplica a estas sociedades de clasificación en caso de incumplimientos o accidentes imputables a sus actos se establece en función del acto cometido o del incumplimiento, para elaborar un sistema de responsabilidad financiera uniforme. La Comisión no está totalmente de acuerdo con la propuesta de la Comisión que fija como máximos los importes de la indemnización debida por el organismo de inspección (5 millones de euros para los daños corporales o las defunciones y 2,5 millones de euros para los daños materiales resultantes de un acto u omisión por negligencia o imprudencia del organismo reconocido), y considera conveniente que el Consejo y el Parlamento reconsideren dichos importes a la luz de la experiencia adquirida en cuanto a la responsabilidad de los actores en el sector marítimo.
- c. El ponente celebra el hecho que la Comisión requiera como criterio de reconocimiento la independencia de la sociedad de clasificación de los armadores o constructores, o de otras personas que ejerzan actividades comerciales en el sector de la fabricación, el equipamiento, la reparación o la explotación naval. También es evidente que los ingresos de la sociedad no deben depender de manera significativa de una sola empresa comercial.
- d. La intensificación de la transparencia también constituye un aspecto importante para el Parlamento. Los organismos de inspección deberán asegurarse en este sentido de que toda información pertinente sobre los cambios, suspensiones o retirada de la clase sea accesible al público en su página web de Internet.
- e. Por motivos de transparencia ante el Estado del pabellón y la sociedad de clasificación, si los Estados miembros descubren que se han expedido certificados válidos a una nave que no satisface las prescripciones establecidas en los convenios internacionales, deberán informar no sólo a la Comisión y a los demás Estados miembros, sino también al Estado del pabellón y a la sociedad de clasificación afectada, ejerciendo así sus derechos de inspección en calidad de Estado del puerto.
- f. Según la propuesta de la Comisión, los Estados miembros deberán asegurar la vigilancia de los organismos de inspección cada dos años. La Comisión, por su parte, propone proceder a sus propias inspecciones cada tres años, para comprobar si los organismos en cuestión satisfacen los criterios de la directiva. Por motivos de armonización, parece justificado fijar el mismo plazo para las inspecciones de los Estados miembros y de la Comisión, es decir, cada dos años.

Finalmente habría que definir más estrictamente las modalidades en materia de control de los inspectores por las sociedades de clasificación.

Estos problemas pueden resolverse satisfactoriamente añadiendo algunas modificaciones secundarias a la propuesta de la Comisión, puesto que es conveniente dar un apoyo incondicional al objetivo subyacente que dicha directiva persigue: reforzar el sistema de clasificación. En conclusión, es evidente que para mantener un sistema jurídico internacional resulta indispensable seguir esforzándose para establecer un sistema común de control de los organismos encargados

de la seguridad en el ámbito de la OMI. En este sentido, una directiva europea facilitará la labor de la Unión de negociar en la OMI un sistema de control más eficaz.

13 de noviembre de 2000

**OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE INDUSTRIA, COMERCIO EXTERIOR,
INVESTIGACIÓN Y ENERGÍA**

para la Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo
sobre

1. la propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la Directiva 95/21/CE del Consejo sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto)
(COM (2000)0142 - C5-0174/2000 – 2000/0065 (COD) (Informe de Mark Francis Watts)
2. la propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la Directiva 94/57/CE sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas
(COM (2000)0142 - C5-0175/2000 - 2000/0066 (COD) (Informe de Josu Ortuondo Larrea)
3. la propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único
(COM (2000)0142 - C5-0173/2000) – 2000/0067 (COD) (Informe de Konstantinos Hatzidakis)

Ponente de opinión: Yves Piétrasanta

PROCEDIMIENTO

En la reunión del 25 de mayo de 2000, la Comisión de Industria, Comercio Exterior, Investigación y Energía designó ponente de opinión a Yves Piétrasanta.

En las reuniones de los días 13 de julio y 7 de noviembre de 2000, la comisión examinó el proyecto de opinión.

En la última de estas reuniones, la comisión aprobó las enmiendas por unanimidad con dos abstenciones.

Estuvieron presentes en la votación los diputados: Carlos Westendorp y Cabeza (presidente), Renato Brunetta, Nuala Ahern, Peter Michael Mombaur (vicepresidentes), María del Pilar Ayuso González (suplente de Concepció Ferrer), Ward Beysen (suplente de Willy C.E.H. De Clercq), Massimo Carraro, Giles Bryan Chichester, Harlem Désir, Francesco Fiori (suplente de Guido Bodrato), Colette Flesch, Christos Folias, Jacqueline Foster (suplente de Godelieve Quisthoudt-Rowohl), Pat the Cope Gallagher, Neena Gill (suplente de Mechtild Rothe), Norbert Glante, Alfred Gomolka (suplente de Werner Langen), Michel Hansenne, Malcolm Harbour, Philippe A.R. Herzog, Hans Karlsson, Wolfgang Kreissl-Dörfler (suplente de Glyn Ford, de conformidad con el apartado 2 del artículo 153 del Reglamento), Bernd Lange (suplente de Reino Kalervo Paasilinna), Rolf Linkohr, Caroline Lucas, Eryl Margaret McNally, Erika Mann, Véronique Mathieu (suplente de Yves Butel, de conformidad con el apartado 2 del artículo 153 del Reglamento), Marjo Tuulevi Matikainen-Kallström, Emilio Menéndez del Valle (suplente de Elena Valenciano Martínez-Orozco, de conformidad con el apartado 2 del artículo 153 del Reglamento), Elizabeth Montfort, Angelika Niebler, Giuseppe Nisticò (suplente de Umberto Scapagnini), Hervé Novelli (suplente de Anders Wijkman), Samuli Pohjamo (suplente de Nicholas Clegg), John Purvis, Daniela Raschhofer, Imelda Mary Read, Christian Foldberg Rosing, Paul Rübig, Konrad K. Schwaiger, Esko Olavi Seppänen, Astrid Thors, Claude Turmes (suplente de Nelly Maes), Jaime Valdivielso de Cué, W.G. van Velzen, Alejo Vidal-Quadras Roca, Dominique Vlasto, François Zimeray y Myrsini Zorba.

BREVE JUSTIFICACIÓN

El naufragio del petrolero "Erika", en diciembre de 1999, ha puesto de manifiesto la insuficiencia de los medios jurídicos y técnicos vigentes para la prevención de la contaminación accidental de grandes dimensiones causada por el petróleo.

Respecto de las propuestas de directiva actualmente objeto de examen, la Comisión de Industria, Comercio Exterior, Investigación y Energía estima que, esencialmente, responden a las necesidades de carácter jurídico en los ámbitos definidos en los respectivos objetos, en la medida en que los Estados miembros las apliquen correctamente, bajo la supervisión de la Comisión. Más allá de los principios contenidos en los textos, esto supone, en concreto, personal suficiente y con la adecuada formación, habituado a cooperar sea cual sea su país de origen o de destino y a servirse de instrumentos homogéneos, o incluso, en su momento, la creación de un cuerpo europeo de guardacostas.

En esta fase, la Comisión de Industria presenta únicamente enmiendas destinadas a eliminar los buques cuyas características sean las más preocupantes, lo que se corresponde con un planteamiento más realista de la peligrosidad de una avería y a exigir de manera sistemática una intervención eficaz y transparente de las autoridades de control.

Aparte de estos ámbitos, es cierto que el recurso sistemático, por parte de los armadores y fletadores, a pabellones de conveniencia y a montajes financieros complejos, basados en empresas ficticias establecidas en Estados con frecuencia calificados de "no cooperadores" por los órganos oficiales encargados de la lucha contra la delincuencia financiera, justifica la duda en cuanto a la buena voluntad de los operadores del sector respecto de las ambiciones de la Comisión en materia de transparencia. Es necesaria una reflexión más específica sobre este asunto, lo que permitirá, en breve plazo, introducir disposiciones obligatorias para el establecimiento de la propiedad y del control real de las empresas y de los buques, o incluso introducir discriminaciones positivas respecto de terceros países que cumplen con sus obligaciones internacionales y asumen un comportamiento responsable respecto de la flota que enarbola su pabellón.

Por último, la Comunidad Europea ha de adelantar sistemáticamente los plazos de aplicación de cualquier nueva norma de seguridad decidida en la OMI.

La Comisión de Industria, Comercio Exterior, Investigación y Energía recuerda además que, como observa la Comisión en su Comunicación sobre la seguridad marítima del transporte del petróleo que acompaña sus tres propuestas legislativas, lo esencial de la contaminación marina provocada por petróleo se debe no tanto a los accidentes cuanto a unas prácticas púdicamente denominadas "operativas", es decir, operaciones de lavado de los tanques y otros vertidos voluntarios, contra las cuales es indispensable reforzar las medidas de represión.

CONCLUSIONES

Por estos motivos, la Comisión de Industria, Comercio Exterior, Investigación y Energía pide a la Comisión que presente las propuestas legislativas que se derivan de estos objetivos y, por lo que concierne a las directivas objeto de las presentes propuestas, pide a la Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo, competente para el fondo, que incorpore en su informe las siguientes enmiendas:

ENMIENDA

Texto de la Comisión¹

Enmiendas del Parlamento

(Enmienda 1)
Considerando (7)
(2000/0065 (COD) - Directiva 95/21/CE)

(7) Las deficiencias estructurales de un buque pueden agravar el riesgo de accidente en alta mar. Cuando se trata de un buque que transporta una carga de hidrocarburos a granel, tales accidentes pueden tener consecuencias catastróficas para el medio ambiente. Conviene que la autoridad de inspección efectúe un examen visual de las partes accesibles del buque, a fin de detectar, en su caso, una corrosión excesiva, y de tomar las medidas de seguimiento que se impongan, especialmente respecto de las sociedades de clasificación responsables de la calidad estructural de los buques;

(7) Las deficiencias estructurales de un buque, **con independencia de la edad, la clase o el tipo de casco**, pueden agravar el riesgo de accidente en alta mar. Cuando se trata de un buque que transporta una carga de hidrocarburos a granel, tales accidentes pueden tener consecuencias catastróficas para el medio ambiente. Conviene que la autoridad de inspección efectúe un examen visual de las partes accesibles del buque, a fin de detectar, en su caso, una corrosión excesiva, y de tomar las medidas de seguimiento que se impongan, especialmente respecto de las sociedades de clasificación responsables de la calidad estructural de los buques;

Justificación:

También ocurren accidentes con buques de doble casco, en ocasiones debido a deficiencias estructurales o a negligencias en el mantenimiento, por lo que la Directiva propuesta para la seguridad en el mar no puede actuar exclusivamente sobre los buques más viejos o de casco único.

¹ DO C 212, de 25.7.2000, p. 102.

(Enmienda 2)
Considerando 14 bis (nuevo)
(2000/0065 (COD) - Directiva 95/21/CE)

(14 bis) La Comisión debe cooperar con los Estados miembros para que los puertos comunitarios dispongan de capacidades técnicas y profesionales adecuadas para el desempeño riguroso y eficaz de las acciones de inspección y de prevención con objeto de que, con tiempo suficiente y al menor coste posible, puedan proceder con más calidad a un mayor número de fiscalizaciones exigidas en la presente Directiva;

Justificación:

La propia Comisión reconoce que hay entidades portuarias laxistas y, también, que las funciones de inspección atribuidas a los puertos, que ahora se han ampliado, son relativamente recientes, por lo que resulta necesario apoyar a las entidades portuarias en la adquisición de competencias que se ajusten a las exigencias de esta Directiva.

(Enmienda 3)
ARTÍCULO 1, PUNTO 5
Artículo 7 bis, apartado 1
(2000/0065 (COD) - (Directiva 95/21/CE)

Medidas de prohibición del acceso a determinados buques sometidos a inspección ampliada

1. Los Estados miembros velarán por que a los buques de más de 15 años pertenecientes a las categorías del punto A del Anexo V el acceso a los puertos de la Comunidad, salvo en las situaciones previstas en el apartado 6 del artículo 11, cuando dichos buques:

- hayan sido inmovilizados en más de dos ocasiones durante los últimos veinticuatro meses en un puerto de un Estado miembro, y

- enarboleden el pabellón de un Estado incluido en el cuadro (media móvil cada tres años) de inmovilizaciones y retrasos superiores a la media,

1. Los Estados miembros velarán por que a los buques de más de 15 años pertenecientes a las categorías del punto A del Anexo V el acceso a los puertos de la Comunidad, salvo en las situaciones previstas en el apartado 6 del artículo 11, cuando dichos buques:

- hayan sido inmovilizados en más de dos ocasiones durante los últimos veinticuatro meses en un puerto de un Estado miembro, y

- enarboleden el pabellón de un Estado incluido en el cuadro (media móvil cada tres años) de inmovilizaciones y retrasos superiores a la media, ***o bien***

La medida de prohibición del acceso será aplicable desde el momento en que el buque sea autorizado a abandonar el puerto donde haya sido inmovilizado por tercera vez.

- no hayan sido objeto de la inspección ampliada prevista en el artículo 7 de la presente Directiva.

La medida de prohibición del acceso será aplicable desde el momento en que el buque sea autorizado a abandonar el puerto donde haya sido inmovilizado por tercera vez.

(Enmienda 4)
ARTÍCULO 1, APARTADO 6
Artículo 7
(2000/0066 (COD) - Directiva 94/57/CE)

6. El artículo 7 será sustituido por el siguiente:

“La Comisión estará asistida por un Comité integrado por los representantes de los Estados miembros y presidido por el representante de la Comisión.

Cuando se haga referencia al presente artículo, se aplicará el procedimiento reglamentario establecido en el artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE, de conformidad con el apartado 3 del artículo 7 y con el artículo 8 de la misma.

El periodo previsto en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE será de tres meses.

Este Comité será convocado por la Comisión al menos una vez al año y siempre que sea necesario en el caso de suspensión de la autorización de una organización por parte de un Estado miembro o en caso de suspensión del reconocimiento por la Comisión de acuerdo con el artículo 10. El Comité establecerá su propio reglamento interno.”

6. El artículo 7 será sustituido por el siguiente:

“La Comisión estará asistida por un Comité integrado por los representantes de los Estados miembros y presidido por el representante de la Comisión.

Cuando se haga referencia al presente artículo, se aplicará el procedimiento reglamentario establecido en el artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE, de conformidad con el apartado 3 del artículo 7 y con el artículo 8 de la misma.

El periodo previsto en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE será de tres meses.

Este Comité será convocado por la Comisión al menos una vez al año y siempre que sea necesario en el caso de suspensión de la autorización de una organización por parte de un Estado miembro o en caso de suspensión del reconocimiento por la Comisión de acuerdo con el artículo 10. El Comité establecerá su propio reglamento interno.

El nuevo Comité elaborará para las entidades responsables en los Estados miembros un informe anual, sucinto pero fundamentado, con miras a fundamentar sus decisiones, transparentes y de carácter pedagógico.

Justificación:

La decisión de suspender la autorización a una entidad clasificadora tiene consecuencias en uno o más Estados miembros, en las entidades portuarias, en los astilleros, en los transportistas e incluso en la actividad aseguradora, por lo que una decisión de estas características debe ser transparente y fundamentada.

20 de noviembre de 2000

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE, SALUD PÚBLICA Y POLÍTICA DEL CONSUMIDOR

para la Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo

sobre la propuesta de directiva del Parlamento Europeo y el Consejo por la que se modifica la Directiva del Consejo 94/57/CE sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas
(COM(2000) 142 – C5-0175/2000 – 2000/0066(COD))

Ponente de opinión: Roseline Vachetta

PROCEDIMIENTO

En la reunión del 23 de mayo de 2000, la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Política del Consumidor designó ponente de opinión a Roseline Vachetta.

En las reuniones de los días 10 de octubre y 20 de noviembre de 2000, la comisión examinó el proyecto de opinión.

En la última de estas reuniones, la comisión aprobó las enmiendas por unanimidad, con 1 abstención.

Estuvieron presentes en la votación los diputados: Caroline F. Jackson (presidenta), Alexander de Roo (vicepresidente), Roseline Vachetta (ponente de opinión), Per-Arne Arvidsson, Hans Blokland, David Robert Bowe, John Bowis, Chris Davies, Avril Doyle, Jim Fitzsimons, Marialiese Flemming, Karl-Heinz Florenz, Robert Goodwill, Roger Helmer, Hans Kronberger, Bernd Lange, Jules Maaten, Minerva Melpomeni Malliori, Rosemarie Müller, Riitta Myller, Karl Erik Olsson, Mihail Papayannakis, Béatrice Patrie, Marit Paulsen, Dagmar Roth-Behrendt, Guido Sacconi, María Sornosa Martínez, Catherine Stihler, Charles Tannock (suplente de María del Pilar Ayuso González), Antonios Trakatellis, Kathleen Van Brempt (suplente de Dorette Corbey) y Phillip Whitehead.

BREVE JUSTIFICACIÓN

El naufragio del Erika ocurrido el 12 de diciembre de 1999 fue una catástrofe previsible. Este petrolero tenía efectivamente todas las características de un buque de alto riesgo: construido con casco único en 1975, había cambiado 7 veces de nombre, había sido "controlado" por cuatro sociedades de clasificación diferentes; matriculado en Malta desde 1993, había navegado anteriormente bajo pabellón del Japón y Liberia.

Desde 1992, 60 de los 77 petroleros "perdidos en el mar" tenían más de 20 años.

Las causas, analizadas por la Comisión, son de dos tipos: los naufragios se explican por errores humanos y por un mal estado generalizado de la estructura de los barcos, sobre todo de los más viejos.

Las razones más profundas son, a su vez, de carácter económico, vinculadas a la búsqueda del beneficio y a la ley desenfrenada de la competencia en un mercado sin reglamentar. La Comisión observa que cada vez hay menos petroleros con propietario y más sociedades ficticias que poseen un solo buque, y que la generalización de los pabellones de conveniencia permite la contratación de marinos con escasa formación, mal pagados y en situación de enorme precariedad.

Todo ello contribuye a hacer más opaca la cadena de responsabilidades. Las numerosas reglamentaciones se aplican mal y no permiten una prevención eficaz ni establecer sanciones reales y disuasorias contra los causantes de la contaminación. Las sociedades de clasificación carecen del suficiente rigor y son poco independientes del Estado del pabellón. Finalmente, no hay un seguimiento transparente del estado de los buques ni obligación de realizar controles. En esta situación, la Comisión propone un primer paquete legislativo compuesto por tres actos: una directiva sobre el control de los buques por parte del Estado del puerto, una directiva sobre el control de las sociedades de clasificación y un reglamento destinado a prohibir paulatinamente el casco único.

En un futuro próximo, la Comisión propondrá un segundo paquete legislativo destinado a sistematizar los intercambios de información, mejorar el control de la navegación, establecer una estructura europea de seguridad marítima y aumentar la responsabilidad de las diferentes partes que intervienen en el transporte marítimo del petróleo.

Las tres primeras medidas tienen como objetivo mejorar el control y poner a punto procedimientos y normas de inspección (ya sean las de los buques o de las sociedades de clasificación), así como aumentar la responsabilidad de los Estados y de la Comisión.

Habría parecido sensato comenzar por responsabilizar a los interlocutores económicos del transporte marítimo. La cadena de responsabilidades no aparece claramente ni se consagra con nitidez el principio de quien contamina paga.

Finalmente, si bien la Comisión afirma en su análisis que numerosos accidentes se deben a errores humanos (en particular ligados a la fatiga), no propone absolutamente nada en cuanto a la situación de los marinos. No se menciona el abandono, los fallecimientos o los daños corporales, ni tampoco sobre la elaboración de un convenio que cubra el nivel de los efectivos, los salarios y la duración del trabajo. Aun teniendo en cuenta que la legislación laboral incumbe a la OIT y la OMI, la Unión Europea podría comenzar a aplicar una legislación social estricta.

El control del estatuto del personal y sus condiciones de vida a bordo podrían ser objeto de un control del mismo tipo que los controles de carácter técnico por los que abogan las propuestas de directiva. Se presentarán enmiendas a este respecto.

Esta propuesta legislativa se refiere a los organismos autorizados para efectuar la inspección y las visitas de los buques. Esta directiva endurece las condiciones de concesión del reconocimiento por las sociedades y establece para ellas como objetivo esencial la seguridad marítima y la prevención de la contaminación.

El reconocimiento podrá ser suspendido por una autoridad comunitaria, de acuerdo con el Estado correspondiente, si disminuye la eficacia del organismo. Finalmente, la Comisión podrá suspender el reconocimiento.

Esta directiva incrementa pues el papel de la Comisión con el fin de permitir una mejor aplicación de la legislación internacional, así como una armonización de los criterios de control para todos los países de Europa. Es de esperar que el control permitirá una mejora real del trabajo efectuado por las sociedades de clasificación, que, a veces, son permisivas con los buques que enarbolan pabellón del Estado que les ha delegado sus propias atribuciones de control. Asimismo, la responsabilidad financiera de las sociedades de clasificación quedará, a partir de ahora, claramente definida; se propone un baremo de sanciones si se reconoce la responsabilidad en caso de daño.

El capítulo sobre formación y estatuto del personal que efectúa los controles tampoco figura esta vez en la directiva.

ENMIENDAS

La Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Política del Consumidor pide a la Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo, competente para el fondo, que incorpore en su informe las siguientes enmiendas:

Texto de la Comisión¹

Enmiendas del Parlamento

(Enmienda 1)
Considerando 1bis (nuevo)

(1bis) La Directiva 2000/.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga desempeña un papel importante,

Justificación:

Es importante el papel que jugará esta Directiva en el objetivo final de prevención de la contaminación marina.

¹ DO L 212 de 25.07.2000, p. 114

(Enmienda 2)
Considerando 1ter (nuevo)

(1ter) La Decisión 1999/.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece un marco comunitario de cooperación en el ámbito de la contaminación marina accidental o deliberada desempeña un papel clave,

Justificación:

La coordinación y colaboración que supondrá esta norma comunitaria entre las administraciones marítimas de los Estados miembros es reseñable.

(Enmienda 3)
Considerando 9bis (nuevo)

(9bis) Las reglas y normas empleadas por los organismos habilitados para efectuar inspecciones y visitas a los buques, así como las actividades pertinentes de las autoridades marítimas, deben alcanzar un grado de armonización estricto y más uniforme para el buen cumplimiento de las tareas y objetivos que tienen asignados,

Justificación:

Sin armonización de los criterios nacionales es difícil una colaboración eficaz que permita luchar contra los riesgos en cuestión.

(Enmienda 4)
Considerando 10

(10) Un buen historial en materia de seguridad y prevención de la contaminación – correspondiente a todos los buques inscritos en el registro de clasificación de la organización, independientemente del pabellón - será una condición esencial para garantizar el reconocimiento inicial y

(10) Un buen historial en materia de seguridad y prevención de la contaminación **y el respeto de las condiciones de vida y de trabajo y de las normas sociales** - correspondientes a todos los buques inscritos en el registro de clasificación de la organización, independientemente del

mantenerlo.

pabellón - serán una condición esencial para garantizar el reconocimiento inicial y mantenerlo.

Justificación:

El objetivo es tener en cuenta el respeto de las normas sociales y de las condiciones de vida y de trabajo a la hora de conceder un reconocimiento.

(Enmienda 5)

Considerando 16 bis (nuevo)

(16 bis) El sistema de responsabilidad de los organismos que actúan en nombre de los Estados miembros deberá adecuarse al futuro sistema de responsabilidad de los fletadores y armadores, con objeto de establecer una cadena de responsabilidades completa.

Justificación:

La Comisión Europea deberá asegurarse de que la cadena de responsabilidades esté completa cuando presente su segundo "paquete" sobre la seguridad marítima.

(Enmienda 6)

Considerando 20 bis (nuevo)

(20 bis) La Comisión deberá poder disponer de los recursos humanos y financieros adicionales necesarios para garantizar la aplicación de dicha directiva.

Justificación:

Los recursos financieros y humanos deben ser suficientes y, llegado el caso, incrementarse para garantizar la correcta aplicación de la directiva.

(Enmienda 7)
ARTÍCULO 1, PUNTO 3
Artículo 4, apartado 3 bis (nuevo) (Directiva 94/57/CE)

3 bis. La Comisión deberá revisar las condiciones del vínculo comercial entre armadores, Estados de pabellón y sociedad de clasificación. En cualquier caso, una misma sociedad de clasificación no debería ejercer por sí sola los controles en calidad de armador y Estado de pabellón simultáneamente.

Justificación:

Es necesaria una aclaración en lo que se refiere a armadores, Estados de pabellón y sociedad de clasificación con objeto de conseguir que los diferentes actores sean independientes entre sí.

(Enmienda 8)
ARTÍCULO 1, PUNTO 3
Artículo 4, apartado 3 ter (nuevo) (Directiva 94/57/CE)

3 ter. La Comisión deberá prever un control en profundidad de todas las sociedades de clasificación cuya tasa de siniestralidad de los buques clasificados sea demasiado elevada, seguido de una retirada del reconocimiento, cuando no se adopten medidas de rectificación.

Justificación:

Deben controlarse las actividades de todos los organismos reconocidos y, llegado el caso, sancionarse.

(Enmienda 9)
ARTÍCULO 1, PUNTO 3
Artículo 4, apartado 3 quater (nuevo) (Directiva 94/57/CE)

3 quater. La Comisión deberá establecer normas estrictas y medidas de control del mantenimiento de los buques con objeto de responsabilizar a todas las partes interesadas.

Justificación:

Se trata de responsabilizar a todas las partes interesadas a través de los controles.

(Enmienda 10)
ARTÍCULO 1, PUNTO 6
Artículo 7 (Directiva 94/57/CE)

6. El artículo 7 será sustituido por el siguiente:

“La Comisión estará asistida por un Comité integrado por los representantes de los Estados miembros y presidido por el representante de la Comisión.

Cuando se haga referencia al presente artículo, se aplicará el procedimiento reglamentario establecido en el artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE, de conformidad con el apartado 3 del artículo 7 y con el artículo 8 de la misma.

El periodo previsto en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE será de tres meses.

Este Comité será convocado por la Comisión al menos una vez al año y siempre que sea necesario en el caso de suspensión de la autorización de una organización por parte de un Estado miembro o en caso de suspensión del reconocimiento por la Comisión de acuerdo con el artículo 10. El Comité

6. El artículo 7 será sustituido por el siguiente:

"La Comisión estará asistida por un Comité consultivo con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 3 de la Decisión 1999/468/CE, habida cuenta de lo dispuesto en los artículos 7 y 8 de la misma."

establecerá su propio reglamento interno."

Justificación:

Estas modificaciones están conformes con las orientaciones generales del Parlamento Europeo en materia de comitología.

(Enmienda 11)

ARTÍCULO 1, PUNTO 7 bis (nuevo)
Artículo 8, apartado 1 (Directiva 94/57/CE)

7bis. En el apartado 1 del artículo 8 se añadirá el siguiente guión:

"- aumentar los importes mencionados en los puntos ii) y iii) del segundo guión del apartado 2 del artículo 6".

Justificación:

El nivel de las sanciones financieras se debe revisar al alza, con objeto de responsabilizar a los organismos reconocidos.

(Enmienda 12)

ARTÍCULO 1, PUNTO 16, LETRA m)
Anexo, Sección B, Apartado 6, letra j) (Directiva 94/57/CE)

j) existe un sistema global de auditorías internas, planificadas y documentadas, de las actividades relacionadas con la calidad en todos los lugares de trabajo.

j) existe ***de manera permanente*** un sistema global de auditorías internas, planificadas y documentadas, de las actividades relacionadas con la calidad en todos los lugares de trabajo.

Justificación:

Se trata de reforzar y de garantizar la continuidad del control de los criterios mínimos de los organismos reconocidos.

(Enmienda 13)
ARTÍCULO 1BIS (NUEVO)

Los Estados miembros colaborarán con el fin de mejorar la eficacia y calidad de las autoridades marítimas en sus respectivos territorios.

Antes del 1 de enero de 2003 remitirán a la Comisión un informe sobre la situación de los recursos humanos de las autoridades marítimas en los respectivos Estados, así como de los medios materiales (civiles o militares) a su disposición y los mecanismos de coordinación con otras autoridades.

La Comisión elaborará un informe sobre la eficacia de la legislación en vigor y desarrollará propuestas con vistas a la promoción de una formación profesional armonizada a nivel comunitario y a la gestión coordinada de los medios de vigilancia e inspección.

Dichas propuestas serán remitidas al Parlamento Europeo y al Consejo antes del 1 de enero de 2004.

Justificación:

Se justifica por sí misma.