

PARLAMENTO EUROPEO

1999



2004

Documento de sesión

30 de noviembre de 2001

A5-0441/2001

*****III**

INFORME

sobre el texto conjunto, aprobado por el Comité de Conciliación, de la directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 94/57/CE del Consejo sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas (PE-CONS 3656/2001 – C5-0526/2001 – 2000/0066(COD))

Delegación del Parlamento Europeo en el Comité de Conciliación

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.)

Enmiendas a un texto legislativo

En las enmiendas del Parlamento las modificaciones se indican en negrita y cursiva. La utilización de la cursiva fina constituye una indicación para los servicios técnicos referente a elementos del texto legislativo para los que se propone una corrección con miras a la elaboración del texto final (por ejemplo, elementos claramente erróneos u omitidos en alguna versión lingüística). Estas propuestas de corrección están supeditadas al acuerdo de los servicios técnicos interesados.

INDICE

	Página
PÁGINA REGLAMENTARIA.....	4
PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA.....	5
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	6

PÁGINA REGLAMENTARIA

En la sesión del 30 de noviembre de 2000, el Parlamento fijó su posición en primera lectura sobre la propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 94/57/CE del Consejo 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 28 de febrero de 2001, la Presidenta del Parlamento anunció la recepción de la posición común, que remitió a la Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo (5178/1/2001 - C5-0075/2001).

En la sesión del 16 de mayo de 2001, el Parlamento aprobó las enmiendas a la posición común.

Mediante carta de 20 de agosto de 2001, el Consejo hizo saber que no podía aprobar todas las enmiendas del Parlamento.

El Presidente del Consejo convocó, de acuerdo con la Presidenta del Parlamento, una reunión del Comité de Conciliación el 18 de septiembre de 2001.

En esta última reunión, el Comité de Conciliación examinó la posición común, basándose en las enmiendas propuestas por el Parlamento.

Mediante carta de 24 de octubre de 2001, el Presidente del Consejo informó al Parlamento de la necesidad de ampliar, con arreglo a lo previsto en el apartado 7 del artículo 251 del Tratado CE, el plazo para la adopción del acto.

Al término de diálogos tripartitos y reuniones de delegación posteriores, se llegó a un acuerdo mediante intercambio de cartas de 19 de octubre de 2001 y 24 de octubre de 2001.

En la reunión del 24 de octubre de 2001, la delegación del Parlamento en el Comité de Conciliación aprobó los resultados de la conciliación por unanimidad, con una abstención.

Participaron en la votación los diputados: James L.C. Provan (Vicepresidente y presidente de la delegación), Konstantinos Hatzidakis (Presidente de la Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo), Sir Robert Atkins (suplente de Georg Jarzembowski), Emmanouil Bakopoulos, Theodorus J.J. Bouwman (suplente de Josu Ortuondo Larrea), Giovanni Claudio Fava (suplente de Renzo Imbeni), Carmen Fraga Estévez (suplente de Ingo Friedrich), Brigitte Langenhagen, Emmanouil Mastorakis y Mark Francis Watts.

El 13 de noviembre de 2001, los copresidentes del Comité de Conciliación constataron la aprobación del texto conjunto, de conformidad con el apartado 8 del epígrafe III de la Declaración común sobre las modalidades prácticas del nuevo procedimiento de codecisión¹, y lo transmitieron en todas las lenguas oficiales al Parlamento y al Consejo.

El informe se presentó el 30 de noviembre de 2001.

¹ DO C 148 de 28.5.1999, p. 1.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA

Resolución legislativa del Parlamento Europeo sobre el texto conjunto, aprobado por el Comité de Conciliación, de la directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 94/57/CE del Consejo sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas (PE-CONS 3656/2001 – C5-0526/2001 – 2000/0066(COD))

(Procedimiento de codecisión, tercera lectura)

El Parlamento Europeo,

- Visto el texto conjunto aprobado por el Comité de Conciliación (PE-CONS 3656/2001 – C5-0526/2001),
 - Vista su posición en primera lectura¹ sobre la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2000) 142²),
 - Vista la propuesta modificada (COM(2000) 849³),
 - Vista su posición en segunda lectura⁴ sobre la posición común del Consejo⁵,
 - Visto el dictamen emitido por la Comisión sobre las enmiendas del Parlamento a la posición común (COM(2001) 338 - C5-0265/2001)⁶,
 - Visto el apartado 5 del artículo 251 del Tratado CE,
 - Visto el artículo 83 de su Reglamento,
 - Visto el informe de su Delegación en el Comité de Conciliación (A5-0441/2001),
1. Aprueba el texto conjunto;
 2. Encarga a su Presidenta que firme el acto, conjuntamente con el Presidente del Consejo, de conformidad con el apartado 1 del artículo 254 del Tratado CE;
 3. Encarga a su Secretario General que firme el acto, en lo que atañe a sus competencias, y que proceda, de acuerdo con el Secretario General del Consejo, a su publicación en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas;
 4. Encarga a su Presidenta que transmita la presente resolución legislativa al Consejo y a la Comisión.

¹ DO C 228 de 13.8.2001, p. 17.

² DO C 212 de 25.7.2000, p. 114.

³ DO C 154 de 29.5.2001, p. 51.

⁴ Textos Aprobados de 16.5.2001.

⁵ DO C 101 de 30.3.2001, p. 1.

⁶ Pendiente de publicación en el DO.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Introducción

Tras el hundimiento del petrolero Erika el 12 de diciembre de 1999, este Parlamento y el Consejo solicitaron un reforzamiento significativo de las normas comunitarias relativas a la seguridad marítima. La Comisión respondió rápidamente a estas demandas mediante la presentación de tres propuestas conocidas como "paquete Erika I": la que es objeto del presente informe, la propuesta relativa al control por el Estado del puerto (ponente: Sr. Watts) que ha seguido el mismo proceso legislativo y, en último lugar, la propuesta relativa a la introducción del doble casco para los petroleros de casco único (ponente: Sr. Hatzidakis), la cual será discutida y votada por este Parlamento en la misma sesión plenaria. Por otra parte, el "paquete Erika II" actualmente en discusión, concierne otro tipo de medidas complementarias destinadas a garantizar una protección a más largo plazo contra el riesgo de accidentes y contaminación del espacio marítimo europeo.

Por lo que se refiere al presente informe, la Directiva 94/57/CE establece un sistema de reconocimiento a nivel comunitario de las organizaciones (sociedades de clasificación) que, de acuerdo con los convenios internacionales, pueden ser acreditadas en diversa medida para inspeccionar buques y expedir los certificados de seguridad pertinentes en nombre de los Estados miembros.

Ahora bien, la evolución de la legislación aplicable tanto a nivel comunitario como internacional, en especial los códigos y las resoluciones de la Organización Marítima Internacional (OMI), exige proceder a nuevas adaptaciones de la Directiva.

Más concretamente, la divergencia de los regímenes de responsabilidad financiera de las organizaciones que actúan en nombre de los Estados miembros constituyó una dificultad considerable para la aplicación adecuada de la Directiva 94/57/CE. Procede, por tanto, llevar a cabo una cierta armonización a nivel comunitario de la responsabilidad que en virtud de resolución judicial se derive de cualquier incidente causado por una organización reconocida.

Por lo demás, ha de ser condición esencial para otorgar el reconocimiento inicial a una organización y mantenerlo, disponer de 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 y con independencia del pabellón.

Por último, conviene confiar de forma centralizada a la Comisión junto con el Estado que solicite el reconocimiento, la concesión de éste y el seguimiento posterior de las organizaciones reconocidas.

Primera y segunda lecturas

El 30 de noviembre de 2000 este Parlamento votó el informe de primera lectura de Josu Ortuondo Larrea (V/ALE, E). Sus enmiendas insistían sobre todo en los aspectos prácticos de la aplicación del sistema de clasificación, en la retirada del reconocimiento en caso de

accidentes graves, en la mejora de la transparencia informativa relativa a las organizaciones y en la revisión de los importes de compensación derivados de la responsabilidad de estas últimas.

Por su parte, el Consejo adoptó su posición común el 26 de febrero de 2001. Los cambios introducidos en el nuevo texto -resultante de la modificación de la propuesta por la Comisión- se refieren por lo esencial a la responsabilidad financiera, en particular sus límites por lo que respecta a los daños personales y materiales.

El informe de segunda lectura de este ponente fue aprobado por el Parlamento el 16 de mayo de 2001. Contenia 7 enmiendas relativas a los conflictos de intereses que pueden surgir entre la sociedad de clasificación y el propietario o el armador del buque, así como a diversos aspectos de los límites de la responsabilidad financiera de estas sociedades que se pudieren derivar de negligencia u omisión en sus inspecciones.

La directiva en la fase de conciliación

Después de que el Consejo comunicara que no podía aceptar todas las enmiendas parlamentarias, la delegación del Parlamento fue constituida mediante procedimiento escrito el 28 de junio de 2001. En efecto, el Consejo sólo aceptó en su segunda lectura tres de las enmiendas votadas.

Las reuniones de trío tuvieron lugar el 11 de septiembre y el 18 de octubre, mientras que la delegación del Parlamento se reunió para examinar sus resultados el 4 y el 24 de octubre. El procedimiento de conciliación fue abierto formalmente sin debate el 18 de septiembre de 2001 durante la reunión de conciliación relativa a la Directiva sobre "blanqueo de capitales".

En cuanto al fondo, la discusión se concentró en:

- la cuestión del "conflicto de intereses", donde finalmente el Consejo aceptó que una organización no debe estar controlada por propietarios o constructores de buques ni por otras personas o entidades que se dediquen comercialmente a la construcción, equipamiento, reparación o explotación de buques. Por otra parte, en el momento de la solicitud de reconocimiento, las sociedades de clasificación y sus inspectores deben comprometerse por escrito, a título individual, a no aceptar tareas reglamentarias cuando exista un riesgo de conflicto de intereses, en particular cuando tales sociedades sean a su vez propietarias o armadoras del buque que vaya a ser objeto de inspección, o bien tengan vínculos mercantiles, personales o familiares con los propietarios o armadores;

- los límites de la responsabilidad financiera para los importes máximos en el caso de accidentes provocados por negligencia u omisión imputable a la organización (la cual debe compensar a la administración previa sentencia judicial). La enmienda parlamentaria preveía para tales importes máximos entre EUR 4 y 7 millones en caso de daños personales o muerte, y entre EUR 2 y 4 millones en caso de daños materiales. Más allá de estos límites y de acuerdo con la posición parlamentaria, la administración debería renunciar a recuperar las cantidades en cuestión frente a las sociedades de clasificación. Finalmente, las delegaciones de las dos instituciones consideraron que este tema debería ser examinado en el marco del informe de evaluación que presentará la Comisión sobre las repercusiones económicas del régimen de responsabilidad y, en particular, sobre sus consecuencias respecto del equilibrio

financiero de las organizaciones reconocidas. En caso necesario la Comisión presentará, a la luz de la citada evaluación, una propuesta de modificación de la Directiva que contemple en concreto el principio de responsabilidad y las responsabilidades máximas.

Conclusión

El Parlamento Europeo puede considerar el resultado final de la conciliación como satisfactorio, puesto que la mayoría de sus enmiendas se han incorporado íntegramente, en forma revisada o en su espíritu, al texto conjunto. Proponemos por tanto que se apruebe en sesión plenaria en tercera lectura.