

Edición
en lengua española

Comunicaciones e informaciones

<u>Número de información</u>	Sumario	Página
	I <i>Comunicaciones</i>	
	
	II <i>Actos jurídicos preparatorios</i>	
	Comisión	
2000/C 212 E/01	Propuesta modificada de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se permite que las organizaciones se adhieran con carácter voluntario a un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (SGAM) [COM(1999) 313 final — 98/0303(COD)] ⁽¹⁾	1
2000/C 212 E/02	Propuesta modificada de Decisión del Consejo por la que se crea un programa de acción comunitaria en favor de la protección civil [COM(1999) 400 final — 98/0354(CNS)]	28
2000/C 212 E/03	Propuesta modificada de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 88/609/CEE sobre limitación de emisiones a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de grandes instalaciones de combustión [COM(1999) 611 final — 98/0225(COD)] ⁽¹⁾	36
2000/C 212 E/04	Propuesta de Decisión del Consejo relativa a la adhesión de la Comunidad Europea al Reglamento n° 13-H de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre la homologación de vehículos de turismo en lo relativo al frenado [COM(1999) 660 final — 1999/0263(AVC)] ⁽¹⁾	46
2000/C 212 E/05	Propuesta de Decisión del Consejo relativa a la adhesión de la Comunidad Europea al Reglamento n° 109 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre la homologación de la producción de neumáticos recauchutados para los vehículos industriales y sus remolques [COM(1999) 727 final — 2000/0003(AVC)] ⁽¹⁾	79

ES

Precio: 24,50
EUR

⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE

(continúa al dorso)

<u>Número de información</u>	Sumario (<i>continuación</i>)	Página
2000/C 212 E/06	Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se 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) 142 <i>final</i> — 2000/0065(COD)] ⁽¹⁾	102
2000/C 212 E/07	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 <i>final</i> — 2000/0066(COD)] ⁽¹⁾	114
2000/C 212 E/08	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) 142 <i>final</i> — 2000/0067(COD)] ⁽¹⁾	121

II

(Actos jurídicos preparatorios)

COMISIÓN

Propuesta modificada de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se permite que las organizaciones se adhieran con carácter voluntario a un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (SGAM) ⁽¹⁾

(2000/C 212 E/01)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

COM(1999) 313 final — 98/0303(COD)

(Presentada por la Comisión con arreglo al apartado 2 del artículo 250 del Tratado CE el 23 de junio de 1999)

⁽¹⁾ DO C 400 de 22.12.1998, p. 7.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 1 de su artículo 130S,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el Dictamen del Comité Económico y Social,

Visto el Dictamen del Comité de las regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189c del Tratado en cooperación con el Parlamento Europeo,

(1) Considerando que el artículo 2 del Tratado estipula que una de las misiones de la Comunidad será la de promover un crecimiento sostenible en el conjunto de la Comunidad y que la resolución del Consejo de febrero de 1993 ⁽¹⁾ subraya la importancia del crecimiento sostenible;

(2) Considerando que el Programa «Hacia un desarrollo sostenible», presentado por la Comisión y aprobado como planteamiento general por la resolución del Consejo de 1 de febrero de 1993, destaca el papel y las responsabilidades de las empresas para reforzar la economía y proteger el medio ambiente en el conjunto de la Comunidad;

(3) Considerando que el Programa «Hacia un desarrollo sostenible» pide que se amplíe la gama de instrumentos para la protección del medio ambiente y que se utilicen mecanismos de mercado para que las organizaciones se comprometan a adoptar una postura activa en dicho campo que vaya más allá del cumplimiento de todos los requisitos reglamentarios pertinentes en relación con el medio ambiente;

Sin modificaciones

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

Sin modificaciones

Visto el Dictamen del Parlamento Europeo,

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

Sin modificaciones

⁽¹⁾ DO C 138 de 17.5.1993, p. 1.

PROPUESTA INICIAL

- (4) Considerando que el Reglamento (CEE) n° 1836/93 del Consejo, por el que se permite que las empresas del sector industrial se adhieran con carácter voluntario a un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (SGAM), ha demostrado su eficacia para promover mejoras del rendimiento ecológico de la industria;
- (5) Considerando que, en consecuencia, el sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (SGAM) debe estar abierto a todas las organizaciones que tengan impactos medioambientales, significativos ofreciéndoles los medios para gestionar esas repercusiones y mejorar sus resultados medioambientales generales;
- (6) Considerando que la experiencia adquirida con la aplicación del Reglamento (CEE) n° 1836/93 del Consejo se aprovechará para incrementar la capacidad del sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales de conseguir mejorar el rendimiento ecológico general de las organizaciones;
- (7) Considerando que, de conformidad con los principios de subsidiariedad y de proporcionalidad a los que se hace referencia en la letra b del artículo 3 del Tratado, la eficacia del SGAM para mejorar el rendimiento ecológico de las organizaciones europeas debe lograrse a escala comunitaria; que el presente Reglamento se limita a garantizar que el sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales se aplique de la misma manera en el conjunto de la Comunidad disponiendo normas, procedimientos y requisitos esenciales comunes respecto del SGAM, mientras que las medidas que pueden ser ejecutadas adecuadamente a escala nacional quedan en manos de los Estados miembros;
- (8) Considerando que se deberá animar a las organizaciones a participar con carácter voluntario en el sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales y que se ganará valor añadido en términos de control reglamentario, ahorro de costes e imagen pública;
- (9) Considerando que es importante que las pequeñas y medianas empresas participen en el SGAM y que se deberá fomentar su participación mediante el establecimiento o la promoción de medidas de asistencia técnica y estructuras destinadas a facilitar a dichas organizaciones la experiencia pertinente y un apoyo adecuado;
- (10) Considerando que la Comisión utilizará la información facilitada por los Estados miembros para evaluar la necesidad de desarrollar medidas específicas destinadas a lograr una mayor participación en el SGAM de las organizaciones y, en especial, de las pequeñas y medianas empresas;
- (11) Considerando que la transparencia y credibilidad de las organizaciones que utilizan sistemas de gestión medioambiental se incrementan cuando su sistema de gestión, su programa de auditoría y su declaración medioambiental son analizados para verificar que cumplen los requisitos correspondientes de este Reglamento y cuando la declaración medioambiental y las subsiguientes actualizaciones de esta última son validadas por verificadores medioambientales acreditados;

PROPUESTA MODIFICADA

- (5) Considerando que, en consecuencia, el sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (SGAM) debe estar abierto a todas las organizaciones que tengan impactos medioambientales, ofreciéndoles los medios para gestionar esas repercusiones y mejorar sus resultados medioambientales generales;

Sin modificaciones

- (7) Considerando que, de conformidad con los principios de subsidiariedad y de proporcionalidad a los que se hace referencia en el artículo 5 del Tratado, la eficacia del SGAM para mejorar el rendimiento ecológico de las organizaciones europeas debe lograrse a escala comunitaria; que el presente Reglamento se limita a garantizar que el sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales se aplique de la misma manera en el conjunto de la Comunidad disponiendo normas, procedimientos y requisitos esenciales comunes respecto del SGAM, mientras que las medidas que pueden ser ejecutadas adecuadamente a escala nacional quedan en manos de los Estados miembros;

Sin modificaciones

PROPUESTA INICIAL

- (12) Considerando, por lo tanto, que es necesario garantizar la competencia de los verificadores medioambientales mediante un sistema de acreditación independiente y neutral, y una supervisión adecuada de sus actividades con objeto de garantizar la credibilidad global del sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales;
- (13) Considerando que se deberá animar a las organizaciones a elaborar y publicar declaraciones medioambientales periódicas que ofrezcan al público y otras partes interesadas información sobre su rendimiento ecológico;
- (14) Considerando que la Comisión deberá adaptar, con arreglo a un procedimiento comunitario, los Anexos de este Reglamento, reconocer las normas europeas e internacionales sobre cuestiones de medio ambiente que tengan relación con el sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales y elaborar unas directrices para las asociaciones con participantes en el SGAM con el fin de garantizar una aplicación coherente de los requisitos del sistema en los Estados miembros;
- (18) Considerando que este Reglamento deberá ser revisado a la luz de la experiencia adquirida tras un periodo determinado de funcionamiento,

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales y sus objetivos

1. Se establece un sistema comunitario, denominado en lo sucesivo SGAM, por el que se permite la participación con carácter voluntario de organizaciones en la evaluación y mejora del rendimiento ecológico de estas últimas y la difusión de la información pertinente al público y otros interesados.
2. El objetivo del SGAM será promover mejoras continuas del rendimiento ecológico de las organizaciones mediante:
- a) el establecimiento y la implantación por las organizaciones de sistemas de gestión medioambiental;
 - b) la evaluación sistemática, objetiva y periódica del funcionamiento de tales sistemas;

PROPUESTA MODIFICADA

- (12) Considerando, por lo tanto, que es necesario garantizar la competencia de los verificadores medioambientales mediante un sistema de acreditación independiente y neutral, y mejorarla continuamente mediante una formación permanente y una supervisión adecuada de sus actividades con objeto de garantizar la credibilidad global del sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales; que, para ello, será necesario establecer una cooperación estrecha entre los organismos nacionales de acreditación;

Sin modificaciones

- (15) Considerando que los Estados miembros podrían crear incentivos para animar a las organizaciones a participar en el SGAM;
- (16) Considerando que la Comisión deberá apoyar a los países candidatos a la adhesión a la Unión Europea para que se doten de las necesarias estructuras para la aplicación del SGAM;
- (17) Considerando que las instituciones europeas deberán intentar adoptar los principios incluidos en este Reglamento;

Sin modificaciones

1. Se establece un sistema comunitario, denominado en lo sucesivo SGAM, por el que se permite la participación con carácter voluntario de organizaciones en la evaluación y mejora del rendimiento ecológico de estas últimas y la difusión de la información pertinente al público y otras partes interesadas.

Sin modificaciones

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- c) la difusión de información sobre rendimiento ecológico al público y otros interesados;
- d) la participación de los trabajadores.

- c) la difusión de información sobre rendimiento ecológico al público y otras partes interesadas;

Sin modificaciones

3. El SGAM se aplicará sin perjuicio de la legislación comunitaria o las leyes o normas técnicas nacionales en materia de controles medioambientales que no se rijan por el Derecho comunitario y sin perjuicio de las obligaciones a que están sujetas las organizaciones en virtud de dichas leyes y normas.

*Artículo 2***Definiciones**

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) «política medioambiental», los objetivos generales y principios de acción de una organización respecto del medio ambiente, incluido el cumplimiento de todos los requisitos reglamentarios pertinentes relativos al medio ambiente;
- b) «evaluación medioambiental», el análisis preliminar global de los problemas, efectos y resultados en materia de medio ambiente de las actividades de una organización;
- c) «aspecto medioambiental», elemento de las actividades, productos o servicios de una organización que puede interferir en el medio ambiente;

NOTA: Un aspecto medioambiental significativo es el que tiene o puede tener un impacto medioambiental significativo.

- d) «impacto medioambiental», cualquier cambio en el medio ambiente, sea adverso o beneficioso, resultante total o parcialmente de las actividades, productos o servicios de una organización;
- e) «programa medioambiental», descripción de las actividades y objetivos específicos de una organización para garantizar una mayor protección del medio ambiente en el que opera, con inclusión de una descripción de las medidas adoptadas o previstas para alcanzar tales objetivos y, si procede, los plazos fijados para la implantación de dichas medidas;
- f) «objetivo medioambiental», fin medioambiental de carácter general, que tiene su origen en la política medioambiental que una organización se marca a sí misma y que está cuantificado siempre que sea posible;
- g) «meta medioambiental», requisito detallado de actuación, cuantificado cuando sea posible, aplicable a la organización o a parte de la misma, resultante de los objetivos medioambientales y que debe establecerse y cumplirse para alcanzar dichos objetivos;

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- h) «sistema de gestión medioambiental», la parte del sistema general de gestión que incluye la estructura organizativa, las responsabilidades, las prácticas, los procedimientos, los procesos y los recursos para determinar e implantar la política medioambiental;
- i) «auditoría medioambiental», instrumento de gestión que comprende una evaluación sistemática, documentada, periódica y objetiva del funcionamiento de la organización, el sistema de gestión y los procedimientos destinados a proteger el medio ambiente con la finalidad de:
- i) facilitar el control, por parte de la dirección, de las prácticas que puedan tener un impacto sobre el medio ambiente;
- ii) evaluar su adecuación a las políticas medioambientales de la organización;
- j) «ciclo de auditoría», el periodo durante el que se someten a auditoría todas las actividades de un centro determinado;
- k) «declaración medioambiental», la información que se indica en las letras a)-g) del punto 3.2 del Anexo III;

- l) «partes interesadas», todas las personas o grupos, incluidas las autoridades, interesados o afectados por el rendimiento medioambiental de una organización;
- m) «organización», la compañía, corporación, firma, empresa, autoridad o institución, o parte o combinación de las mismas, constituida como sociedad o no, pública o privada, que tiene sus propias funciones y administración;

La entidad que se vaya a registrar será aprobada con el verificador teniendo en cuenta las directrices de la Comisión, establecidas de conformidad con los procedimientos del artículo 14, pero no rebasará las fronteras de un Estado miembro. Cuando la organización sea un centro, éste será la base del registro;

Sin modificaciones

- m) «centro», emplazamiento, en un punto geográfico determinado, bajo control de la dirección de una organización, con sus actividades, productos y servicios. Esto incluye la totalidad de infraestructuras, equipos y materiales;
- n) «centro», emplazamiento, en un punto geográfico determinado, bajo control de la dirección de una organización, con sus actividades, productos y servicios. Esto incluye la totalidad de infraestructuras, equipos y materiales;
- n) «auditor», la persona o equipo, perteneciente al personal de la organización o exterior a ella, que actúe en nombre de la alta dirección de la organización, que posea, individual o colectivamente, las competencias indicadas en el punto 2.4 del Anexo II y sea lo suficientemente independiente de las actividades objeto de la auditoría para emitir un dictamen objetivo;
- o) «auditor», la persona o equipo, perteneciente al personal de la organización o exterior a ella, que actúe en nombre de la alta dirección de la organización, que posea, individual o colectivamente, las competencias indicadas en el punto 2.4 del Anexo II y sea lo suficientemente independiente de las actividades objeto de la auditoría para emitir un dictamen objetivo;

PROPUESTA INICIAL

- o) «verificador medioambiental acreditado», toda persona o entidad independiente de la organización objeto de la verificación que haya obtenido una acreditación según las condiciones y los procedimientos establecidos en el artículo 4;
- p) «sistema de acreditación», el sistema de acreditación y supervisión de los verificadores medioambientales utilizado por una institución u organización imparcial, designada o creada por el Estado miembro, que disponga de recursos y competencia suficientes y esté dotada de los procedimientos adecuados para desempeñar las funciones definidas para tal sistema en el presente Reglamento;
- q) «organismos competentes», los organismos designados por los Estados miembros, de conformidad con el artículo 5, para desempeñar las funciones previstas en el presente Reglamento.

Artículo 3

Participación en el sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales

El sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales estará abierto a cualquier organización que se proponga mejorar su rendimiento ecológico general.

1. Registro en el SGAM.

Para poder ser incluida en el SGAM, la organización deberá:

- a) realizar una evaluación medioambiental de sus actividades, productos y servicios de conformidad con las disposiciones del Anexo VII del presente Reglamento en la que se analicen las cuestiones incluidas en el Anexo VI y, a la luz de los resultados de dicha evaluación;
- b) implantar un sistema de gestión medioambiental que abarque todos los elementos descritos en la parte A del Anexo I del presente Reglamento. La organización deberá prever también los aspectos de conformidad jurídica, mejora del rendimiento ecológico y comunicación externa, tal como se expone en la parte B del Anexo I.

Las organizaciones que tengan un sistema de gestión medioambiental certificado, reconocido según los requisitos del artículo 9, no tendrán que realizar una evaluación medioambiental preliminar formal cuando pongan en práctica el sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales si su sistema de gestión medioambiental certificado ofrece la información necesaria para la identificación y evaluación de los aspectos medioambientales del Anexo VI.

- c) realizar, o hacer que se realicen, auditorías medioambientales de conformidad con los requisitos del Anexo II del presente Reglamento. Las auditorías deberán evaluar los resultados medioambientales de la organización;
- d) preparar, de conformidad con el punto 3.2 del Anexo III, una declaración medioambiental. La declaración deberá prestar especial atención a los resultados de la organización respecto de sus objetivos y metas en materia de medio ambiente;

PROPUESTA MODIFICADA

- p) «verificador medioambiental acreditado», toda persona o entidad independiente de la organización objeto de la verificación que haya obtenido una acreditación según las condiciones y los procedimientos establecidos en el artículo 4;
- q) «sistema de acreditación», el sistema de acreditación y supervisión de los verificadores medioambientales utilizado por una institución u organización imparcial, designada o creada por el Estado miembro, que disponga de recursos y competencia suficientes y esté dotada de los procedimientos adecuados para desempeñar las funciones definidas para tal sistema en el presente Reglamento;
- r) «organismos competentes», los organismos nacionales, regionales o locales designados por los Estados miembros, de conformidad con el artículo 5, para desempeñar las funciones previstas en el presente Reglamento.

Sin modificaciones

PROPUESTA INICIAL

- e) disponer de la evaluación medioambiental preliminar, si procede, del sistema de gestión, del procedimiento de auditoría y de la declaración medioambiental o un extracto de la misma preparados para determinados interesados, si lo requiere la organización, analizados para verificar si cumplen los requisitos correspondientes del presente Reglamento y las declaraciones medioambientales validadas para garantizar que se cumplen los requisitos del punto 3.2 del Anexo III;
- f) presentar la declaración medioambiental validada al organismo competente del Estado miembro en el que se encuentre establecida la organización y, tras el registro, ponerla a disposición del público.

2. Mantenimiento del registro en el SGAM.

Para mantener al día el registro en el SGAM, la organización deberá:

- a) haber verificado el sistema de gestión medioambiental y el programa de auditoría de conformidad con los requisitos del punto 5.6 del Anexo V;
- b) presentar las actualizaciones validadas anuales de su declaración medioambiental al organismo competente y ponerlas a disposición del público.

*Artículo 4***Acreditación y supervisión de los verificadores medioambientales**

1. Los Estados miembros establecerán un sistema para la acreditación de verificadores medioambientales independientes y la supervisión de sus actividades. Con este fin, los Estados miembros pueden recurrir a las instituciones de acreditación existentes o a los organismos competentes citados en el artículo 5, o designar o crear otra entidad con una categoría adecuada.

Los Estados miembros se asegurarán de que la composición de estos sistemas garantice su independencia y neutralidad en el desempeño de sus funciones.

2. Los Estados miembros se asegurarán de que estos sistemas sean plenamente operativos en un plazo de tres meses a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

3. Los Estados miembros garantizarán que se efectúen las consultas oportunas a las partes interesadas para el establecimiento y dirección de los sistemas de acreditación.

4. La acreditación de los verificadores medioambientales y la supervisión de sus actividades se ajustarán a los requisitos del Anexo V.

5. Los Estados miembros informarán a la Comisión de las medidas adoptadas en virtud de este artículo y comunicarán los cambios importantes que se produzcan en la estructura y los procedimientos de los sistemas de acreditación.

PROPUESTA MODIFICADA

- e) disponer de la evaluación medioambiental preliminar, si procede, del sistema de gestión, del procedimiento de auditoría y de la declaración medioambiental o un extracto de la misma preparados para determinadas partes interesadas, si lo requiere la organización, analizados para verificar si cumplen los requisitos correspondientes del presente Reglamento y las declaraciones medioambientales validadas para garantizar que se cumplen los requisitos del punto 3.2 del Anexo III;

Sin modificaciones

PROPUESTA INICIAL

6. De acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 14, la Comisión fomentará la colaboración con los Estados miembros, en particular con objeto de:

- evitar incoherencias entre los criterios, condiciones y procedimientos que apliquen para la acreditación de los verificadores medioambientales;
- evitar incoherencias entre los procedimientos y las medidas que apliquen para la supervisión de los verificadores medioambientales que hayan acreditado;
- evitar incoherencias entre los procedimientos y las medidas que apliquen para la supervisión de los verificadores medioambientales acreditados en otros Estados miembros.

7. Los verificadores medioambientales acreditados en un Estado miembro podrán desempeñar actividades de verificación en otro Estado miembro, de conformidad con los requisitos establecidos en el Anexo V.

8. Los organismos de acreditación crearán un foro, integrado por todos los organismos de acreditación, con objeto de proporcionar a la Comisión los elementos y medios necesarios para el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del apartado 6 del artículo 4. Este foro se reunirá, cuando sea necesario, dos veces al año como mínimo y a sus reuniones asistirá un representante de la Comisión.

El foro elaborará orientaciones sobre cuestiones de acreditación, competencia y supervisión de los verificadores mediante el desarrollo de una interpretación común de los requisitos del Anexo V. Estos documentos de orientación se someterán a los procedimientos establecidos en el artículo 14 del Reglamento.

Para garantizar un desarrollo armonizado del funcionamiento de los organismos de acreditación y los procedimientos de verificación en todos los Estados miembros, el foro desarrollará mecanismos de revisión inter pares. El objetivo de la revisión inter pares será garantizar que los sistemas de acreditación de los Estados miembros se ajusten a los requisitos del presente Reglamento. Se transmitirá a la Comisión un informe de las actividades de revisión inter pares.

Artículo 5

Organismos competentes

1. En un plazo de tres meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento, cada Estado miembro designará el organismo competente responsable de la realización de las tareas previstas en este Reglamento, en particular en los artículos 6 y 7, e informará de ello a la Comisión.

PROPUESTA MODIFICADA

- evitar incoherencias entre los requisitos del presente Reglamento y los criterios, condiciones y procedimientos que apliquen para la acreditación de los verificadores medioambientales;
- evitar incoherencias entre los requisitos del presente Reglamento y los procedimientos y las medidas que apliquen para la supervisión de los verificadores medioambientales que hayan acreditado;
- evitar incoherencias entre los requisitos del presente Reglamento y los procedimientos y las medidas que apliquen para la supervisión de los verificadores medioambientales acreditados en otros Estados miembros.

Sin modificaciones

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

2. Los Estados miembros se asegurarán de que la composición de los organismos competentes garantice su independencia y neutralidad y de que los organismos competentes apliquen las disposiciones de este Reglamento de forma coherente.

3. Los Estados miembros elaborarán directrices para la suspensión y eliminación del registro de organizaciones, para uso de los organismos competentes. Los organismos competentes, en particular, dispondrán de procedimientos para:

- analizar las observaciones de partes interesadas sobre organizaciones registradas, y
- denegar, anular o suspender el registro de organizaciones.

4. El organismo competente será responsable del registro en el SGAM. Por lo tanto, supervisará la inclusión y el mantenimiento de las organizaciones en el registro. Para la denegación de registro y la suspensión o anulación de organizaciones del registro se deberá consultar a las partes interesadas implicadas, con objeto de que el organismo competente disponga de las pruebas necesarias para adoptar una decisión.

5. Los organismos competentes de todos los Estados miembros se reunirán, cuando sea necesario, dos veces al año como mínimo y a sus reuniones asistirá un representante de la Comisión. El objetivo de dichas reuniones será garantizar la coherencia de los procedimientos de registro de organizaciones en el SGAM. Los organismos competentes establecerán un procedimiento de revisión inter pares con objeto de desarrollar una interpretación común de su planteamiento práctico respecto del registro. El informe de las actividades de revisión inter pares se transmitirá a la Comisión y se pondrá a disposición del público.

*Artículo 6***Registro de las organizaciones**

1. Los organismos competentes tramitarán el registro de las organizaciones en función de las situaciones siguientes:

a) Si un organismo competente

- ha recibido una declaración medioambiental validada y
- un formulario cumplimentado (Anexo VIII) de la organización y
- las tasas de registro que puedan aplicarse en virtud del artículo 16 y,
- de acuerdo con las pruebas recibidas, considera que la organización cumple todos los requisitos del presente Reglamento,

incluirla en el registro a la organización solicitante y le atribuirá un número de registro. El organismo competente informará a la dirección de la organización de que esta última figura en el registro.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- b) Si un organismo competente recibe un informe de supervisión del organismo de acreditación en el que se demuestra que las actividades del verificador no se han realizado de forma suficientemente adecuada para garantizar que la organización solicitante cumple los requisitos del presente Reglamento, se denegará el registro hasta que se tengan garantías de que se cumplen los requisitos del SGAM.
- c) Si una organización no presenta al organismo competente en un plazo de tres meses a partir del momento en que se le haya solicitado
- las actualizaciones validadas anuales de la declaración medioambiental o
 - un formulario cumplimentado (Anexo VIII) de la organización o
 - las tasas de registro correspondientes,
- se suspenderá o anulará su inscripción en el registro, según proceda, en función de la naturaleza y el alcance del incumplimiento. El organismo competente informará a la dirección de la organización de las razones por las que an adoptado esas medidas.
- d) Si un organismo competente, en función de las pruebas recibidas, llega en un determinado momento a la conclusión de que la organización ya no cumple una o varias de las condiciones del presente Reglamento, se suspenderá o anulará la inscripción de la organización en el registro, según proceda, en función de la naturaleza y el alcance del incumplimiento. El organismo competente informará a la dirección de la organización de las razones por las que an adoptado esas medidas.
- e) Si la autoridad competente de aplicación informa a un organismo competente del incumplimiento por parte de la organización de requisitos reglamentarios importantes en el ámbito de la protección del medio ambiente, el organismo competente denegará o suspenderá la inscripción en el registro de dicha organización, según proceda.
- El organismo competente informará a la dirección de la organización de las razones por las que se han adoptado esas medidas y del proceso de negociación con la autoridad competente de aplicación.
- f) El rechazo o la suspensión se levantarán si el organismo competente recibe de la autoridad competente de aplicación garantías satisfactorias de que el incumplimiento se ha corregido y de que se han concluido acuerdos satisfactorios para garantizar que no volverá a producirse.
2. El organismo competente actualizará cada mes las modificaciones de la lista de organizaciones registradas en el SGAM.

*Artículo 7***Lista de organizaciones registradas y verificadores medioambientales acreditados**

1. Los sistemas de acreditación establecerán, revisarán y actualizarán una lista de verificadores medioambientales acreditados en cada Estado miembro y comunicarán los cambios que se produzcan en dicha lista a la Comisión cada mes, directamente o a través de las autoridades nacionales en función de lo que decida el Estado miembro de que se trate.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

2. Los organismos competentes elaborarán y mantendrán una lista de las organizaciones registradas en cada Estado miembro. Los organismos competentes comunicarán los cambios que se produzcan en dicha lista a la Comisión cada mes, directamente o a través de las autoridades nacionales en función de lo que decida el Estado miembro de que se trate.

3. El registro de verificadores medioambientales acreditados y organizaciones registradas será mantenido por la Comisión, quien lo pondrá a disposición del público.

*Artículo 8***Logotipo**

1. Las organizaciones que participen en el SGAM podrán utilizar el logotipo descrito en el Anexo IV. Dicho Anexo será completado por la Comisión, que actuará de conformidad con el procedimiento del artículo 14. El logotipo sólo podrá ser utilizado por organizaciones que tengan un registro en el SGAM.

El logotipo sólo se podrá utilizar en la forma indicada en el Anexo IV.

2. El logotipo del SGAM sólo podrá ser utilizado por las organizaciones en las siguientes circunstancias:

- sobre declaraciones medioambientales validadas;
- sobre membretes de organizaciones registradas;
- sobre informaciones que anuncien la participación de las organizaciones en el SGAM.

3. Las organizaciones podrán utilizar también el logotipo junto con información sobre medio ambiente, relacionada con actividades, productos y servicios,

— siempre que la información esté incluida en la declaración medioambiental y haya sido validada por el verificador como:

- a) fiable y no engañosa;
- b) fundamentada y verificable;
- c) pertinente y utilizada en un contexto o lugar adecuados;
- d) específica y clara respecto de la faceta concreta con la que esté relacionada;
- e) con pocas probabilidades de ser mal interpretada;
- f) significativa en relación con el impacto ambiental global;

3. Las organizaciones podrán utilizar también el logotipo junto con información sobre medio ambiente, como fichas de información, relacionada con actividades, productos y servicios,

— siempre que la información haga referencia y esté incluida en la declaración medioambiental y haya sido validada por el verificador como:

Sin modificaciones

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

— y en la medida en que la expresión «información validada» se añada al logotipo tal como se indica en el Anexo IV.

4. No se podrá utilizar el logotipo en los casos siguientes:

- sobre productos o embalajes de productos,
- junto con anuncios comparativos correspondientes a productos, actividades y servicios,
- sobre anuncios de productos, actividades y servicios.

*Artículo 9***Relación con las normas europeas e internacionales**

1. Las organizaciones que apliquen normas europeas o internacionales para cuestiones de medio ambiente incluidas en el SGAM y dispongan de un certificado, de acuerdo con los procedimientos pertinentes de certificación, que acredite el cumplimiento de dichas normas, se considerará que cumplen los requisitos correspondientes del presente Reglamento, siempre que:

- a) las normas estén reconocidas por la Comisión, de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 14;
- b) la acreditación concedida al organismo de certificación sea reconocida por la Comisión, de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 14.

Las referencias a las normas reconocidas (incluidas las secciones correspondientes del SGAM a las que se apliquen) y la acreditación reconocida se publicarán en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

2. Para poder ser incluidas en el registro del SGAM, las organizaciones interesadas sólo deberán demostrar al verificador que cumplen los requisitos no cubiertos por las normas reconocidas.

*Artículo 10***Fomento de la participación de las organizaciones, en particular de las pequeñas y medianas empresas**

1. Los Estados miembros fomentarán la participación de las organizaciones en el SGAM y, en particular, tendrán en cuenta la necesidad de garantizar la participación de pequeñas y medianas empresas

- facilitando el acceso a la información, a fondos de apoyo y a estructuras públicas,
- estableciendo o promoviendo medidas de asistencia técnica, especialmente junto con iniciativas de los puntos de contacto profesionales o locales adecuados (autoridades locales, cámaras de comercio, asociaciones empresariales y),

- estableciendo o promoviendo medidas de asistencia técnica, especialmente junto con iniciativas de los puntos de contacto profesionales o locales adecuados (autoridades locales, cámaras de comercio, asociaciones empresariales y artesanales),

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

Para promover la participación de PYME concentradas en áreas geográficas definidas, las autoridades locales, en colaboración con asociaciones industriales, cámaras de comercio y partes interesadas, podrán facilitar asistencia para la identificación de impactos medioambientales significativos asociados al área de que se trate. Las PYME podrán utilizar entonces dicha asistencia para definir su programa medioambiental y fijar los objetivos y metas de su sistema de gestión del SGAM.

2. Los Estados miembros estudiarán cómo podrá utilizarse el registro en el SGAM según el presente Reglamento en la aplicación y el control de la normativa medioambiental para evitar que las organizaciones y las autoridades responsables de la ejecución dupliquen de forma innecesaria sus esfuerzos.

3. Los Estados miembros informarán a la Comisión de las medidas adoptadas en virtud del presente artículo.

4. La Comisión promoverá un planteamiento coherente de los instrumentos legislativos desarrollados a escala comunitaria en el ámbito de la protección del medio ambiente.

*Artículo 11***Información**

1. Cada Estado miembro deberá asegurarse de que:

- las organizaciones estén informadas del contenido del presente Reglamento;
- el público esté al corriente de los objetivos y elementos principales del SGAM.

Los Estados miembros recurrirán, en particular, a publicaciones profesionales, prensa local, campañas de promoción u otros medios operativos para crear una sensibilización general sobre el SGAM.

2. Los Estados miembros informarán a la Comisión de las medidas adoptadas en virtud del presente artículo.

3. La Comisión será responsable de la promoción del SGAM a escala de la Comunidad.

*Artículo 12***Infracciones**

Los Estados miembros adoptarán las medidas legales o administrativas adecuadas en caso de infracción de las disposiciones del presente Reglamento y comunicarán dichas medidas a la Comisión.

— procurando que unas tarifas de registro razonables permitan una mayor participación en el SGAM,

— garantizando que el sistema no represente una carga excesiva para las organizaciones, y en particular para las PYME.

Sin modificaciones

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

*Artículo 13***Anexos**

Los Anexos del presente Reglamento serán adaptados por la Comisión, que actuará de acuerdo con el procedimiento del artículo 14 a la luz de la experiencia adquirida en el funcionamiento del SGAM y en respuesta a la demanda de orientación sobre los requisitos del sistema.

*Artículo 14***Comité**

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

2. El representante de la Comisión presentará al Comité un proyecto de las medidas que se vayan a adoptar. El Comité emitirá su dictamen sobre el proyecto en el plazo de tiempo que determine el presidente en función de la urgencia del asunto. El dictamen se aprobará por la mayoría establecida en el apartado 2 del artículo 205 del Tratado en el caso de decisiones que debe adoptar el Consejo sobre una propuesta de la Comisión. Los votos de los representantes de los Estados miembros en el Comité se ponderarán en la forma establecida en el artículo citado. El presidente no emitirá voto.

3. a) La Comisión adoptará medidas que serán de aplicación inmediata.

b) No obstante, si tales medidas no se ajustan al dictamen del Comité, la Comisión las comunicará al Consejo. En este caso:

— la Comisión podrá diferir la aplicación de las medidas adoptadas durante un periodo no superior a un mes a partir de la fecha de la comunicación;

— el Consejo, por mayoría cualificada, podrá adoptar una decisión diferente dentro del plazo de tiempo indicado en el apartado anterior.

*Artículo 15***Revisión**

La Comisión procederá a revisar el SGAM a la luz de la experiencia adquirida en su funcionamiento y de los acontecimientos internacionales antes de transcurridos cinco años a partir de su entrada en vigor y, en caso necesario, propondrá al Consejo las modificaciones oportunas.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

*Artículo 16***Costes y tasas**

1. Se podrá establecer un sistema de tasas de conformidad con las modalidades fijadas por los Estados miembros para hacer frente a los costes administrativos relacionados con los procedimientos de registro de las organizaciones y la acreditación y supervisión de los verificadores medioambientales y los costes del SGAM.
2. Los Estados miembros informarán a la Comisión de las medidas adoptadas en virtud del presente artículo.

*Artículo 17***Derogación del Reglamento (CEE) n° 1836/93 del Consejo**

1. El Reglamento (CEE) n° 1836/93 del Consejo quedará derogado en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.
2. Las disposiciones sobre sistemas de acreditación y organismos competentes establecidas de acuerdo con el Reglamento (CEE) n° 1836/93 del Consejo seguirán estando en vigor. Los Estados miembros modificarán los procedimientos utilizados por los sistemas de acreditación y organismos competentes en virtud de las disposiciones correspondientes del presente Reglamento. Los Estados miembros se asegurarán de que tales sistemas sean plenamente operativos en un plazo de tres meses a partir de la fecha de entrada en vigor de este Reglamento.
3. Los verificadores medioambientales acreditados con arreglo al Reglamento (CEE) n° 1836/93 del Consejo podrán seguir desempeñando su actividad de acuerdo con los requisitos establecidos por el presente Reglamento.
4. Los centros registrados con arreglo al Reglamento (CEE) n° 1836/93 del Consejo se mantendrán en el registro del SGAM. Los nuevos requisitos del presente Reglamento aplicables a las organizaciones se comprobarán cuando se realice la próxima verificación.

*Artículo 18***Entrada en vigor**

El presente Reglamento entrará en vigor el tercer día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Será aplicable tres meses después de su publicación.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

ANEXO I

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

A. REQUISITOS DEL SISTEMA DE GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL

Sin modificar

El sistema de gestión medioambiental se aplicará de conformidad con la Sección 4 de la norma internacional ISO 14001:1996 sobre sistemas de gestión medioambiental.

El sistema de gestión medioambiental se aplicará de conformidad con la Sección 4 de la norma internacional EN ISO 14001:1996 sobre sistemas de gestión medioambiental.

B. ASPECTOS A TRATAR POR LA ORGANIZACIÓN QUE APLICA EL SGAM

Sin modificar

1. Conformidad jurídica

Las organizaciones deben poder demostrar que:

- han identificado y conocen las implicaciones para la organización de toda la normativa pertinente sobre medio ambiente,
- han adoptado las disposiciones oportunas en materia de conformidad jurídica,
- existen procedimientos que permiten a la organización cumplir estos requisitos con carácter permanente.

2. Rendimientos

Las organizaciones deben poder demostrar que el sistema de gestión y los procedimientos de auditoría tratan del rendimiento ecológico de la organización en relación con los aspectos identificados en el Anexo VI y que la evaluación de resultados se considera parte del proceso de revisión. La organización también debe comprometerse en la mejora continua de su rendimiento ecológico.

3. Comunicación externa

Las organizaciones deben poder demostrar que mantienen un diálogo abierto con otras partes interesadas, incluidas comunidades locales y usuarios, respecto del impacto medioambiental de sus actividades, productos y servicios, con objeto de identificar las inquietudes de *los interesados*.

3. Comunicación externa

Las organizaciones deben poder demostrar que mantienen un diálogo abierto con otras partes interesadas, incluidas comunidades locales y usuarios, respecto del impacto medioambiental de sus actividades, productos y servicios, con objeto de identificar las inquietudes de las partes interesadas.

ANEXO II

REQUISITOS RELATIVOS A LA AUDITORÍA MEDIOAMBIENTAL INTERNA**2.1. Requisitos generales**

La auditoría interna garantiza que las actividades realizadas por una organización se llevan a cabo de acuerdo con los procedimientos establecidos. La auditoría puede también identificar problemas relacionados con dichos procedimientos o posibilidades de mejorarlos. El alcance de las auditorías efectuadas en una organización puede variar desde la auditoría de un procedimiento simple a la de actividades complejas. En un periodo de tiempo determinado todas las actividades de una organización concreta deberán someterse a una auditoría. El periodo de tiempo determinado para completar las auditorías de todas las actividades se denomina ciclo de auditoría. En organizaciones simples y de pequeño tamaño, se puede hacer la auditoría de todas las actividades de una sola vez. En este tipo de organizaciones, el ciclo de auditoría es el intervalo de tiempo entre las auditorías.

La auditoría interna la realizarán personas que sean suficientemente independientes de la actividad objeto de la auditoría para garantizar la imparcialidad. Pueden ser efectuadas por empleados de la organización o por personal externo (empleados de otras organizaciones, empleados de otras partes de la misma organización o consultores).

2.2. Objetivos

El programa de auditoría medioambiental de la organización deberá definir por escrito los objetivos de cada auditoría o ciclo de auditoría, incluida la periodicidad de la auditoría para cada actividad.

Los objetivos incluirán, en particular, la evaluación de los sistemas de gestión empleados y la determinación de su coherencia con la política y el programa de la organización, que deberá incluir el cumplimiento de la normativa medioambiental aplicable.

2.3. Alcance

El alcance general de cada auditoría o, cuando proceda, de cada fase de un ciclo de auditoría, se definirá claramente y se determinarán de forma explícita:

1. los temas que abarca;
2. las actividades objeto de la auditoría;
3. las normas de comportamiento medioambiental;
4. el periodo de tiempo cubierto por la auditoría;

La auditoría medioambiental incluirá la valoración de los datos reales necesarios para evaluar los resultados.

2.4. Organización y recursos

Las auditorías medioambientales las realizarán personas o grupos de personas que posean un conocimiento adecuado de los sectores y campos sujetos a auditoría que incluirá conocimientos y experiencia en relación con los aspectos técnicos, medioambientales y de gestión y con las normativas pertinentes, y tengan la suficiente formación y pericia como auditores para alcanzar los objetivos fijados. Los recursos y el tiempo dedicados a la auditoría serán proporcionales al alcance y los objetivos de la misma.

La alta dirección de la organización prestará apoyo a la ejecución de la auditoría.

Los auditores serán suficientemente independientes de las actividades sujetas a auditoría para poder emitir una opinión objetiva e imparcial.

2.5. Planificación y preparación de la auditoría

La planificación y preparación de cada auditoría tendrá como objetivos, en particular:

- garantizar que se dispone de los recursos adecuados;
- garantizar que cada individuo implicado en el proceso de la auditoría (incluidos auditores, dirección y personal) comprenda su función y sus responsabilidades.

La preparación incluirá la familiarización con las actividades de la organización y con el sistema de gestión medioambiental establecido y el estudio de los resultados y conclusiones de anteriores auditorías.

2.6. Actividades de auditoría

Las actividades de auditoría incluirán conversaciones con el personal, la inspección de las condiciones de funcionamiento y de las instalaciones, el examen de los registros, procedimientos escritos y otros documentos pertinentes, con objeto de evaluar el comportamiento medioambiental de la actividad objeto de auditoría para determinar si cumple las normas y reglamentaciones aplicables o los objetivos y metas establecidos y si el sistema de gestión de las responsabilidades medioambientales es efectivo y adecuado. Se puede recurrir a un control puntual del cumplimiento de estos criterios para determinar la eficacia del sistema.

El procedimiento de auditoría deberá incluir, en particular, los pasos siguientes:

- a) comprensión de los sistemas de gestión;
- b) valoración de los puntos fuertes y débiles de los sistemas de gestión;
- c) recogida de los datos pertinentes;
- d) evaluación de los resultados de la auditoría;
- e) preparación de las conclusiones de la auditoría;
- f) comunicación de los resultados y conclusiones de la auditoría.

2.7. Comunicación de los resultados y conclusiones de la auditoría

1. Al término de cada auditoría o ciclo de auditoría, los auditores prepararán un informe escrito de auditoría, con la presentación y el contenido adecuados, que garantice la comunicación formal y completa de los resultados y conclusiones de la auditoría.

Los resultados y conclusiones de la auditoría se comunicarán formalmente a la dirección de la organización.

2. Los objetivos fundamentales del informe escrito de la auditoría son:

- a) exponer el alcance de la auditoría;
- b) proporcionar información a la dirección sobre el grado de cumplimiento de su política medioambiental y los avances medioambientales observados en la organización;
- c) proporcionar a la dirección información sobre la eficacia y fiabilidad de las medidas de control del impacto medioambiental de la organización;
- d) demostrar la necesidad de adoptar medidas correctoras, cuando proceda.

2.8. Seguimiento de la auditoría

El procedimiento de auditoría desembocará en la preparación y aplicación de un plan de medidas correctoras adecuado.

Se velará por que existan y funcionen los mecanismos pertinentes para asegurar que se atiende a los resultados de la auditoría.

2.9. Periodicidad de la auditoría

La periodicidad con la que las actividades se someterán a auditoría variará en función de:

- a) la naturaleza, magnitud y complejidad de las actividades;
- b) la importancia de los impactos ambientales asociados;
- c) la importancia y urgencia de los problemas detectados en auditorías anteriores;
- d) el historial de problemas medioambientales.

Las actividades más complejas con más riesgos de causar daños al medio ambiente se someterán a auditoría más frecuentemente. Cada organización definirá su propio programa de auditoría y la periodicidad de las auditorías de acuerdo con las directrices de la Comisión.

ANEXO III

DECLARACIÓN MEDIOAMBIENTAL

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

3.1. Introducción

El objetivo de la declaración medioambiental es facilitar información medioambiental respecto del impacto y el rendimiento ecológico de la organización. También es una forma de responder a las necesidades de *los interesados* identificadas como consecuencia de las actividades del punto 3 del Anexo I B y que la organización considera significativas (punto 4 d del Anexo VI). Aunque la organización no está obligada a presentar la información detallada en el punto 3.2 en un informe único, es importante que dicha información pueda presentarse de manera clara y coherente en un soporte físico a quienes no dispongan de otros medios para obtener la información.

3.2. Declaración medioambiental

Al registrarse por primera vez, la organización deberá presentar información sobre medio ambiente, denominada declaración medioambiental, que deberá ser validada por el verificador medioambiental. La información se remitirá al organismo competente tras la validación y entonces se pondrá a disposición del público.

La información mínima requerida incluirá:

- a) Una descripción clara e inequívoca del registro de la organización en el SGAM y un resumen de sus actividades, productos y servicios y de su relación con organizaciones afines, si procede.
- b) La política medioambiental de la organización.
- c) Una descripción de todos los impactos medioambientales significativos de la organización y una explicación de la naturaleza de los mismos.
- d) Una descripción de los objetivos y metas medioambientales en relación con los impactos medioambientales significativos.
- e) Un resumen de la información disponible sobre los resultados de la organización respecto de sus objetivos y metas medioambientales en relación con sus impactos medioambientales significativos.
- f) Otros factores relacionados con el comportamiento medioambiental.
- g) Nombre y número de acreditación del verificador medioambiental y fecha de validación.

3.3. Mantenimiento de la información a disposición del público

La organización debe actualizar anualmente la información a la que se refiere el punto 3.2 y hacer validar cada año por un verificador medioambiental los cambios que se produzcan. Tras haber sido validados, los cambios se presentarán también al organismo competente y se pondrán a disposición del público.

3.1. Introducción

El objetivo de la declaración medioambiental es facilitar información medioambiental respecto del impacto y el rendimiento ecológico de la organización. También es una forma de responder a las necesidades de las partes interesadas identificadas como consecuencia de las actividades del punto 3 del Anexo I B y que la organización considera significativas (punto 4 d del Anexo VI). Aunque la organización no está obligada a presentar la información detallada en el punto 3.2 en un informe único, es importante que dicha información pueda presentarse de manera clara y coherente en un soporte físico a quienes no dispongan de otros medios para obtener la información.

3.2. Declaración medioambiental

Al registrarse por primera vez, la organización deberá presentar información sobre medio ambiente, denominada declaración medioambiental, que deberá ser validada por el verificador medioambiental. La información se remitirá al organismo competente tras la validación y entonces se pondrá a disposición del público. La declaración medioambiental es un instrumento de comunicación y diálogo con las partes interesadas en cuanto a su eficacia medioambiental. La organización tendrá en cuenta las necesidades de información del público y de otras partes interesadas a la hora de preparar y elaborar la declaración medioambiental.

Sin modificar

La Comisión elaborará directrices sobre la forma y el contenido mínimo de las declaraciones medioambientales para que sean más claras y uniformes.

Sin modificar

PROPUESTA INICIAL

3.4. Publicación de la información

Las organizaciones pueden querer transmitir a audiencias específicas la información obtenida con su sistema de gestión medioambiental y utilizar sólo determinada información de la declaración medioambiental. La información medioambiental publicada por una organización puede ostentar el logotipo del SGAM siempre que haya sido validada por un verificador medioambiental como información:

- a) exacta y no engañosa;
- b) fundamentada y verificable;
- c) pertinente y utilizada en un contexto o lugar adecuados;
- d) representativa del rendimiento ecológico global de la organización;
- e) con pocas probabilidades de ser mal interpretada;

y que incluya una referencia a la declaración medioambiental de la que se haya extraído.

3.5. Responsabilidad local

Las organizaciones registradas en el SGAM pueden querer elaborar una declaración medioambiental corporativa que abarque una serie de emplazamientos geográficos diferentes. El propósito del SGAM es garantizar la responsabilidad local y, por lo tanto, las organizaciones deben garantizar que los centros que tienen impactos medioambientales significativos sobre el medio ambiente están claramente identificados e incluidos en la declaración corporativa.

3.6. Disponibilidad pública

La información a la que se hace referencia en las letras a)-g) del punto 3.2, que constituye la declaración medioambiental de una organización, y la información actualizada a la que se refiere el punto 3.3 deben estar a disposición del público. Esto no significa que las organizaciones deban publicar e imprimir un único documento y distribuirlo a quien lo solicite. Se anima a las organizaciones a hacer uso de todos los métodos disponibles (publicación electrónica, bibliotecas, etc.). La organización debe poder demostrar al verificador medioambiental que las personas que tengan un interés legítimo en el rendimiento ecológico de la organización pueden tener acceso con facilidad y de forma gratuita a la información a la que se refieren las letras a)-g) del punto 3.2 y el punto 3.3.

3.7. Informe de resultados

La información bruta obtenida a partir del sistema de gestión medioambiental pueden utilizarse de varias maneras para mostrar el rendimiento ecológico de una organización. Si una organización utiliza indicadores de rendimiento ecológico (por ejemplo, consumo de energía por tonelada de producción). Debe asegurarse de que los indicadores seleccionados:

- a) ofrecen una valoración exacta del rendimiento de la organización;
- b) son comprensibles e inequívocos;
- c) permiten hacer una comparación anual del rendimiento de una organización;
- d) permiten hacer una comparación a escala sectorial, nacional o regional, según proceda;
- e) permiten una comparación adecuada con los requisitos reglamentarios.

PROPUESTA MODIFICADA

3.4. Publicación de la información

Las organizaciones pueden querer transmitir a audiencias diferentes o a algunas partes interesadas la información obtenida con su sistema de gestión medioambiental y utilizar sólo determinada información de la declaración medioambiental. La información medioambiental publicada por una organización puede ostentar el logotipo del SGAM siempre que haya sido validada por un verificador medioambiental como información:

- a) exacta y no engañosa;
- b) fundamentada y verificable;
- c) pertinente y utilizada en un contexto o lugar adecuados;
- d) representativa del rendimiento ecológico global de la organización;
- e) con pocas probabilidades de ser mal interpretada;

y que incluya una referencia a la declaración medioambiental de la que se haya extraído.

Sin modificar

3.7. Informe de resultados

La información bruta obtenida a partir del sistema de gestión medioambiental pueden utilizarse de varias maneras para mostrar el rendimiento ecológico de una organización. Se anima a las organizaciones a utilizar indicadores de rendimiento ecológico cuando proceda (por ejemplo, consumo de energía por tonelada de producción). En ese caso, la organización debe asegurarse de que los indicadores seleccionados:

- a) ofrecen una valoración exacta del rendimiento de la organización;
- b) son comprensibles e inequívocos;
- c) permiten hacer una comparación anual del rendimiento de una organización;
- d) permiten hacer una comparación a escala sectorial, nacional o regional, según proceda;
- e) permiten una comparación adecuada con los requisitos reglamentarios.

ANEXO IV

Logotipo

P.M.

ANEXO V

ACREDITACIÓN, SUPERVISIÓN Y FUNCIONES DE LOS VERIFICADORES MEDIOAMBIENTALES**5.1. Observaciones de carácter general**

La acreditación de los verificadores medioambientales se basará en los principios generales de competencia siguientes. Los organismos de acreditación pueden optar por acreditar como verificadores medioambientales a personas físicas, organizaciones o ambas. Según el artículo 4 del presente Reglamento, los sistemas nacionales de acreditación definen los requisitos procedimentales y criterios detallados para la acreditación de los verificadores medioambientales con arreglo a dichos principios. Esto estará garantizado mediante el procedimiento de revisión inter pares establecido en el artículo 4.

5.2. Requisitos para la acreditación de los verificadores medioambientales

5.2.1. Las competencias siguientes constituyen los requisitos mínimos que debe cumplir todo verificador, sea una persona física o una organización:

- Conocimiento y comprensión del Reglamento, las normas aplicables y las directrices establecidas por la Comisión, en virtud de los artículos 4 y 14, para la aplicación del presente Reglamento.
- Conocimiento y comprensión de los requisitos legales, reglamentarios y de otro tipo pertinentes para la actividad objeto de la verificación.
- Conocimiento y comprensión de los problemas medioambientales.
- Conocimiento y comprensión de los aspectos técnicos, pertinentes para el medio ambiente, de la actividad sujeta a verificación.
- Comprensión del funcionamiento general de la actividad sujeta a verificación, con el fin de evaluar la pertinencia del sistema de gestión.
- Conocimiento y comprensión de los requisitos y métodos de la auditoría medioambiental.
- Competencias en materia de verificación de informaciones (declaración medioambiental).

Además, el verificador deberá actuar de forma independiente, imparcial y objetiva.

5.2.2. Ámbito de la acreditación

El ámbito de acreditación de los verificadores medioambientales se definirá con arreglo a la clasificación de actividades económicas (códigos NACE), establecido por el Reglamento (CEE) nº 761/93 del Consejo (DO L 83 de 3.4.1993). La competencia y magnitud del ámbito de acreditación del verificador será proporcional al tamaño y la complejidad de la organización que se vaya a verificar.

5.2.3. Requisitos adicionales para la acreditación como verificadores medioambientales de las personas físicas que realicen verificaciones por cuenta propia.

Las personas acreditadas como verificadores medioambientales que realicen verificaciones por cuenta propia, además de cumplir con los requisitos del punto 5.2., deberán tener:

- toda la competencia necesaria para realizar verificaciones en los ámbitos para los que estén acreditados;
- un ámbito limitado de acreditación, en función de sus competencias personales.

El cumplimiento de estos requisitos se asegurará a través de la supervisión del organismo de acreditación.

5.3. Supervisión de los verificadores medioambientales

5.3.1. Supervisión de los verificadores medioambientales por el organismo encargado de conceder la acreditación.

El verificador medioambiental acreditado debe informar sin demora al organismo de acreditación de todos los cambios que se produzcan respecto de la acreditación o el ámbito de dicha actividad.

A intervalos regulares de doce meses como máximo se adoptarán las disposiciones necesarias para garantizar que el verificador medioambiental acreditado sigue cumpliendo los requisitos de acreditación y controlar la calidad de las verificaciones realizadas. La supervisión podrá efectuarse mediante cuestionarios, examen de las declaraciones medioambientales validadas por los verificadores, examen de los informes de verificación, investigación de testimonios recogidos en las organizaciones. Será proporcional a la actividad realizada por el verificador.

Toda decisión adoptada por el organismo de acreditación para retirar o suspender una acreditación o reducir el ámbito de acreditación se adoptará exclusivamente después de que el verificador medioambiental acreditado haya tenido la posibilidad de hacerse oír.

5.3.2. Supervisión de los verificadores medioambientales acreditados por el organismo de acreditación de los Estados miembros donde se realiza la verificación.

Un verificador acreditado en un Estado miembro, antes de emprender actividades de verificación en otro Estado miembro, sólo tendrá que facilitar al organismo de acreditación de este último Estado, con cuatro semanas de antelación como mínimo, notificación de:

- los detalles de su acreditación, y la composición de su equipo si procede;
- el momento y el lugar de la verificación: dirección y punto de contacto de la organización, medidas adoptadas respecto de aspectos legales y conocimientos lingüísticos, en caso necesario.

Esta notificación se comunicará antes de cada nueva verificación.

El organismo de acreditación no impondrá otras condiciones que puedan limitar el derecho del verificador a prestar servicios en un Estado miembro distinto de aquél en el que se le ha concedido la acreditación. Tampoco podrá utilizar el procedimiento de notificación para demorar la intervención del verificador. Cualquier obstáculo para supervisar al verificador en la fecha que se haya comunicado deberá estar debidamente justificado.

Si el organismo de acreditación que realiza la supervisión no está satisfecho de la calidad del trabajo realizado por el verificador, el informe de supervisión se transmitirá al verificador en cuestión, al organismo de acreditación que había concedido la acreditación, al organismo competente del lugar en el que se encuentra la organización objeto de la verificación y al foro de organismos de acreditación.

5.4. Función de los verificadores

5.4.1. La función del verificador será la de certificar, sin perjuicio de las facultades de ejecución de los Estados miembros respecto de las disposiciones normativas:

- a) el cumplimiento de todos los requisitos del presente Reglamento: evaluación medioambiental preliminar si procede, sistema de gestión medioambiental, programa de auditoría medioambiental y declaración medioambiental;
- b) la fiabilidad de los datos y la información incluidos en:
 - la declaración medioambiental (puntos 3.2 y 3.3 del Anexo III);
 - los extractos de la declaración medioambiental (punto 3.4 del Anexo III);
 - la información medioambiental (apartado 3 del artículo 8).

El verificador investigará con un método profesional sólido la validez técnica de la evaluación medioambiental preliminar, si procede, o las auditorías u otros procedimientos seguidos por la organización, sin duplicar los procedimientos de forma innecesaria.

5.4.2. Al realizar la primera verificación, el verificador medioambiental comprobará en especial que la organización cumple los requisitos siguientes:

- un sistema de gestión medioambiental plenamente operativo de conformidad con el Anexo I;
- un programa de auditoría totalmente planificado, ya implantado (se ha debido realizar al menos una auditoría de la actividad con el mayor riesgo medioambiental), de conformidad con el Anexo II;
- realización de un examen de gestión;
- la preparación de una declaración medioambiental de conformidad con el punto 3.2 del Anexo III.

5.4.3. Conformidad jurídica

El verificador deberá establecer si la organización aplica procedimientos para controlar los aspectos u operaciones sujetos a legislación nacional o comunitaria y si esos procedimientos pueden garantizar la conformidad. Los controles de las auditorías, en particular, deberán ofrecer pruebas de la capacidad de los procedimientos aplicados para garantizar la conformidad jurídica.

El verificador no validará la declaración medioambiental si durante el proceso de verificación observa, por ejemplo mediante controles puntuales, que la organización no garantiza, evidentemente, la conformidad jurídica.

5.4.4. Definición de organización

Al verificar el sistema de gestión medioambiental y la declaración medioambiental, el verificador deberá asegurarse de que los componentes de la organización están inequívocamente definidos y corresponden a la división real de sus actividades. El contenido de la declaración deberá abarcar claramente las distintas partes de la organización en las que el SGAM es aplicable.

5.5. Condiciones para que el verificador ejerza su actividad

5.5.1. El verificador actuará sobre la base de un acuerdo escrito con la organización en el que se defina el alcance del trabajo y que permita al verificador actuar de manera profesional e independiente y comprometa a la organización a ofrecer la cooperación necesaria.

5.5.2. La verificación incluirá un examen de la documentación, una visita a la organización, incluyendo en particular entrevistas con el personal, la preparación de un informe para la dirección de la organización y la solución propuesta por la organización de los problemas planteados en el informe.

5.5.3. La documentación que habrá que examinar antes de la visita incluirá información básica sobre la organización y sus actividades, la política y el programa medioambientales, la descripción del sistema de gestión medioambiental utilizado en la organización, detalles de las evaluaciones medioambientales preliminares previas o de las auditorías realizadas, el informe de dichas evaluaciones o auditorías y de las acciones correctoras emprendidas con posterioridad y el proyecto de declaración medioambiental.

5.5.4. El verificador preparará un informe para la dirección de la organización. Dicho informe deberá especificar:

- a) todas las cuestiones importantes para el trabajo realizado por el verificador;
- b) el punto de partida de la organización para la implantación de un sistema de gestión medioambiental;
- c) en general, los casos de incumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento y en particular:
 - las deficiencias técnicas de la evaluación medioambiental preliminar, del método de auditoría, del sistema de gestión medioambiental o de cualquier otro procedimiento pertinente;
 - los puntos de desacuerdo con el proyecto de declaración medioambiental, así como detalles de las enmiendas o adiciones que deban introducirse en dicha declaración;
- d) la comparación con las declaraciones anteriores y la evaluación de resultados de la organización.

5.6. Periodicidad de la verificación

El verificador deberá validar a intervalos de doce meses como máximo toda información actualizada de la declaración medioambiental. Además, en consulta con la organización, elaborará un programa para garantizar que todos los elementos requeridos para el registro en el SGAM se verifiquen en un periodo no superior a 36 meses. La frecuencia de las visitas del verificador medioambiental a la organización se ajustará a las directrices de la Comisión.

ANEXO VI

ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES**6.1. Observaciones de carácter general**

Para tomar decisiones sobre sus impactos medioambientales significativos, la organización deberá tener en cuenta todos los aspectos medioambientales de sus actividades, productos y servicios y, sobre la base de criterios establecidos por la organización, decidirá cuáles de sus aspectos medioambientales tienen un impacto significativo.

La organización deberá tener en cuenta los aspectos medioambientales directos e indirectos de sus actividades, productos y servicios.

6.2. Aspectos medioambientales directos

Se incluyen aquí las actividades de una organización sobre las que esta última tiene el control de la gestión, que son propias de la organización; pueden incluir, entre otras cosas:

- a) emisiones atmosféricas;
- b) vertidos al agua;
- c) gestión de residuos;
- d) contaminación del suelo;
- e) empleo de recursos naturales y materias primas (incluida la energía);
- f) cuestiones locales (ruido, vibraciones, olores, apariencia visual, etc.);
- g) cuestiones de transporte (de bienes, servicios y personas).

Al valorar la importancia del impacto medioambiental de estas actividades, la organización tendrá en cuenta no sólo las condiciones normales de funcionamiento sino también las condiciones de arranque y parada y las condiciones en caso de emergencia razonablemente previsibles. Se tendrán en cuenta las actividades, productos y servicios pasados, presentes y previstos.

6.3. Aspectos medioambientales indirectos

Como consecuencia de las actividades, productos y servicios de una organización, se pueden producir impactos medioambientales significativos sobre los que la organización no tiene un control de la gestión o que se producen lejos de la organización.

Se pueden incluir aquí, entre otras cuestiones:

- a) aspectos relacionados con la producción (diseño, embalaje, transporte, utilización y recuperación y eliminación de residuos);
- b) inversiones de capital, concesión de préstamos y seguros;
- c) nuevos mercados;
- d) elección y composición de los servicios (por ejemplo, transporte o restauración);
- e) decisiones de índole administrativa y de planificación;
- f) composición de la gama de productos.

Además, las organizaciones deben poder demostrar que los aspectos medioambientales significativos asociados con sus procedimientos de adquisición han sido identificados y que los impactos significativos asociados con tales aspectos se han tenido en cuenta en el sistema de gestión.

Los aspectos medioambientales serán pertinentes en el contexto del programa medioambiental, el sistema de gestión medioambiental y la auditoría medioambiental en la medida en que la organización haya fijado sus propios objetivos.

En el caso de que existan estos aspectos medioambientales indirectos, la organización debería analizar qué influencia puede ejercer sobre los mismos y qué medidas puede adoptar para reducir su impacto.

6.4. Significación de los aspectos medioambientales

La organización tiene la responsabilidad de definir unos criterios para evaluar la significación de los aspectos medioambientales de sus actividades, productos y servicios. No se pretende que se realice un análisis detallado del ciclo de vida, pero los criterios desarrollados por la organización deberán ser generales, aptos para ser sometidos a una comprobación independiente y reproducibles.

Las consideraciones que se han de tener en cuenta al determinar la significación de los aspectos medioambientales de la organización pueden ser, entre otras:

- a) identificación de las actividades, productos y servicios de las operaciones de la organización, los aspectos medioambientales específicos asociados a tales actividades, productos y servicios y el tipo de impacto relacionado con cada aspecto medioambiental;
 - b) recogida de información sobre la situación del medio ambiente para identificar las actividades, productos y servicios de la organización que pueden tener un impacto en condiciones específicas;
 - c) evaluación de los datos existentes de la organización sobre materiales y consumo de energía, vertidos, residuos y emisiones, en términos de riesgos;
 - d) identificación de los puntos de vista de las partes interesadas y la utilización de esa información para ayudar a determinar los aspectos medioambientales significativos de la organización;
 - e) identificación de las actividades medioambientales de la organización que están reglamentadas y sobre las que la organización probablemente haya recogido datos;
 - f) identificación de actividades de adquisición que sean significativas en términos de impactos medioambientales directos e indirectos de la organización;
 - g) consideraciones sobre diseño, desarrollo, fabricación, distribución, mantenimiento, utilización, reutilización, reciclaje y eliminación de los productos de la organización;
 - h) identificación de las actividades de la organización que tengan los costes, beneficios y otros efectos financieros medioambientales más significativos.
-

ANEXO VII

EVALUACIÓN MEDIOAMBIENTAL PRELIMINAR**7.1. Observaciones de carácter general**

Una organización que carezca de sistema de gestión medioambiental reconocido con arreglo al artículo 9 debe, como primera medida, establecer su situación actual con respecto al medio ambiente por medio de una evaluación. El objetivo debería ser analizar todos los aspectos medioambientales de la organización como base para el establecimiento del sistema de gestión medioambiental.

7.2. Requisitos

La evaluación debería cubrir cuatro áreas clave:

- a) requisitos legales y reglamentarios;
- b) una identificación de los aspectos medioambientales significativos;
- c) un examen de todas las prácticas y procedimientos de gestión medioambiental existentes;
- d) una evaluación de la información obtenida a partir de las investigaciones sobre incidentes previos.

En cualquier caso, deberían considerarse las operaciones normales y anormales dentro de la organización, así como las situaciones potenciales de emergencia.

Un correcto planteamiento de la evaluación puede incluir el uso de listas de comprobación, entrevistas, inspecciones y mediciones directas y resultados de auditorías anteriores o de otras evaluaciones, en función de la naturaleza de las actividades.

El proceso para la identificación de los aspectos medioambientales significativos asociados a las actividades en las unidades operativas debería considerar, cuando fuese relevante, los siguientes aspectos:

- a) emisiones atmosféricas;
- b) vertidos al agua;
- c) gestión de residuos;
- d) contaminación del suelo;
- e) empleo de materias primas y recursos naturales;
- f) otras cuestiones medioambientales locales y que afecten a la comunidad.

Este proceso debería considerar las condiciones de funcionamiento normales, las condiciones de parada y arranque de las actividades, así como los impactos potenciales, juzgados con realismo, asociados a situaciones de emergencia razonablemente previsibles.

El proceso trata de identificar los aspectos medioambientales significativos asociados a las actividades, productos o servicios y no pretende exigir una valoración detallada de su ciclo de vida. Las organizaciones no tienen que evaluar cada entrada de producto, componente o materia prima. Pueden seleccionar categorías de actividades, productos o servicios para identificar aquellos aspectos con mayor probabilidad de tener un impacto significativo.

ANEXO VIII

INFORMACIÓN PARA REGISTRO

Requisitos mínimos

Nombre de la organización:

Dirección de la organización:

Persona de contacto:

Código NACE de la actividad:

Número de empleados:

Nombre del verificador:

Número de acreditación:

Alcance de la acreditación:

Fecha de la próxima declaración medioambiental:

Nombre y datos de contacto de la autoridad competente de ejecución para la organización:

.....

Hecho en el199..

.....

*Firma del representante
de la organización*

Propuesta modificada de Decisión del Consejo por la que se crea un programa de acción comunitaria en favor de la protección civil ⁽¹⁾

(2000/C 212 E/02)

COM(1999) 400 final — 98/0354(CNS)

(Presentada por la Comisión con arreglo al apartado 2 del artículo 250 del Tratado CE el 30 de julio de 1999)

⁽¹⁾ DO C 28 de 3.2.1999, p. 29.

PROPUESTA ORIGINAL

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 308,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones,

(1) Considerando que las acciones llevadas a cabo por la Comunidad en este ámbito desde 1985 posible desarrollo de la cooperación entre los Estados miembros; que la base de esta cooperación la constituyen las resoluciones adoptadas desde 1987 ⁽¹⁾ y la Decisión del Consejo de 19 de diciembre de 1997 ⁽²⁾ para la creación de un programa de acción comunitaria en favor de la protección civil;

(2) Considerando que las acciones emprendidas por la Comunidad para aplicar el programa contribuyen a la protección de las personas, el medio ambiente, los bienes en caso de catástrofe natural o tecnológica;

(3) Considerando que el programa comunitario de política y acción en relación con el medio ambiente y el desarrollo sostenible ⁽³⁾ presentado por la Comisión prevé que se incrementen las actividades de la Comunidad, en particular en el ámbito de las emergencias ambientales; que este mismo programa aboga por que en estas actividades se tengan en cuenta la investigación científica y el desarrollo tecnológico;

⁽¹⁾ DO C 176 de 4.7.1987, p. 1; DO C 44 de 23.2.1989, p. 3; DO C 315 de 14.12.1990, p. 1; DO C 313 de 10.11.1994, p. 1.

⁽²⁾ DO L 8 de 14.1.1998, p. 20.

⁽³⁾ DO C 138 de 17.5.1993, p. 5.

PROPUESTA MODIFICADA

Sin modificar

(1) Considerando que es necesario continuar e incrementar las acciones llevadas a cabo por la Comunidad en este ámbito desde 1985 para hacer posible un mayor, más eficaz y más progresivo desarrollo de la cooperación entre los Estados miembros; que la base de esta cooperación la constituyen las resoluciones adoptadas desde 1987 ⁽¹⁾ y la Decisión del Consejo de 19 de diciembre de 1997 ⁽²⁾ para la creación de un programa de acción comunitaria en favor de la protección civil;

(2) Considerando que las acciones emprendidas por la Comunidad para aplicar el programa contribuyen a la protección de las personas, el medio ambiente, los bienes en caso de catástrofe natural o tecnológica y una relación más racional con la naturaleza que permita en el futuro evitar muchas catástrofes entre ellas las inundaciones;

Sin modificar

⁽¹⁾ DO C 176 de 4.7.1987, p. 1; DO C 44 de 23.2.1989, p. 3; DO C 315 de 14.12.1990, p. 1; DO C 313 de 10.11.1994, p. 1.

⁽²⁾ DO L 8 de 14.1.1998, p. 20.

PROPUESTA ORIGINAL

PROPUESTA MODIFICADA

- (4) Considerando que el programa de acción comunitaria seguirá contribuyendo a desarrollar la cooperación en este ámbito de forma aún más eficaz; que este programa debe basarse en gran medida en la experiencia ya adquirida en este ámbito;
- (5) Considerando que, de conformidad con el principio de subsidiariedad, la cooperación comunitaria sostiene y complementa las políticas nacionales en materia de protección civil para aumentar su eficacia; que el intercambio de experiencias y la asistencia mutua contribuirán a reducir las pérdidas de vidas humanas, las lesiones corporales y los perjuicios económicos y ambientales en toda la Comunidad;
- (6) Considerando que las regiones aisladas y ultraperiféricas de la Unión tienen unas características especiales por los condicionantes geográficos, orográficos, sociales y económicos que afectan y dificultan el acercamiento de ayuda y medios de intervención en casos de grandes peligros;
- (7) Considerando que el programa de acción comunitaria redundará en una mayor transparencia, consolidando y reforzando al mismo tiempo las distintas acciones en pos de los objetivos del Tratado;
- (8) Considerando que la acción destinada a prevenir riesgos y daños, así como a facilitar información y preparar a quienes en los Estados miembros son responsables de la protección civil o intervienen en ella, es importante y eleva el nivel de preparación para caso de accidente; que también es importante emprender una acción comunitaria tendente a mejorar las técnicas y métodos de intervención y rehabilitación tras una emergencia;
- (9) Considerando que también es importante emprender una acción orientada a la población en general, para contribuir a que los ciudadanos europeos se autoprotejan con más eficacia;
- (10) Considerando que un comité consultivo asistirá a la Comisión en la gestión del programa de acción;
- (11) Considerando que las disposiciones de la presente Decisión sustituyen a partir del 1 de enero de 2000, al programa de acción establecido mediante la Decisión del Consejo de 19 de diciembre de 1997 y que concluye el 31 de diciembre de 1999;
- (12) Considerando que el Tratado no prevé, para la adopción de la presente Decisión, otros poderes de acción que los establecidos en el artículo 308,
- (4) Considerando que el programa de acción comunitaria seguirá contribuyendo a desarrollar la cooperación en este ámbito de forma aún más eficaz; que este programa debe basarse en gran medida en la experiencia ya adquirida en este ámbito y continuar desarrollándola;
- (5) Considerando que, de conformidad con el principio de subsidiariedad, la cooperación comunitaria sostiene y complementa las políticas nacionales en materia de protección civil para aumentar su eficacia; que el intercambio de experiencias y la asistencia mutua contribuirán a reducir las pérdidas de vidas humanas, las lesiones corporales y materiales y los perjuicios económicos y ambientales en toda la Comunidad, haciendo más palpables los objetivos de cohesión social, solidaridad y ciudadanía europea;
- Sin modificar
- Sin modificar

PROPUESTA ORIGINAL

PROPUESTA MODIFICADA

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1. Se crea un programa de acción comunitaria (denominado en lo sucesivo «el programa») en el campo de la protección civil para el período comprendido entre el 1 de enero de 2000 y el 31 de diciembre de 2004.

2. El programa tiene por objetivo sostener, complementar los esfuerzos de los Estados miembros a nivel nacional, regional y local en materia de protección de las personas, el medio ambiente y los bienes en caso de catástrofe natural o tecnológica. Se pretende asimismo facilitar la cooperación y asistencia mutua entre los Estados miembros en este campo.

Artículo 2

1. La Comisión ejecutará las acciones objeto del programa.

2. Para ejecutar el programa se adoptará, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 4 y sobre la base, entre otros elementos, de la información facilitada a la Comisión por los Estados miembros, un plan móvil trienal que se revisará cada año. La Comisión estará facultada para organizar, cuando proceda, acciones adicionales a las objeto del programa. Dichas acciones adicionales se evaluarán a la luz de las prioridades establecidas y de los recursos financieros disponibles.

3. En el Anexo figuran las acciones objeto del programa y las modalidades de financiación correspondientes a la aportación comunitaria.

Artículo 3

1. El plan móvil de aplicación del programa incluirá las distintas acciones que vayan a realizarse.

2. La selección de las acciones se basará principalmente en los criterios siguientes:

- a) contribuir a la prevención de los riesgos y los daños a las personas, al medio ambiente y a los bienes en caso de catástrofe natural o tecnológica;
- b) contribuir a la mejora del nivel de preparación de los implicados en la protección civil en los Estados miembros, para aumentar su potencial de intervención en caso de emergencia;

Artículo 1

1. Se crea un programa de acción comunitaria (denominado en lo sucesivo «el programa») en el campo de la protección civil, incluidas las situaciones de emergencia medioambiental, para el período comprendido entre el 1 de enero de 2000 y el 31 de diciembre de 2004.

2. El programa tiene por objetivo sostener, complementar y aumentar los esfuerzos de los Estados miembros a nivel nacional, suprarregional, regional y local en materia de prevención y de protección de las personas, el medio ambiente y los bienes en caso de peligro o efectiva catástrofe natural o tecnológica. Se pretende asimismo facilitar la cooperación, el intercambio de experiencias y la asistencia mutua entre los Estados miembros en este campo.

Sin modificar

- b) contribuir a la mejora del nivel de preparación de los primeros responsables y más directamente implicados en la protección civil a todos los niveles en los Estados miembros, para aumentar su potencial de intervención en caso de emergencia;

detectar y estudiar las causas inmediatas y profundas de las catástrofes y publicar las conclusiones de ese estudio;

PROPUESTA ORIGINAL

- c) contribuir a la mejora de las técnicas y los de intervención y rehabilitación tras una emergencia;
- d) contribuir a la información, educación y sensibilización de los ciudadanos, para que puedan autoprotgerse con más eficacia.
3. Todas las acciones se realizarán en estrecha colaboración con las autoridades competentes a nivel nacional, regional y local de los Estados miembros.
4. Cuando proceda, las actividades del presente programa tratarán de contribuir a la integración de los objetivos de protección civil en otras políticas y actuaciones comunitarias y de los Estados miembros.
5. Todas las acciones tendrán en cuenta los resultados de la investigación comunitaria y nacional en los ámbitos pertinentes.

Artículo 4

1. Para la ejecución del programa, la Comisión estará asistida por un comité consultivo compuesto por representantes de los Estados miembros y presidido por el representante de la Comisión.
2. El representante de la Comisión someterá al Comité un proyecto de las medidas que deban adoptarse. El Comité emitirá su dictamen sobre dicho proyecto en un plazo que el presidente podrá fijar en función de la urgencia del asunto, procediendo, en su caso, a una votación.
3. El dictamen se incluirá en el acta; además, cada Estado miembro tendrá derecho a solicitar que su posición conste en acta.
4. La Comisión tendrá en cuenta, en la mayor medida posible, el dictamen emitido por el Comité. Informará al Comité de la manera en que ha tenido en cuenta dicho dictamen.
5. La Comisión podrá someter asimismo al Comité consultivo otros asuntos relativos a la protección civil.

Artículo 5

La Comisión evaluará la aplicación del programa mediado el período previsto y antes de que concluya, presentando informes al Consejo y al Parlamento Europeo antes del 30 de septiembre de 2002 y del 31 de marzo de 2004.

Artículo 6

La presente Decisión será aplicable con efecto a partir del 1 de enero de 2000.

Artículo 7

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

PROPUESTA MODIFICADA

- c) contribuir a la mejora de los medios y métodos de previsión de las técnicas y los procedimientos de intervención y rehabilitación tras una emergencia, a través de proyectos piloto;

Sin modificar

4. Cuando proceda, las actividades del presente programa tratarán de contribuir a la integración de los objetivos de protección civil en otras políticas y actuaciones comunitarias y de los Estados miembros, y muy especialmente a la hora de la evaluación del impacto ambiental en instalaciones y actividades.

Sin modificar

ANEXO

DISPOSICIONES FINANCIERAS RELATIVAS A LA APORTACIÓN COMUNITARIA ⁽¹⁾

CUADRO INICIAL

Acción	Disposiciones financieras
<p>A. Grandes proyectos de interés general</p> <p>Grandes proyectos de interés general, para todos los Estados miembros o para varios de ellos, que incorporen un proceso que permita mejorar las competencias en materia de protección civil para hacer frente a las catástrofes en determinados aspectos significativos tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> — prevención; — preparación; — intervención; — rehabilitación; — información a la población, para contribuir a que los ciudadanos se autoprotejan con más eficacia, así como a la seguridad en relación con la libre circulación de ciudadanos en la Comunidad. 	<p>Aportación económica máxima de la Comunidad: 75 % de los costes totales de la acción.</p>
<p>B. Formación</p> <p>1. <i>Seminarios y cursos</i> ⁽¹⁾</p> <p>Organización de seminarios o cursos de formación que reúnan a expertos de alto nivel, especialistas técnicos y técnicos de los Estados miembros para hacer posible, dentro de cada disciplina, el intercambio de experiencias mediante el debate concreto de sus métodos, técnicas y medios con vistas a:</p> <ul style="list-style-type: none"> — aumentar su nivel de preparación; — crear unas condiciones favorables al establecimiento de una red humana que haga posible una cooperación operativa más eficaz entre los Estados miembros en caso de emergencia. <p>2. <i>Intercambio de expertos y técnicos</i></p> <p>Organización del envío de expertos a los servicios de emergencia de otro Estado miembro para que puedan adquirir experiencia o evaluar las diferentes técnicas utilizadas, o estudiar los métodos empleados por otros servicios de emergencia u otros organismos relevantes.</p> <p>Organización de intercambios de expertos, especialistas y técnicos de los Estados miembros, para que puedan asistir a cursos de formación de corta duración.</p>	<p>Aportación económica máxima de la Comunidad: 75 % del coste total de la acción, con un límite de 75 000 euros por acción.</p> <p>Un máximo del 75 % de los gastos de viaje y dietas de los expertos y 100 % de los costes de coordinación del sistema.</p>

⁽¹⁾ Las actividades específicas que puedan acogerse a otros instrumentos comunitarios no serán financiadas en el marco del presente programa.

Acción	Disposiciones financieras
<p>3. <i>Ejercicios</i> ⁽¹⁾</p> <p>A través de estos ejercicios se pretende comparar métodos, fomentar la cooperación entre los Estados miembros y consolidar los progresos alcanzados en la coordinación de los servicios nacionales de protección civil, con vistas a mejorar, entre otras cosas, la efectividad y la rapidez de intervención en caso de emergencia.</p>	<p>Aportación económica máxima de la Comunidad: 50 % de los costes de los observadores participantes procedentes de otros Estados miembros y para la organización de los seminarios asociados, preparación del ejercicio e informe final, etc.</p>
<p>C. Otras acciones</p>	
<p>1. <i>Proyectos piloto</i> ⁽¹⁾ ⁽²⁾</p> <p>Proyectos encaminados a aumentar la capacidad y rapidez de respuesta en las fases iniciales de las crisis en las diferentes regiones de los Estados miembros. Con ellos se pretende fundamentalmente mejorar los medios, técnicas y procedimientos utilizados en las regiones aisladas y ultraperiféricas. Su contenido debe ser tal que interese a varios Estados miembros, o a todos ellos, y se pretende que tengan un máximo de difusión y demostración en la totalidad de la Unión para su ejecución. Se procurará sobre todo fomentar los proyectos multinacionales.</p>	<p>Aportación económica máxima de la Comunidad: 50 % del coste total de cada proyecto piloto, con un límite de 200 000 euros por proyecto.</p>
<p>2. <i>Actividades de apoyo</i> ⁽¹⁾</p> <p>Actividades encaminadas a respaldar el desarrollo de determinados aspectos de la protección civil ⁽²⁾.</p>	<p>Aportación económica máxima de la Comunidad: 50 % del coste total de cada actividad, con un límite de 30 000 euros por actividad.</p>
<p>3. <i>Conferencias y actos</i> ⁽¹⁾</p> <p>Conferencias y otros actos relacionados con la protección civil abiertos a un amplio número de asistentes y con participación de varios Estados miembros.</p>	<p>Aportación económica máxima de la Comunidad: 30 % del coste total de la organización, con un límite de 50 000 euros por actividad.</p>
<p>4. <i>Actividades informativas y de otro tipo</i></p> <p>Difusión de información, publicaciones y producción de materiales para exposiciones sobre la cooperación comunitaria en materia de protección civil. Otras actividades encaminadas a permitir apreciar mejor los resultados de las actividades de protección civil, tales como estadísticas o análisis económicos. Evaluación del programa.</p>	<p>Aportación económica de la Comunidad: 100 % de los costes.</p>
<p>D. Movilización de expertos</p>	
<p>Movilización de expertos para su intervención en caso de producirse una situación de emergencia, con el fin de reforzar el sistema establecido por las autoridades de un Estado miembro o un tercer país que se enfrenta a una catástrofe natural, tecnológica.</p>	<p>Aportación económica de la Comunidad: 100 % de los costes de las misiones de los expertos.</p>

⁽¹⁾ Sólo podrán financiarse actividades de interés para la totalidad de los Estados miembros o para un número significativo de ellos.

⁽²⁾ Sólo podrán financiarse actividades que respondan a las prioridades definidas anualmente por el Comité de gestión.

CUADRO MODIFICADO

Acción	Disposiciones financieras
<p>A. Grandes proyectos de interés general</p> <p>Grandes proyectos de interés general, para todos los Estados miembros o para varios de ellos, que incorporen un proceso que permita mejorar las competencias en materia de protección civil para hacer frente a las catástrofes en determinados aspectos significativos tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> — prevención; — preparación; — intervención; — rehabilitación; — información a la población, para contribuir a que los ciudadanos se autoprotejan con más eficacia, así como a la seguridad en relación con la libre circulación de ciudadanos en la Comunidad. 	<p>Aportación económica máxima de la Comunidad: 75 % de los costes totales de la acción.</p>
<p>B. Formación</p> <p>1. <i>Seminarios y cursos</i> ⁽¹⁾</p> <p>Organización de seminarios o cursos de formación que reúnan a expertos de alto nivel, especialistas técnicos y técnicos de los Estados miembros, <u>tanto a nivel local, regional o suprarregional</u> para hacer posible, dentro de cada disciplina, el intercambio de experiencias mediante el debate concreto de sus métodos, técnicas y medios con vistas a:</p> <ul style="list-style-type: none"> — aumentar su nivel de preparación; — crear unas condiciones favorables al establecimiento de una red humana que haga posible una cooperación operativa más eficaz entre los Estados miembros en caso de emergencia. 	<p>Aportación económica máxima de la Comunidad: 75 % del coste total de la acción, con un límite de 75 000 euros por acción.</p>
<p>2. <i>Intercambio de expertos y técnicos</i></p> <p>Organización del envío de expertos <u>en protección civil, incluso expertos de ONG plenamente integradas en los sistemas de protección civil de los Estados miembros</u>, a los servicios de emergencia de otro Estado miembro para que puedan adquirir experiencia o evaluar las diferentes técnicas utilizadas, o estudiar los métodos empleados por otros servicios de emergencia u otros organismos relevantes.</p> <p>Organización de intercambios de expertos, especialistas y técnicos de los Estados miembros, para que puedan asistir a cursos de formación de corta duración.</p>	<p>Un máximo del 75 % de los gastos de viaje y dietas de los expertos y 100 % de los costes de coordinación del sistema.</p>
<p>3. <i>Ejercicios</i> ⁽¹⁾</p> <p>A través de estos ejercicios se pretende comparar métodos, fomentar la cooperación entre los Estados miembros y consolidar los progresos alcanzados en la coordinación de los servicios nacionales de protección civil, con vistas a mejorar, entre otras cosas, la efectividad y la rapidez de intervención en caso de emergencia.</p>	<p>Aportación económica máxima de la Comunidad: 50 % de los costes de los observadores participantes procedentes de otros Estados miembros y para la organización de los seminarios asociados, preparación del ejercicio e informe final, etc.</p>

Acción	Disposiciones financieras
<p>C. Otras acciones</p>	
<p>1. <i>Proyectos piloto</i> ⁽¹⁾ ⁽²⁾</p>	
<p>Proyectos encaminados a aumentar la capacidad y rapidez de respuesta en las fases iniciales de las crisis en las diferentes regiones de los Estados miembros. Con ellos se pretende fundamentalmente mejorar los medios, técnicas y procedimientos utilizados en las regiones aisladas y ultraperiféricas. Su contenido debe ser tal que interese a varios Estados miembros, o a todos ellos, y se pretende que tengan un máximo de difusión y demostración en la totalidad de la Unión para su ejecución. Se procurará sobre todo fomentar los proyectos multinacionales.</p>	<p>Aportación económica máxima de la Comunidad: 50 % del coste total de cada proyecto piloto, con un límite de 200 000 euros por proyecto.</p>
<p>2. <i>Actividades de apoyo</i> ⁽¹⁾</p>	
<p>Actividades encaminadas a respaldar el desarrollo de determinados aspectos de la protección civil ⁽²⁾.</p>	<p>Aportación económica máxima de la Comunidad: 50 % del coste total de cada actividad, con un límite de 30 000 euros por actividad.</p>
<p>3. <i>Conferencias y actos</i> ⁽¹⁾</p>	
<p>Conferencias y otros actos relacionados con la protección civil abiertos a un amplio número de asistentes y con participación de varios Estados miembros.</p>	<p>Aportación económica máxima de la Comunidad: 30 % del coste total de la organización, con un límite de 50 000 euros por actividad.</p>
<p>4. <i>Actividades informativas y de otro tipo</i></p>	
<p>Difusión de información, publicaciones y producción de materiales para exposiciones sobre la cooperación comunitaria en materia de protección civil. Otras actividades encaminadas a permitir apreciar mejor los resultados de las actividades de protección civil, tales como estadísticas o análisis económicos. Evaluación del programa, <u>así como la participación en otras exposiciones y distribuciones de material que acuerden una atención particular a la prevención, a la importancia de la conservación de los recursos naturales, a la aplicación de normas de seguridad, a la alerta en situaciones potenciales de riesgo, a los planes de socorro y a las situaciones de emergencia.</u></p>	<p>Aportación económica de la Comunidad: 100 % de los costes.</p>
<p>D. Movilización de expertos</p>	
<p>Movilización de expertos para su intervención en caso de producirse una situación de emergencia, con el fin de reforzar el sistema establecido por las autoridades de un Estado miembro o un tercer país que se enfrenta a una catástrofe natural, tecnológica <u>o medioambiental.</u></p>	<p>Aportación económica de la Comunidad: 100 % de los costes de las misiones de los expertos.</p>
<p>⁽¹⁾ Sólo podrán financiarse actividades de interés para la totalidad de los Estados miembros o para un número significativo de ellos.</p>	
<p>⁽²⁾ Sólo podrán financiarse actividades que respondan a las prioridades definidas anualmente por el Comité de gestión.</p>	

Propuesta modificada de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 88/609/CEE sobre limitación de emisiones a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de grandes instalaciones de combustión ⁽¹⁾

(2000/C 212 E/03)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

COM(1999) 611 final — 98/0225(COD)

(Presentada por la Comisión con arreglo al apartado 2 del artículo 250 del Tratado CE el 25 de noviembre de 1999)

⁽¹⁾ DO C 300 de 29.9.1998, p. 6.

PROPUESTA ORIGINAL

PROPUESTA MODIFICADA

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Sin modificar

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 1 de su artículo 130(s),

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

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

Sin modificar

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

Visto el dictamen del Comité de las Regiones,

Con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado CE,

Sin modificar

(1) Considerando que uno de los objetivos del V Programa de acción en materia de Medio Ambiente ⁽³⁾ es no superar unas cargas y niveles críticos de determinados agentes acidificantes, como dióxido de azufre (SO₂) y óxidos de nitrógeno (NO_x), mientras que, en términos de calidad del aire, el objetivo es que todas las personas estén protegidas de manera efectiva contra riesgos reconocidos para la salud generados por la contaminación del aire;

Sin modificar

(2) Considerando que la Directiva 88/609/CEE del Consejo ⁽⁴⁾, modificada por la Directiva 94/66/CE ⁽⁵⁾, cuya última modificación la constituye el Acta de adhesión de Austria, de Finlandia y de Suecia, ha contribuido a la reducción y el control de las emisiones atmosféricas procedentes de grandes instalaciones de combustión;

(3) Considerando que la Comisión ha publicado una Comunicación sobre una estrategia comunitaria para luchar contra la acidificación ⁽⁶⁾; considerando que la revisión de la Directiva 88/609/CEE se ha considerado un elemento integrante de dicha estrategia;

(3) Considerando que la Comisión ha publicado una Comunicación sobre una estrategia comunitaria para luchar contra la acidificación ⁽⁶⁾; considerando que la revisión de la Directiva 88/609/CEE se ha considerado un elemento integrante de dicha estrategia, con el objetivo a largo plazo de reducir suficientemente las emisiones de SO₂ y NO_x, de manera que los depósitos y concentraciones se sitúen a niveles inferiores a las cargas y niveles críticos;

⁽¹⁾ COM(98) 415 final.

⁽²⁾ DO C 101 de 12.4.1999, p. 55.

⁽³⁾ DO C 138 de 17.5.1993, p. 1.

⁽⁴⁾ DO L 336 de 7.12.1988, p. 1.

⁽⁵⁾ DO L 337 de 24.12.1994, p. 83.

⁽⁶⁾ COM(97) 88 final.

⁽⁶⁾ COM(97) 88 final.

PROPUESTA ORIGINAL

PROPUESTA MODIFICADA

- (4) Considerando, de conformidad con los principios de subsidiariedad y de proporcionalidad a los que se refiere el artículo 5 del Tratado, que el objetivo de reducir las emisiones acidificantes procedentes de grandes instalaciones de combustión no puede alcanzarse suficientemente mediante la actuación individual de los Estados miembros y considerando que una intervención no concertada no ofrece garantías de consecución del objetivo perseguido; que, a la vista de la necesidad de reducir las emisiones acidificantes en la Comunidad, es más eficaz la acción a escala de la Comunidad; que esta Directiva se limita a unos requisitos mínimos para nuevas instalaciones de combustión;
- (5) Considerando que la Directiva 96/61/CE del Consejo ⁽¹⁾ establece un planteamiento integrado de prevención y control de la contaminación en el que todos los aspectos de rendimiento ambiental de las instalaciones se consideran de forma integrada; considerando que las instalaciones de combustión con una potencia térmica nominal superior a 50 MW se incluyen en el ámbito de aplicación de la Directiva 96/61/CE;
- (6) Considerando que el cumplimiento de los valores límite de emisiones establecidos por la Directiva 88/609/CEE, tal como ha sido modificada por la presente Directiva, deberían considerarse condición necesaria pero no suficiente para el cumplimiento de los requisitos de la Directiva 96/61/CE respecto de la utilización de las mejores técnicas disponibles; considerando que tal cumplimiento puede implicar unos valores límite de emisión más estrictos, valores límite de emisión para otras sustancias y otros medios, y otras condiciones adecuadas;
- (7) Considerando que a lo largo de un período de quince años se ha adquirido experiencia industrial en la aplicación de técnicas para la reducción de emisiones contaminantes procedentes de grandes instalaciones de combustión;
- (8) Considerando que las instalaciones para la producción de electricidad representan una parte importante del sector de grandes instalaciones de combustión;
- (9) Considerando que la Directiva 96/92/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de diciembre de 1996, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad ⁽²⁾, deberá transponerse antes del 19 de febrero de 1999; que es probable que tenga el efecto de distribuir nueva capacidad de producción entre nuevos participantes en el sector;
- (10) Considerando que la Comunidad se ha comprometido a reducir las emisiones de dióxido de carbono; que la producción combinada de calor y electricidad ofrece una valiosa oportunidad para mejorar considerablemente la eficiencia general en el uso de combustible;

Sin modificar

- (5) Considerando que la Directiva 96/61/CE del Consejo ⁽¹⁾ establece un planteamiento integrado de prevención y control de la contaminación en el que todos los aspectos de rendimiento ambiental de las instalaciones se consideran de forma integrada; considerando que las instalaciones de combustión con una potencia térmica nominal superior a 50 MW se incluyen en el ámbito de aplicación de la Directiva 96/61/CE; que, conforme al apartado 3 del artículo 15 de dicha Directiva, la Comisión debe publicar cada tres años un inventario de las principales emisiones y fuentes responsables, basándose en la información transmitida por los Estados miembros; que, con arreglo al artículo 18 de la misma, el Consejo ha de fijar, a propuesta de la Comisión y de conformidad con los procedimientos previstos por el Tratado, valores límite de emisión para sustancias contaminantes con respecto a las cuales se evidencie la necesidad de acción comunitaria a partir, en especial, del intercambio de información que establece el artículo 16;

Sin modificar

⁽¹⁾ DO L 257 de 10.10.1996, p. 26.

⁽²⁾ DO L 27 de 30.1.1997, p. 20.

⁽¹⁾ DO L 257 de 10.10.1996, p. 26.

PROPUESTA ORIGINAL

PROPUESTA MODIFICADA

- (11) Considerando que ya se está produciendo un aumento significativo del uso de gas natural para producir electricidad y que probablemente continuará, en especial mediante la utilización de turbinas de gas;
- (12) Considerando que la Resolución de 24 de febrero de 1997, relativa a una estrategia comunitaria para la gestión de residuos ⁽¹⁾, hace hincapié en la necesidad de fomentar la recuperación de residuos y en la idea de que deberían aplicarse unas normas de emisiones adecuadas para la explotación de instalaciones en las que se incineran los residuos, con el fin de garantizar un alto nivel de protección del medio ambiente;
- (13) Considerando que se ha adquirido experiencia industrial en relación con las técnicas y equipos para la medición de los principales contaminantes emitidos por grandes instalaciones de combustión; considerando que el Comité Europeo de Normalización (CEN) ha emprendido trabajos destinados a facilitar un marco que asegure unos resultados de medición comparables en la Comunidad y garantice un elevado nivel de calidad de tales mediciones;
- (14) Considerando que es necesario mejorar los conocimientos sobre la emisión de los principales contaminantes procedentes de grandes instalaciones de combustión; considerando que, para que sea realmente representativa del nivel de contaminación de una instalación, dicha información debería estar asociada también a conocimientos correspondientes a su consumo energético;
- (15) Considerando, por consiguiente, que debe modificarse en consecuencia la Directiva 88/609/CEE,

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La Directiva 88/609/CEE se modificará de la manera siguiente:

1. El artículo 2 se modificará de la manera siguiente:
 - a) En el punto 4 se suprimirán las palabras «mediante procedimientos especialmente diseñados al respecto».
 - b) En el punto 6, las palabras «excepto las basuras domésticas y los residuos tóxicos o peligrosos» serán sustituidas por «excepto los residuos incluidos en el ámbito de las Directivas 89/369/CEE (*), 89/429/CEE (**) y 94/67/CE (***) del Consejo.

(*) DO L 163 de 14.6.1989, p. 32.

(**) DO L 203 de 15.7.1989, p. 50.

(***) DO L 365 de 31.12.1994, p. 34.»

⁽¹⁾ DO C 76 de 11.3.1997, p. 1.

PROPUESTA ORIGINAL

PROPUESTA MODIFICADA

c) El apartado 7 se modificará de la manera siguiente:

i) En el tercer párrafo se añadirán los guiones siguientes:

«— cualquier dispositivo técnico utilizado en la propulsión de un vehículo, buque o aeronave;

— turbinas de gas utilizadas en plataformas marítimas.»

ii) En el cuarto párrafo se suprimirán las palabras siguientes «o por turbinas de gas, sea cual fuere el combustible utilizado».

d) Se añadirán los siguientes puntos:

«11. "Biomasa", cualquier materia vegetal que pueda utilizarse total o parcialmente para recuperar su contenido de energía. Los residuos de madera y de materias vegetales también se considerarán biomasa siempre que no estén incluidos en el ámbito de las Directivas 89/369/CEE, 89/429/CEE y 94/67/CE.

12. "Turbina de gas", cualquier máquina rotativa que convierta la energía térmica en rendimiento mecánico, constituida fundamentalmente por un compresor, un dispositivo térmico en el que el combustible se oxida para calentar el fluido motor y una turbina.»

2. Se suprimirá el apartado 4 del artículo 3.

3. Se suprimirá el apartado 2 del artículo 4.

4. En el punto 1 del artículo 5 se añadirá la siguiente frase:

«La presente disposición no se aplicará a nuevas instalaciones cuya autorización se conceda a partir del 1 de enero de 2000».

5. El artículo 7 se suprimirá y se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 7

En las instalaciones nuevas cuya autorización se conceda a partir del 1 de enero de 2000, las autoridades competentes deberán garantizar que se prevea la producción combinada de calor y electricidad cuando sea técnica y económicamente factible. Para ello, los Estados miembros velarán por que los titulares estudien la posibilidad de implantar las instalaciones en emplazamientos con un requisito térmico.»

PROPUESTA ORIGINAL

PROPUESTA MODIFICADA

6. El artículo 8 se modificará de la manera siguiente:

a) El apartado 1 será sustituido por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros garantizarán que las autorizaciones contempladas en el apartado 1 del artículo 4 incluyan una disposición sobre los procedimientos relativos al mal funcionamiento o avería del equipo de reducción. En caso de avería, en particular, la autoridad competente solicitará al titular que reduzca o interrumpa las operaciones si no se consigue restablecer un funcionamiento normal en un plazo de veinticuatro horas o que explote la instalación con combustibles poco contaminantes. En cualquier caso, dicha circunstancia se notificará a la autoridad competente en un plazo de cuarenta y ocho horas. En ningún caso la duración acumulada de explotación sin equipo de reducción de emisiones deberá ser superior a ciento veinte horas en un período de un año, excepto en los casos en que, a juicio de la autoridad competente, haya una necesidad acuciante de mantener el abastecimiento de energía.»

b) Se suprimirá el apartado 2.

c) En el apartado 3 las palabras «durante un corto período» se sustituirán por «durante un período no superior a diez días».

d) En el apartado 4, las palabras «en el presente artículo» se sustituirán por «en el apartado 3».

7. En el apartado 3 del artículo 9, el primer párrafo será sustituido por el texto siguiente:

«Como alternativa al apartado 2, para todas las instalaciones nuevas de la refinería y con independencia de la combinación de combustibles utilizada, podrán aplicarse los valores límite de emisión siguientes para el dióxido de azufre, como promedio para todas las instalaciones:

a) 1 000 mg/Nm³, para las instalaciones para las que se conceda una autorización antes del 1 de enero de 2000;

b) 450 mg/Nm³, para las instalaciones para las que se conceda una autorización el 1 de enero de 2000 o con posterioridad».

8. Se suprimirán los apartados 2 y 3 del artículo 13.

9. En el artículo 15 se añadirá el apartado siguiente:

«4. En el caso de nuevas instalaciones para las que se conceda autorización a partir del 1 de enero de 2000, se considerará que se han respetado los valores límites de emisión si:

— ningún valor medio diario validado supera las cifras correspondientes de los anexos III a VII,

PROPUESTA ORIGINAL

- ningún valor medio por hora validado supera el 200 % de las cifras correspondientes de los anexos III a VII.

Las definiciones de "valor medio validado" se determinan en el apartado 6 de la parte A del anexo IX.

10. Se suprimirá el apartado 3 del artículo 16.

11. Los Anexos III a IX se modificarán de conformidad con el anexo de la presente Directiva.

Artículo 2

Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a la presente Directiva, a más tardar, el 31 de diciembre de 2000. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

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

Artículo 3

La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

PROPUESTA MODIFICADA

Artículo 2

Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a la presente Directiva, a más tardar, el 31 de diciembre de 1999. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Sin modificar

ANEXO

1. En el Anexo III se añadirá lo siguiente:

«Valores límite de emisión de SO₂ expresados en mg/Nm³ (contenido de O₂: 6 %) aplicables en nuevas instalaciones para las que se conceda la autorización a partir del 1 de enero de 2000.

Tipo de combustible	50 a 100 MWth	100 a 300 MWth	> 300 MWth
Biomasa	200	200	200
Sólidos en general	850	850 a 200 (reducción lineal)	200»

2. En el Anexo IV se añadirá lo siguiente:

«Valores límite de emisión de SO₂ expresados en mg/Nm³ (contenido de O₂: 3 %) aplicables en nuevas instalaciones para las que se conceda la autorización a partir del 1 de enero de 2000.

50 a 100 MWth	100 a 300 MWth	> 300 MWth
850	850 a 200 (reducción lineal)	200»

3. En el Anexo V se añadirá lo siguiente:

«Valores límite de emisión de SO₂ expresados en mg/Nm³ (contenido de O₂: 3 %) aplicables en nuevas instalaciones para las que se conceda la autorización a partir del 1 de enero de 2000.

Combustibles gaseosos en general	35
Gas licuado	5
Gases de bajo valor calorífico procedentes de hornos de coque	400
Gases de bajo valor calorífico procedentes de altos hornos	200»

4. En el Anexo VI se añadirá lo siguiente:

«Combustibles sólidos

Valores límite de emisión de NO_x expresados en mg/Nm³ (contenido de O₂: 6 %) aplicables en nuevas instalaciones para las que se conceda la autorización a partir del 1 de enero de 2000.

Tipo de combustible	50 a 100 MWth	100 a 300 MWth	> 300 MWth
Biomasa	350	300	300
Sólidos en general	400	300	200

Combustibles líquidos

Valores límite de emisión de NO_x expresados en mg/Nm³ (contenido de O₂: 3 %) aplicables en nuevas instalaciones para las que se conceda la autorización a partir del 1 de enero de 2000.

50 a 100 MWth	100 a 300 MWth	> 300 MWth
400	300	200

Combustibles gaseosos

Valores límite de emisión de NO_x expresados en mg/Nm³ (contenido de O₂: 3 %) aplicables en nuevas instalaciones para las que se conceda la autorización a partir del 1 de enero de 2000.

	50 a 300 MWth	> 300 MWth
Gas natural (Nota 1)	150	100
Otros gases	200	200

Turbinas de gas

Valores límite de emisión de NO_x expresados en mg/Nm³ (contenido de O₂: 15 %) aplicables a una sola unidad de turbina de gas para la que se conceda la autorización a partir del 1 de enero de 2000, y sólo por encima de una carga de 70 %.

	> 50 MWth (capacidad térmica en condiciones ISO)
Gas natural (Nota 1)	50 (Nota 2)
Combustibles líquidos (Nota 3)	120

Nota 1: El gas natural es metano de formación natural con un contenido máximo de 20 % de gases inertes y otros componentes (en volumen).

Nota 2: 75 mg/Nm³ en los casos siguientes:

- turbina de gas utilizada en un sistema de producción combinada de calor y electricidad,
- compresor de una turbina de gas para abastecimiento de una red pública de gas.

Para las turbinas de gas que no se incluyan en las categorías anteriores pero que tengan una eficiencia superior a 35 % –determinada en condiciones de carga básica ISO–, el valor límite de emisión será de $50 \cdot \eta / 35$, donde η es la eficiencia de la turbina de gas expresada como porcentaje (y determinada en condiciones de carga básica ISO).

Nota 3: El valor límite de emisión sólo es aplicable a turbinas de gas alimentadas con destilados ligeros y medios.»

5. En el Anexo VII se añadirá lo siguiente:

«Combustibles sólidos

Valores límite de emisión de cenizas expresados en mg/Nm³ (contenido de O₂: 6 %) aplicables en nuevas instalaciones para las que se conceda la autorización a partir del 1 de enero de 2000.

50 a 100 MWth	> 100 MWth
50	30

Combustibles líquidos

Valores límite de emisión de cenizas expresados en mg/Nm³ (contenido de O₂: 3 %) aplicables en nuevas instalaciones para las que se conceda la autorización a partir del 1 de enero de 2000.

50 a 100 MWth	> 100 MWth
50	30

Combustibles gaseosos

Valores límite de emisión de cenizas expresados en mg/Nm³ (contenido de O₂: 3 %) aplicables en nuevas instalaciones para las que se conceda la autorización a partir del 1 de enero de 2000.

Como norma general	5
Para gas procedente de altos hornos	10
Para gases producidos por la industria siderúrgica que pueden tener otros usos	30»

6. En el Anexo VIII se añadirá lo siguiente:

«En nuevas instalaciones para las que se conceda la autorización a partir del 1 de enero de 2000.

50 a 100 MWth	100 a 300 MWth	> 300 MWth
90 %	92 %	95 %

Nota: las instalaciones que alcanzan 300 mg/Nm³ SO₂ están exentas de la aplicación del índice correspondiente de desulfurización.»

7. El Anexo IX se modificará de la manera siguiente:

a) La parte A se modificará de la manera siguiente:

i) En el título, las palabras «de nuevas instalaciones» se sustituirán por «de instalaciones de combustión».

ii) El apartado 1 se sustituirá por el texto siguiente:

«1. Hasta el 1 de enero de 2000, las concentraciones de SO₂, cenizas y NO_x se medirán de forma continua en el caso de instalaciones nuevas con una potencia térmica nominal superior a 300 MW. No obstante, el control del SO₂ y las cenizas podrá limitarse a mediciones discontinuas o a otros procedimientos de medición apropiados en los casos en que dichas mediciones o procedimientos, que deberán ser verificados y aprobados por las autoridades competentes, puedan utilizarse para determinar la concentración.

En el caso de instalaciones no sujetas a lo dispuesto en el párrafo primero, las autoridades competentes podrán exigir que se realicen mediciones continuas de esos tres agentes contaminantes cuando lo consideren necesario. Cuando no sean obligatorias dichas mediciones continuas, se recurrirá de forma regular a mediciones discontinuas o a procedimientos de medición adecuados con la aprobación previa de las autoridades competentes, con el fin de evaluar la cantidad de sustancias anteriormente mencionadas presente en las emisiones.

A partir del 1 de enero de 2000, las autoridades competentes exigirán que se lleven a cabo mediciones continuas de concentraciones de SO₂, NO_x y cenizas en todas las instalaciones de combustión pertenecientes a una de las categorías siguientes:

- nuevas instalaciones de combustión con una potencia térmica nominal igual o superior a 100 MW;
- otras instalaciones de combustión con una potencia térmica nominal igual o superior a 300 MW.

No obstante lo dispuesto en el tercer párrafo, las mediciones continuas no son obligatorias en los casos siguientes:

- instalaciones de combustión con una vida útil inferior a 10 000 horas de funcionamiento,
- SO₂ y cenizas procedentes de turbinas de gas alimentadas con gas natural o destilados ligeros o medios.

Cuando no sea obligatorio realizar mediciones continuas, se realizarán mediciones discontinuas al menos cada seis meses. Como alternativa, podrán utilizarse procedimientos de determinación adecuados, que deberán ser verificados y aprobados por las autoridades competentes, para evaluar la cantidad de sustancias anteriormente mencionadas presente en las emisiones. En tales procedimientos se utilizarán las normas CEN correspondientes en cuanto estén disponibles.»

iii) El apartado 4 se sustituirá por el texto siguiente:

«4. Las mediciones continuas realizadas en virtud del anterior apartado 1 incluirán los parámetros de explotación del proceso correspondientes, como contenido de oxígeno, temperatura y presión. La medición continua del contenido de vapor de agua de los gases inertes no será necesaria, siempre que el gas inerte considerado se someta a secado antes de que las emisiones sean analizadas.

Las mediciones representativas, es decir, muestreo y análisis, de agentes y parámetros de explotación correspondientes, así como métodos de medición de referencia para calibrar sistemas de medición automatizados, se realizarán con arreglo a normas CEN. A la espera de la elaboración de las normas CEN, se aplicarán las normas nacionales.

Los sistemas de medición continua estarán sujetos a control mediante mediciones paralelas con los métodos de referencia al menos una vez al año.»

iv) Se añadirán los apartados 5 y 6 siguientes:

«5. El valor de los intervalos de confianza a 95 % determinado en los valores límite de emisión no superará los porcentajes siguientes del valor límite de emisión:

Dióxido de azufre	20 %
Óxidos de nitrógeno	20 %
Cenizas	30 %

6. Los valores medios por hora y día validados se determinarán durante el plazo de explotación efectivo (excluidos los períodos de arranque y parada), a partir de los valores medios por hora válidos medidos tras sustraer el valor del intervalo de confianza especificado anteriormente.

Cada día en que más de tres valores medios por hora no sean válidos debido a mal funcionamiento o mantenimiento del sistema de medición continua, se invalidará. Si se invalidan más de diez días al año por estas circunstancias, la autoridad competente exigirá al titular que adopte las medidas adecuadas para mejorar la fiabilidad del sistema de control continuo.»

b) La parte B se modificará de la manera siguiente:

i) En el título, las palabras «nuevas instalaciones» se sustituirán por «instalaciones de combustión».

ii) Al principio del primer párrafo se añadirán los términos «Hasta 2003».

iii) Se añadirán los párrafos siguientes:

«Los Estados miembros establecerán, a partir de 2003 y para cada año posterior, un inventario de emisiones de SO₂ y NO_x para todas las instalaciones de combustión con una potencia térmica nominal igual o superior a 50 MW. La autoridad competente obtendrá para cada instalación explotada bajo el control de un solo titular en un lugar determinado la información siguiente:

— emisiones anuales totales de SO₂, NO_x y cenizas (total de partículas en suspensión);

— cantidad anual total de consumo de energía, en relación con el valor calórico neto, desglosada en las cinco categorías de combustibles: biomasa, otros combustibles sólidos, combustibles líquidos, gas natural y otros gases.

Cada tres años se comunicará a la Comisión un resumen de los resultados de este inventario en un plazo de doce meses después de finalizado el período de tres años de que se trate. La información anual instalación por instalación deberá facilitarse a la Comisión si ésta lo solicita.»

c) La parte C se modificará de la manera siguiente:

i) En el apartado 1, detrás de «y para cada año posterior» se añadirá «hasta el año 2003 incluido».

ii) En el apartado 2 se suprimirá el segundo párrafo.

Propuesta de Decisión del Consejo relativa a la adhesión de la Comunidad Europea al Reglamento nº 13-H de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre la homologación de vehículos de turismo en lo relativo al frenado

(2000/C 212 E/04)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

COM(1999) 660 final — 1999/0263(AVC)

(Presentada por la Comisión el 10 de diciembre de 1999)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista la Decisión 97/836/CE del Consejo de 27 de noviembre de 1997 relativa a la adhesión de la Comunidad Europea al Acuerdo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en éstos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones ⁽¹⁾ («Acuerdo revisado de 1958»), y en particular el apartado 3 del artículo 3 y el segundo guión del apartado 2 del artículo 4,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen conforme del Parlamento Europeo,

Considerando lo siguiente:

(1) El objetivo de las prescripciones armonizadas del Reglamento nº 13-H de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre la homologación de vehículos

de turismo en lo relativo al frenado es eliminar los obstáculos técnicos al comercio de vehículos de motor entre las Partes contratantes en lo que se refiere al frenado y garantizar un nivel elevado de seguridad y protección del medio ambiente.

- (2) El Reglamento nº 13-H ha sido notificado a las Partes contratantes y ha entrado en vigor con respecto a las Partes contratantes que no han notificado su desacuerdo en la fecha o fechas que se especificaron como un Reglamento adjunto al Acuerdo Revisado de 1958.
- (3) El Reglamento deberá integrarse en el sistema de homologación de vehículos de motor, completando así la legislación vigente en la Comunidad.

DECIDE:

Artículo único

La Comunidad Europea se adhiere al Reglamento nº 13-H de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre la homologación de vehículos de turismo en lo relativo al frenado ⁽²⁾.

⁽¹⁾ DO L 346 de 17.12.1997, p. 78.

⁽²⁾ Ver documento E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505-Rev.2/Add.12H.

REGULATION No 13-H

of the Economic Commission for Europe of the United Nations (UN/ECE)

UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF PASSENGER CARS WITH REGARD TO BRAKING

E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.12H

1. SCOPE

1.1. This Regulation applies to the braking of vehicles of category M1, as defined in annex 7 to the Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3) ⁽¹⁾ ⁽²⁾.

1.2. This Regulation does not cover:

1.2.1. vehicles with a design speed not exceeding 25 km/h;

1.2.2. vehicles fitted for invalid drivers.

2. DEFINITIONS

For the purposes of this Regulation,

2.1. **'Approval of a vehicle'** means the approval of a vehicle type with regard to braking.

2.2. **'Vehicle type'** means a category of vehicles which do not differ in such essential respects as:

2.2.1. the maximum mass, as defined in paragraph 2.11 below;

2.2.2. the distribution of mass among the axles;

2.2.3. the maximum design speed;

2.2.4. a different type of braking equipment, with more particular reference to the presence or otherwise of equipment for braking a trailer or any presence of electric braking system;

2.2.5. the engine type;

2.2.6. the number and ratios of gears;

2.2.7. the final drive ratios;

2.2.8. the tyre dimensions.

2.3. **'Braking equipment'** means the combination of parts whose function is progressively to reduce the speed of a moving vehicle or bring it to a halt, or to keep it stationary if it is already halted; these functions are specified in paragraph 5.1.2 below. The equipment consists of the control, the transmission, and the brake proper.

2.4. **'Control'** means the part actuated directly by the driver to furnish to the transmission the energy required for braking or controlling it. This energy may be the muscular energy of the driver, or energy from another source controlled by the driver, or a combination of these various kinds of energy.

2.5. **'Transmission'** means the combination of components comprised between the control and the brake and linking them functionally. The transmission may be mechanical, hydraulic, pneumatic, electric or mixed. Where the braking power is derived from or assisted by a source of energy independent of the driver but controlled by him, the reserve of energy in the system is likewise part of the transmission;

The transmission is divided into two independent functions: the control transmission and the energy transmission. Whenever the term 'transmission' is used alone in this Regulation, it means both the 'control transmission' and the 'energy transmission':

2.5.1. **'Control transmission'** means the combination of the components of the transmission which control the operation of the brakes, including the control function and the necessary reserve(s) of energy;

2.5.2. **'Energy transmission'** means the combination of the components which supply to the brakes the necessary energy for their function, including the reserve(s) of energy necessary for the operation of the brakes.

2.6. **'Brake'** means the part in which the forces opposing the movement of the vehicle develop. It may be a friction brake (when the forces are generated by friction between two parts of the vehicle moving relatively to one another); an electrical brake (when the forces are generated by electro-magnetic action between two parts of the vehicle moving relatively to but not in contact with one another); a fluid brake (when the forces are generated by the action of a fluid situated between two parts of the vehicle moving relatively to one another); or an engine brake (when the forces are derived from an artificial increase in the braking action, transmitted to the wheels, of the engine).

2.7. **'Different type of braking equipment'** means equipment which differ in such essential respects as:

2.7.1. components having different characteristics;

2.7.2. a component made of materials having different characteristics, or a component differing in shape or size;

2.7.3. a different assembly of the components.

2.8. **'Component of the braking equipment'** means one of the individual parts which, when assembled, constitute the braking equipment;

⁽¹⁾ Document TRANS/WP.29/78/Rev.1.

⁽²⁾ This Regulation offers an alternative set of requirements for category M1 vehicles to those contained in Regulation No 13. Contracting Parties that are signatories to both Regulation No 13 and this Regulation recognize approvals to either Regulation as equally valid.

- 2.9. **'Progressive and graduated braking'** means braking during which, within the normal operating range of the device, and during actuation of the brakes (see paragraph 2.16 below):
- 2.9.1. the driver can at any moment increase or decrease the braking force by acting on the control;
- 2.9.2. the braking force varies proportionally as the action on the control (monotonic function);
- 2.9.3. the braking force can be easily regulated with sufficient precision.
- 2.10. **'Laden vehicle'** means, except where otherwise stated, a vehicle so laden as to attain its 'maximum mass'.
- 2.11. **'Maximum mass'** means the maximum mass stated by the vehicle manufacturer to be technically permissible (this mass may be higher than the 'permissible maximum mass' laid down by the national administration).
- 2.12. **'The distribution of mass among the axles'** means the distribution of the effect of the gravity on the mass of the vehicle and/or its contents among the axles.
- 2.13. **'Wheel/axle load'** means the vertical static reaction (force) of the road surface in the contact area on the wheel/wheels of the axle.
- 2.14. **'Maximum stationary wheel/axle load'** means the stationary wheel/axle load achieved under the condition of the laden vehicle.
- 2.15. **'Hydraulic braking equipment with stored energy'** means a braking equipment where energy is supplied by a hydraulic fluid under pressure, stored in one or more accumulator(s) fed from one or more pressure pump(s), each fitted with a means of limiting the pressure to a maximum value. This value shall be specified by the manufacturer.
- 2.16. **'Actuation'** means both application and release of the control.
- 2.17. **'Electric vehicle'** means a vehicle in which the traction is effected only by (an) electric motor(s) acting at least on one axle;
- 2.17.1. **'Electric regenerative braking system'** means a braking system which allows the use of the vehicle's drive motor(s) to convert the vehicle's kinetic energy into electrical energy during deceleration;
- 2.17.2. **'Electric regenerative braking control'** means a device which modulates the action of the electric regenerative braking system;
- 2.17.3. **'Electric regenerative braking system of category A'** means an electric regenerative braking system which is not part of the service braking system;
- 2.17.4. **'Electric regenerative braking system of category B'** means an electric regenerative braking system which is part of the service braking system;
- 2.17.5. **'Electric state of charge'** means the instantaneous ratio of electric quantity of energy stored in the traction battery relative to the maximum quantity of electric energy which could be stored in this battery;
- 2.17.6. **'Traction battery'** means an assembly of accumulators constituting the storage of energy used for powering the traction motor(s) of the vehicle.
- 2.18. **'Nominal value'** definitions for braking reference performance are required to put a value on the transfer function of the braking system, relating output to input for vehicles individually;
- 2.18.1. **'Nominal value'** is defined as the characteristic which can be demonstrated at Type Approval and which relates the braking rate of the vehicle on its own to the level of the braking input variable.
3. APPLICATION FOR APPROVAL
- 3.1. The application for approval of a vehicle type with regard to braking shall be submitted by the vehicle manufacturer or by his duly accredited representative.
- 3.2. It shall be accompanied by the undermentioned documents in triplicate and by the following particulars:
- 3.2.1. a description of the vehicle type with regard to the items specified in paragraph 2.2 above. The numbers and/or symbols identifying the vehicle type and the engine type shall be specified;
- 3.2.2. a list of the components, duly identified, constituting the braking equipment;
- 3.2.3. a diagram of assembled braking equipment and an indication of the position of its components on the vehicle;
- 3.2.4. detailed drawings of each component to enable it to be easily located and identified.

- 3.3. A vehicle, representative of the vehicle type to be approved, shall be submitted to the Technical Service conducting the approval tests.
4. APPROVAL
- 4.1. If the vehicle type submitted for approval pursuant to this Regulation meets the requirements of paragraphs 5 and 6 below, approval of that vehicle type shall be granted.
- 4.2. An approval number shall be assigned to each type approved, its first two digits shall indicate the series of amendments incorporating the most recent major technical amendments made to the Regulation at the time of issue of the approval. The same Contracting Party shall not assign the same number to the same vehicle type equipped with another type of braking equipment, or to another vehicle type.
- 4.3. Notice of approval or of refusal of approval of a vehicle type pursuant to this Regulation shall be communicated to the Parties to the Agreement which apply this Regulation by means of a form conforming to the model in annex 1 to this Regulation and of a summary of the information contained in the documents referred to in paragraphs 3.2.1 to 3.2.4 above, the drawings supplied by the applicant for approval being in a format not exceeding A4 (210 × 297 mm), or folded to that format, and on an appropriate scale.
- 4.4. There shall be affixed, conspicuously and in a readily accessible place specified on the approval form, to every vehicle conforming to a vehicle type approved under this Regulation, an international approval mark consisting of:
- 4.4.1. a circle surrounding the letter 'E' followed by the distinguishing number of the country which has granted approval⁽¹⁾, and of
- 4.4.2. the number of this Regulation, followed by the letter 'R', a dash and the approval number to the right of the circle prescribed in paragraph 4.4.1 above.
- 4.5. If the vehicle conforms to a vehicle type approved under one or more other Regulations, annexed to the Agreement, in the country which has granted approval under this Regulation, the symbol prescribed in paragraph 4.4.1 above, need not be repeated; in such a case, the Regulation and approval numbers and the additional symbols of all the regulations under which approval has been granted in the country which has granted approval under this Regulation shall be placed in vertical columns to the right of the symbol prescribed in paragraph 4.4.1 above.
- 4.6. The approval mark shall be clearly legible and be indelible.
- 4.7. The approval mark shall be placed close to or on the vehicle data plate.
- 4.8. Annex 2 to this Regulation gives examples of arrangements of approval marks.
5. SPECIFICATIONS
- 5.1. General
- 5.1.1. Braking equipment
- 5.1.1.1. The braking equipment shall be so designed, constructed and fitted as to enable the vehicle in normal use, despite the vibration to which it may be subjected, to comply with the provisions of this Regulation.
- 5.1.1.2. In particular, the braking equipment shall be so designed, constructed and fitted as to be able to resist the corroding and ageing phenomena to which it is exposed.
- 5.1.1.3. Brake linings shall not contain asbestos.
- 5.1.1.4. The effectiveness of the braking equipment shall not be adversely affected by magnetic or electrical fields. (This shall be demonstrated by compliance with Regulation No 10, 02 series of amendments).
- 5.1.1.5. It shall be possible to generate maximum braking forces under static conditions on a rolling road or roller brake tester.
- 5.1.1.6. A failure detection signal may interrupt momentarily (< 10 ms) the demand signal in the control transmission, provided that the braking performance is thereby not reduced.
- 5.1.2. Functions of the braking equipment
- The braking equipment defined in paragraph 2.3 must fulfil the following functions:
- 5.1.2.1. Service braking system
- The service braking system must make it possible to control the movement of the vehicle and to halt it safely, speedily and effectively, whatever its speed and load, on any up or down gradient. It must be possible to graduate this braking action. The driver must be able to achieve this braking action from his driving seat without removing his hands from the steering control.

(¹) 1 for Germany, 2 for France, 3 for Italy, 4 for the Netherlands, 5 for Sweden, 6 for Belgium, 7 for Hungary, 8 for the Czech Republic, 9 for Spain, 10 for Yugoslavia, 11 for the United Kingdom, 12 for Austria, 13 for Luxembourg, 14 for Switzerland, 15 (vacant), 16 for Norway, 17 for Finland, 18 for Denmark, 19 for Romania, 20 for Poland, 21 for Portugal, 22 for the Russian Federation, 23 for Greece, 24 (vacant), 25 for Croatia, 26 for Slovenia, 27 for Slovakia, 28 for Belarus, 29 for Estonia, 30 (vacant), 31 for Bosnia and Herzegovina, 32-36 (vacant), 37 for Turkey, 38-39 (vacant) and 40 for the Former Yugoslav Republic of Macedonia. Subsequent numbers shall be assigned to other countries in the chronological order in which they ratify or accede to the Agreement concerning the Recognition of Approval for Motor Vehicle Equipment and Parts, and the numbers thus assigned shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to the Contracting Parties to the Agreement.

5.1.2.2. Secondary braking system

The secondary braking system must make it possible by application of the service brake control to halt the vehicle within a reasonable distance in the event of failure of the service braking system. It must be possible to graduate this braking action. The driver must be able to obtain this braking action from his driving seat without removing his hands from the steering control. For the purposes of these provisions it is assumed that not more than one failure of the service braking system can occur at one time.

5.1.2.3. Parking braking system

The parking braking system must make it possible to hold the vehicle stationary on an up or down gradient even in the absence of the driver, the working parts being then held in the locked position by a purely mechanical device. The driver must be able to achieve this braking action from his driving seat.

5.2. Characteristics of braking systems

5.2.1. The set of braking systems with which a vehicle is equipped must satisfy the requirements laid down for service, secondary and parking braking systems.

5.2.2. The systems providing service, secondary and parking braking may have common components so long as they fulfil the following conditions:

5.2.2.1. there must be at least two controls, independent of each other and readily accessible to the driver from his normal driving position. Every brake control shall be designed such that it returns to the fully off position when released. This requirement shall not apply to a parking brake control when it is mechanically locked in an applied position;

5.2.2.2. the control of the service braking system must be independent of the control of the parking braking system;

5.2.2.3. the effectiveness of the linkage between the control of the service braking system and the different components of the transmission systems must not be liable to diminish after a certain period of use;

5.2.2.4. the parking braking system must be so designed that it can be actuated when the vehicle is in motion;

5.2.2.5. in the event of breakage of any component other than the brakes (as defined in paragraph 2.6 above) and the components referred to in paragraph 5.2.2.8 below, or of any other failure of the service braking system (malfunction, partial or total exhaustion of an energy reserve), that part of the service braking system which is not affected by the failure, must be able to bring the vehicle to a halt in the conditions prescribed for secondary braking;

5.2.2.6. if service braking is ensured by the action of the driver's muscular energy assisted by one or more energy reserves, secondary braking must, in the event of failure of that assistance, be capable of being ensured by the driver's muscular energy assisted by the energy reserves, if any, which are unaffected by the failure, the force applied to the service brake control not exceeding the prescribed maximum;

5.2.2.7. if the service braking force and transmission depend exclusively on the use, controlled by the driver, of an energy reserve, there must be at least two completely independent energy reserves, each provided with its own transmission, likewise independent; each of them may act on the brakes of only two or more wheels so selected as to be capable of ensuring by themselves the prescribed degree of secondary braking without endangering the stability of the vehicle during braking; in addition, each of the aforesaid energy reserves must be equipped with a warning device as defined in paragraph 5.2.14 below;

5.2.2.8. certain parts, such as the pedal and its bearing, the master cylinder and its piston or pistons, the control valve, the linkage between the pedal and the master cylinder or the control valve, the brake cylinders and their pistons, and the lever-and-cam assemblies of brakes, shall not be regarded as liable to breakage if they are amply dimensioned, are readily accessible for maintenance, and exhibit safety features at least equal to those prescribed for other essential components (such as the steering linkage) of the vehicle. Any such part as aforesaid whose failure would make it impossible to brake the vehicle with a degree of effectiveness at least equal to that prescribed for secondary braking must be made of metal or of a material with equivalent characteristics and must not undergo notable distortion in normal operation of the braking systems.

5.2.3. The failure of a part of a hydraulic transmission system shall be signalled to the driver by a device comprising a red tell-tale signal lighting up before or upon application of a differential pressure of not more than 15.5 bar between the active and failed brake equipment, measured at the master cylinder outlet and remaining lit as long as the failure persists and the ignition (start) switch is in the 'on' (run) position. However, a device comprising a red tell-tale signal lighting up when the fluid in the reservoir is below a certain level specified by the manufacturer is permitted. The tell-tale signal must be visible even by daylight; the satisfactory condition of the signal must be easily verifiable by the driver from the driver's seat. The failure of a component of the device must not entail total loss of the braking equipment's effectiveness. Application of the parking brake must also be indicated to the driver. The same tell-tale signal may be used.

5.2.4. Where use is made of energy other than the muscular energy of the driver, there need not be more than one source of such energy (hydraulic pump, air compressor, etc.), but the means by which the device constituting that source is driven must be as safe as practicable.

- 5.2.4.1. In the event of failure in any part of the transmission of a braking system, the feed to the part not affected by the failure must continue to be ensured if required for the purpose of halting the vehicle with the degree of effectiveness prescribed for secondary braking. This condition must be met by means of devices which can easily be actuated when the vehicle is stationary, or by automatic means.
- 5.2.4.2. Furthermore, storage devices located down-circuit of this device must be such that in the case of a failure in the energy supply after four full-stroke actuations of the service brake control, under the conditions prescribed in paragraph 1.2 of annex 4 to this Regulation, it is still possible to halt the vehicle at the fifth application, with the degree of effectiveness prescribed for secondary braking.
- 5.2.4.3. However, for hydraulic braking systems with stored energy, these provisions can be considered to be met provided that the requirements of paragraph 1.3 of annex 4 to this Regulation, are satisfied.
- 5.2.5. The requirements of paragraphs 5.2.2, 5.2.3 and 5.2.4 above must be met without the use of any automatic device of a kind such that its ineffectiveness might pass unnoticed through the fact that parts normally in a position of rest come into action only in the event of failure in the braking system.
- 5.2.6. The service braking system shall act on all the wheels of the vehicle.
- 5.2.7. The action of the service braking system shall be appropriately distributed among the axles.
- 5.2.8. The action of the service braking system shall be distributed between the wheels of one and the same axle symmetrically in relation to the longitudinal median plane of the vehicle. Compensation and functions, such as anti-lock, which may cause deviations from this symmetrical distribution, and functions, such as traction control, which may cause application of the brakes not directly controlled by the driver, shall be declared ⁽¹⁾.
- 5.2.8.1. Compensation by the electric control transmission for deterioration or defect within the braking system shall be indicated to the driver by means of the yellow warning signal specified in paragraph 5.2.21.1.2 below. This requirement shall apply for all conditions of loading when compensation exceeds the following limits:
- 5.2.8.1.1. a difference in transverse braking pressures on any axle:
- (a) of 25 per cent of the higher value for vehicle decelerations $\geq 2 \text{ m/sec}^2$,
 - (b) a value corresponding to 25 per cent at 2 m/sec^2 for decelerations below this rate.
- 5.2.8.1.2. an individual compensating value on any axle:
- (a) > 50 per cent of the nominal value for vehicle decelerations $\geq 2 \text{ m/sec}^2$,
 - (b) a value corresponding to 50 per cent of the nominal value at 2 m/sec^2 for decelerations below this rate.
- 5.2.8.2. Compensation as defined above, is permitted only when the initial brake application is made at vehicle speeds greater than 10 km/h.
- 5.2.9. Malfunctions of the electric control transmission shall not apply the brakes contrary to the driver's intentions.
- 5.2.10. The service braking equipment and the parking braking equipment must act on braking surfaces permanently connected to the wheels through components of adequate strength. No braking surface shall be capable of being disconnected from the wheels; however, in the case of the service braking system and the secondary braking system, such disconnection of the braking surfaces shall be permitted provided that it is only momentary, for instance, during a change of gear, and that both the service braking and the secondary braking continue to operate with the prescribed degree of effectiveness. In addition, disconnections as aforesaid shall be permitted in the case of the parking braking system on condition that it is controlled exclusively by the driver from his driving seat by a system incapable of being brought into action by a leak.
- 5.2.11. Wear of the brakes must be capable of being easily taken up by means of a system of manual or automatic adjustment. In addition, the control and the components of the transmission and of the brakes must possess a reserve of travel and, if necessary, suitable means of compensation such that, when the brakes become heated, or the brake linings have reached a certain degree of wear, effective braking is ensured without immediate adjustment being necessary.
- 5.2.11.1. Wear adjustment shall be automatic for the service brakes. Automatic wear adjustment devices shall be such that after heating followed by cooling of the brakes, effective braking is still ensured. In particular the vehicle shall remain capable of normal running after the tests conducted in accordance with annex 3, paragraph 1.5 (Type-I test).
- 5.2.11.2. It shall be possible to easily check this wear on service brake linings from the outside or underside of the vehicle utilizing only the tools or equipment normally supplied with the vehicle, for instance, by the provision of appropriate inspection holes or by some other means. Alternatively, acoustic or optical devices warning the driver at his driving position when lining replacement is necessary are acceptable. The removal of front and/or rear wheels is permitted for this purpose. The yellow warning signal specified in paragraph 5.2.21.1.2 below may be used as the optical warning signal.

⁽¹⁾ Adequate performance specifications and the associated test procedures shall be presented by the manufacturer and shall be subject to discussion and agreement by the Technical Service (unless already covered by the present Regulation). For this purpose, the manufacturer shall provide documentation which covers: system layout, description of functions and safety concept.

- 5.2.12. In hydraulic-transmission braking systems, the filling ports of the fluid reservoirs must be readily accessible; in addition, the receptacles containing the reserve fluid must be so designed and constructed that the level of the reserve fluid can be easily checked without the receptacles having to be opened, and the minimum total reservoir capacity is equivalent to the fluid displacement resulting when all the wheel cylinders or calliper pistons serviced by the reservoirs move from a new lining, fully retracted position to a fully worn, fully applied position. If these latter conditions are not fulfilled, the red warning signal specified in paragraph 5.2.21.1.1 below shall draw the driver's attention to any fall in the level of reserve fluid liable to cause a failure of the braking system.
- 5.2.13. The type of fluid to be used in hydraulic transmission braking systems shall be identified by the symbol in accordance with figure 1 or 2 of ISO Standard 9128 — 1987 and the symbol DOT3/DOT4/DOT5, as appropriate. The symbols must be affixed in a visible position in indelible form within 100 mm of the filling ports of the fluid reservoirs; additional information may be provided by the manufacturer.
- 5.2.14. Warning device
- 5.2.14.1. Any vehicle fitted with a service brake actuated from an energy reservoir must, where the prescribed secondary braking performance cannot be obtained by means of this brake without the use of the stored energy, be provided with a warning device, giving an optical or acoustic signal when the stored energy, in any part of the system, falls to a value at which without re-charging of the reservoir and irrespective of the load conditions of the vehicle, it is possible to apply the service brake control a fifth time after four full-stroke actuations and obtain the prescribed secondary braking performance (without faults in the service brake transmission device and with the brakes adjusted as closely as possible). This warning device must be directly and permanently connected to the circuit. When the engine is running under normal operating conditions and there are no faults in the braking system, as is the case in type approval tests, the warning device must give no signal except during the time required for charging the energy reservoir(s) after start-up of the engine. The red warning signal specified in paragraph 5.2.21.1.1 below shall be used as the optical warning signal.
- 5.2.14.2. However, in the case of vehicles which are only considered to comply with the requirements of paragraph 5.2.4.1 of this Regulation by virtue of meeting the requirements of paragraph 1.3 of annex 4 to this Regulation, the warning device shall consist of an acoustic signal in addition to an optical signal. These devices need not operate simultaneously, provided that each of them meets the above requirements and the acoustic signal is not actuated before the optical signal. The red warning signal specified in paragraph 5.2.21.1.1 below shall be used as the optical warning signal.
- 5.2.14.3. This acoustic device may be rendered inoperative while the parking brake is applied and/or, at the choice of the manufacturer, in the case of automatic transmission the selector is in the 'Park' position.
- 5.2.15. Without prejudice to the requirements of paragraph 5.1.2.3 above, where an auxiliary source of energy is essential to the functioning of a braking system, the reserve of energy must be such as to ensure that, if the engine stops or in the event of a failure of the means by which the energy source is driven, the braking performance remains adequate to bring the vehicle to a halt in the prescribed conditions. In addition, if the muscular effort applied by the driver to the parking braking system is reinforced by a servo device, the actuation of parking braking must be ensured in the event of a failure of the servo device, if necessary by using a reserve of energy independent of that normally supplying the servo device. This reserve of energy may be that intended for the service braking system.
- 5.2.16. The pneumatic/hydraulic auxiliary equipment must be supplied with energy in such a way that during its operation the prescribed deceleration values can be reached and that even in the event of damage to the source of energy the operation of the auxiliary equipment cannot cause the reserves of energy feeding the braking systems to fall below the level indicated in paragraph 5.2.14 above.
- 5.2.17. In the case of a motor vehicle equipped to tow a trailer with electric service brakes, the following requirements shall be met:
- 5.2.17.1. the power supply (generator and battery) of the motor vehicle shall have a sufficient capacity to provide the current for an electric braking system. With the engine running at the idling speed recommended by the manufacturer and all electrical devices supplied by the manufacturer as standard equipment of the vehicle switched on, the voltage in the electrical lines shall at maximum current consumption of the electrical braking system (15 A) not fall below the value of 9.6 V measured at the connection. The electrical lines shall not be capable of short circuiting even when overloaded;
- 5.2.17.2. in the event of a failure in the motor vehicle's service braking system, where that system consists of at least two independent units, the unit or units not affected by the failure shall be capable of partially or fully actuating the brakes of the trailer;
- 5.2.17.3. the use of the stop-lamp switch and circuit for actuating the electrical braking system is permissible only if the actuating line is connected in parallel with the stop-lamp and the existing stop-lamp switch and circuit are capable of taking the extra load.
- 5.2.18. Additional requirements for electric vehicles:
- 5.2.18.1. Electric vehicles fitted with an electric regenerative braking system of category A;
- 5.2.18.1.1. the electric regenerative braking shall only be activated by the accelerator control and/or the gear neutral position.
- 5.2.18.2. Electric vehicles fitted with an electric regenerative braking system of category B;
- 5.2.18.2.1. it must not be possible to disconnect partially or totally one part of the service braking system other than by an automatic device;
- 5.2.18.2.2. the service braking system must have only one control device;
- 5.2.18.2.3. the service braking system must not be adversely affected by the disengagement of the motor(s) or by the gear ratio used;
- 5.2.18.2.4. if the operation of the electric component of braking is ensured by a relation established between information coming from the control of the service brake and the braking force to the wheels which of it results, a failure of this relation leading to the non-respect of the prescriptions of distribution of braking among the axles (annex 5 or 6, which is applicable) must be warned to the driver by an optical warning signal at the latest when the control is actuated and having to remain lit as long as this defect exists and that the switch of 'contact' is in the position 'go'.

- 5.2.18.3. For electric vehicles fitted with an electric regenerative braking system of both categories, all the relevant prescriptions shall apply except paragraph 5.2.18.1.1 above. In this case, the electric regenerative braking may be actuated by the accelerator control and/or the gear neutral position. Additionally, the action on the service braking control must not reduce the above braking effect generated by the release of the accelerator control;
- 5.2.18.4. The operation of the electric braking must not be adversely affected by magnetic or electric fields;
- 5.2.18.5. For vehicles equipped with an anti-lock device, the anti-lock device must control the electric braking system.
- 5.2.19. Special additional requirements for the electric transmission of the parking braking system:
- 5.2.19.1. In the case of a failure within the electric transmission, any unintended actuation of the parking braking system shall be prevented;
- 5.2.19.2. In the case of a break in the wiring within the electric control transmission, it shall remain possible to apply the parking braking system from the driver's seat and achieve the parking braking performance specified in paragraph 2.3.1 of annex 3 to this Regulation. It shall also be possible to release the parking braking system, if necessary by the use of an auxiliary release device carried/fitted on the vehicle. The engine/manual transmission or the automatic transmission (park position) may be used to achieve the above performance;
- 5.2.19.2.1. A break in the supply of electricity and/or in the wiring within the electric transmission of the parking braking system shall be signalled to the driver by the yellow warning signal specified in paragraph 5.2.21.1.2 below.
- 5.2.19.3. Auxiliary equipment may draw its energy from the energy reserve of the electric transmission of the parking braking system, provided that the actuation of the parking braking system will not be affected. In addition, where the energy reserve is also used by the service braking system, the requirements of paragraph 5.2.20.6 below shall apply;
- 5.2.19.4. After the ignition/start switch which controls the electrical energy for the braking equipment has been switched off and/or the key removed, it shall remain possible to apply the parking braking system, whereas releasing shall be prevented.
- 5.2.20. Special additional requirements for service braking systems with electric control transmission:
- 5.2.20.1. With the parking brake released, the service braking system shall be able to generate a static total braking force at least equivalent to that produced during the Type-0 test, even when the ignition/start switch has been switched off and/or the key has been removed. It should be understood that sufficient energy is available in the energy transmission of the service braking system;
- 5.2.20.2. In the case of a single temporary failure (< 40 ms) within the electric control transmission (e.g. non-transmitted signal or data error) there shall be no distinguishable effect on the service braking performance;
- 5.2.20.3. A continuous failure (≥ 40 ms) within the electric control transmission⁽¹⁾, excluding its energy reserve shall be indicated to the driver by the red or yellow warning signal specified in paragraphs 5.2.21.1.1 and 5.2.21.1.2 below, respectively, as appropriate. When the prescribed service braking performance can no longer be achieved (red warning signal), failures resulting from a loss of electrical continuity (e.g. breakage, disconnection) shall be signalled to the driver as soon as they occur, and the prescribed residual braking performance shall be fulfilled by operating the service braking control in accordance with paragraph 2.2 of annex 3 to this Regulation. These requirements shall not be construed as a departure from the requirements concerning secondary braking.
- 5.2.20.4. In the event of a failure of the energy source of the electric control transmission, starting from the nominal value of the energy level, the full control range of the service braking system shall be guaranteed after twenty consecutive full stroke actuations of the service braking control. During the test, the braking control shall be fully applied for 20 seconds and released for 5 seconds on each actuation. It should be understood that during the above test sufficient energy is available in the energy transmission to ensure full actuation of the service braking system. This requirement shall not be construed as a departure from the requirements of annex 4.
- 5.2.20.5. When the battery voltage falls below a value nominated by the manufacturer at which the prescribed service braking performance can no longer be guaranteed and/or which precludes at least two independent service braking circuits from each achieving the prescribed secondary or residual braking performance, the red warning signal specified in paragraph 5.2.21.1.1 below shall be activated. After the warning signal has been activated, it shall be possible to apply the service braking control and obtain at least the residual performance prescribed in paragraph 2.2 of annex 3 to this Regulation. It should be understood that sufficient energy is available in the energy transmission of the service braking system. This requirement shall not be construed as a departure from the requirement concerning secondary braking.
- 5.2.20.6. If the auxiliary equipment is supplied with energy from the electric control transmission, the supply of the energy shall be sufficient to fulfil the prescribed deceleration values when all the auxiliary equipment is functioning. With the engine running at a speed not greater than 80 % of the maximum power speed, the electric control transmission energy reserve shall not be discharged unless the prescribed deceleration values can be reached without the use of electrical energy. Compliance with this requirement may be demonstrated by calculation or by practical test.
- 5.2.20.7. If the auxiliary equipment is supplied with energy from the electric control transmission, the following requirements shall be fulfilled:
- 5.2.20.7.1. In the event of a failure in the energy source, whilst the vehicle is in motion, the energy in the reservoir shall be sufficient to actuate the brakes when the control is applied;

⁽¹⁾ Until uniform test procedures have been agreed, the manufacturer shall provide the Technical Service with an analysis of potential failures within the control transmission and their effects. This information shall be subject to discussion and agreement between the Technical Service and the vehicle manufacturer.

- 5.2.20.7.2. In the event of a failure in the energy source, whilst the vehicle is stationary and the parking braking system applied, the energy in the reservoir shall be sufficient to actuate the lights even when the brakes are applied.
- 5.2.21. Brake failure and defect warning signals (general requirements):
- 5.2.21.1. Motor vehicles shall be capable of providing optical brake failure and defect warning signals, as follows;
- 5.2.21.1.1. A red warning signal, indicating a failure within the vehicle braking equipment which precludes achievement of the prescribed service braking performance and/or which precludes the functioning of at least one of two independent service braking circuits;
- 5.2.21.1.2. Where applicable, a yellow warning signal indicating an electrically detected defect within the vehicle braking equipment, which is not indicated by the red warning signal described in paragraph 5.2.21.1.1 above.
- 5.2.21.2. The warning signals shall be visible, even by daylight; the satisfactory condition of the signals shall be easily verifiable by the driver from the driver's seat; the failure of a component of the warning devices shall not entail any loss of the braking system's performance.
- 5.2.21.3. A specified failure or defect shall be signalled to the driver by the above-mentioned warning signal(s) not later than on actuation of the service braking control. The warning signal(s) shall remain displayed as long as the failure/defect persists and the ignition (start) switch is in the 'on' (run) position.
- 5.2.21.4. The warning signal(s) mentioned above shall light up when the electrical equipment of the vehicle (and the braking system) is energised. With the vehicle stationary, the braking system shall verify that none of the specified failures or defects are present before extinguishing the signals. Specified failures or defects which should activate the warning signals mentioned above, but which are not detected under static conditions, shall be stored upon detection and be displayed at start-up and at all times when the ignition (start) switch is in the 'on' (run) position, as long as the failure or defect persists.

6. TEST

Braking tests which the vehicles submitted for approval are required to undergo, and the braking performance required, are described in annex 3 to this Regulation.

7. MODIFICATION OF VEHICLE TYPE OR BRAKING SYSTEM AND EXTENSION OF APPROVAL

- 7.1. Every modification of the vehicle type or of its braking system shall be notified to the administrative department which approved the vehicle type. That department may then either:
- 7.1.1. consider that the modifications made are unlikely to have an appreciable adverse effect and that in any case the vehicle still meets the requirements; or
- 7.1.2. require a further report from the Technical Service responsible for carrying out the tests.
- 7.2. Notice of confirmation, extension, or refusal of approval shall be communicated by the procedure specified in paragraph 4.3 above, to the Parties to the Agreement which apply this Regulation.
- 7.3. The competent authority issuing the extension of approval shall assign a series of numbers to each communication form drawn up for such an extension.

8. CONFORMITY OF PRODUCTION

The conformity of production procedures shall comply with those set out in the Agreement, Appendix 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) with the following requirements:

- 8.1. A vehicle approved to this Regulation shall be so manufactured as to conform to the type approved by meeting the requirements set forth in paragraph 5 above.
- 8.2. The authority which has granted type approval may at any time verify the conformity control methods applied in each production facility. The normal frequency of these verifications shall be once every two years.

9. PENALTIES FOR NON-CONFORMITY OF PRODUCTION

- 9.1. The approval granted in respect of a vehicle type pursuant to this Regulation may be withdrawn if the requirements laid down in paragraph 8.1 above are not complied with.
- 9.2. If a Contracting Party to the Agreement which applies this Regulation withdraws an approval it has previously granted, it shall forthwith so notify the other Contracting Parties applying this Regulation by means of a copy of the communication form conforming to the model in annex 1 to this Regulation.

10. PRODUCTION DEFINITELY DISCONTINUED

If the holder of the approval completely ceases to manufacture a type of vehicle approved in accordance with this Regulation, he shall so inform the authority which granted the approval. Upon receiving the relevant communication, that authority shall inform thereof the other Parties to the Agreement applying this Regulation by means of copies of a communication form conforming to the model in annex 1 to this Regulation.

11. NAMES AND ADDRESSES OF THE TECHNICAL SERVICES CONDUCTING APPROVAL TESTS, AND OF ADMINISTRATIVE DEPARTMENTS

The Parties to the Agreement applying this Regulation shall communicate to the United Nations secretariat the names and addresses of the technical services responsible for conducting approval tests and of the administrative departments which grant approval and to which forms, certifying approval or extension or refusal or withdrawal of approval, issued in other countries, are to be sent.

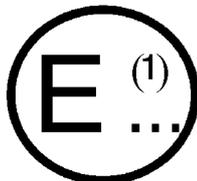
ANNEX 1

COMMUNICATION

(maximum format: A4 (210 × 297 mm))

Issued by: Name of Administration:

.....
.....
.....



concerning: ⁽²⁾

- APPROVAL GRANTED**
- APPROVAL EXTENDED**
- APPROVAL REFUSED**
- APPROVAL WITHDRAWN**
- PRODUCTION DEFINITELY DISCONTINUED**

of a vehicle type with regard to braking, pursuant to Regulation No 13-H

Approval No: Extension No:

- 1. Trade name or mark of the vehicle
- 2. Vehicle type
- 3. Manufacturer's name and address
- 4. If applicable, name and address of manufacturer's representative
- 5. Mass of vehicle
- 5.1. Maximum mass of vehicle
- 5.2. Minimum mass of vehicle
- 6. Distribution of mass of each axle (maximum value)
- 7. Make and type of brake linings
- 7.1. Brake linings tested to all relevant prescriptions of annex 3
- 7.2. Alternative brake linings tested to annex 7
- 8. Engine type
- 9. Number and ratios of gears
- 10. Final drive ratio(s)
- 11. If applicable, maximum mass of trailer which may be coupled
- 11.1. Unbraked trailer

⁽¹⁾ Distinguishing number of the country which has granted/extended/refused/withdrawn approval (see provisions in the Regulation).

⁽²⁾ Strike out what does not apply.

- 12. Tyre dimension
- 12.1. Temporary-use spare wheel/tyre dimensions
- 12.2. Vehicle meets the technical requirements of annex 3 to Regulation No 64: Yes/No ⁽¹⁾
- 13. Maximum design speed
- 14. Brief description of braking equipment
- 15. Mass of vehicle when tested:

	Laden (kg)	Unladen (kg)
Axle No 1		
Axle No 2		
Total		

16. Result of the tests:

Test speed (km/h)	Measured performance	Measured force applied to control (daN)

- 16.1. Type-0 tests,
 - engine disconnected
 - service braking (laden)
 - service braking (unladen)
 - secondary braking (laden)
 - secondary braking (unladen)
- 16.2. Type-0 tests,
 - engine connected
 - service braking (laden)
 - service braking (unladen)
 - (in accordance with paragraphe 2.1.1 B of annex 3)
- 16.3. Type-I tests,
 - preliminary snubs (to determine pedal force)
 - hot performance (1st stop)
 - hot performance (2nd stop)
 - recovery performance
- 16.4. Dynamic parking brake performance
- 17. Result of the annex 5 performance tests

⁽¹⁾ Strike out what does not apply.

- 18. Vehicle is/is not ⁽¹⁾ equipped to tow a trailer with electrical braking systems.
- 19. Vehicle is/is not ⁽¹⁾ equipped with an anti-lock system.
- 19.1. The vehicle fulfils the requirement of annex 6: Yes/No ⁽¹⁾
- 19.2. Category of anti-lock system: category 1/2/3 ⁽¹⁾
- 20. Vehicle submitted for approval on
- 21. Technical Service responsible for conducting approval
- 22. Date of report issued by that Service
- 23. Number of report issued by that Service
- 24. Approval granted/refused/extended/withdrawn ⁽¹⁾
- 25. Position of approval mark on the vehicle
- 26. Place
- 27. Date
- 28. Signature
- 29. The summary referred to in paragraph 4.3 of this Regulation is annexed to this communication

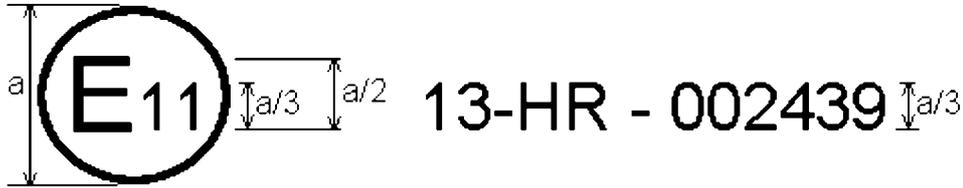
⁽¹⁾ Strike out what does not apply.

ANNEX 2

ARRANGEMENTS OF APPROVAL MARKS

Model A

(See paragraph 4.4 of this Regulation)



a = 8 mm min.

The above approval mark affixed to a vehicle shows that the vehicle type concerned has, with regard to braking, been approved in the United Kingdom (E11) pursuant to Regulation No 13-H under approval number 002439. The first two digits of the approval number indicate that the approval was granted in accordance with the requirements of Regulation No 13-H in its original form.

Model B

(See paragraph 4.5 of this Regulation)



a = 8 mm min.

The above approval mark affixed to a vehicle shows that the vehicle type concerned has been approved in the United Kingdom (E11) pursuant to Regulations Nos 13-H and 24⁽¹⁾. (In the case of the latter Regulation the corrected absorption coefficient is 1.30 m⁻¹). The approval numbers indicate that, at the dates when the respective approvals were given, Regulation No 13-H was in its original form and Regulation No 24 included the 02 series of amendments.

⁽¹⁾ This number is given merely as an example.

ANNEX 3

BRAKING TESTS AND PERFORMANCE OF BRAKING SYSTEMS

1. BRAKING TESTS

1.1. General

1.1.1. The performance prescribed for braking systems is based on the stopping distance and the mean fully developed deceleration. The performance of a braking system shall be determined by measuring the stopping distance in relation to the initial speed of the vehicle and/or by measuring the mean fully developed deceleration during the test.

1.1.2. The stopping distance shall be the distance covered by the vehicle from the moment when the driver begins to actuate the control of the braking system until the moment when the vehicle stops; the initial speed shall be the speed at the moment when the driver begins to actuate the control of the braking system; the initial speed shall not be less than 98 per cent of the prescribed speed for the test in question.

The mean fully developed deceleration (d_m) shall be calculated as the deceleration averaged with respect to distance over the interval v_b to v_e , according to the following formula:

$$d_m = \frac{v_b^2 - v_e^2}{25,92(s_e - s_b)}$$

where:

v_o = initial vehicle speed in km/h,

v_b = vehicle speed at 0.8 v_o in km/h,

v_e = vehicle speed at 0.1 v_o in km/h,

s_b = distance travelled between v_o and v_b in metres,

s_e = distance travelled between v_o and v_e in metres.

The speed and distance shall be determined using instrumentation having an accuracy of ± 1 per cent at the prescribed speed for the test. The d_m may be determined by other methods than the measurement of speed and distance; in this case, the accuracy of the d_m shall be within ± 3 per cent.

1.2. For the approval of any vehicle, the braking performance shall be measured during road tests conducted in the following conditions:

1.2.1. the vehicle's condition as regards mass must be as prescribed for each type of test and be specified in the test report;

1.2.2. the test must be carried out at the speeds prescribed for each type of test; if the maximum design speed of a vehicle is lower than the speed prescribed for a test, the test shall be performed at the vehicle's maximum speed;

1.2.3. during the tests, the force applied to the brake control in order to obtain the prescribed performance must not exceed the maximum force laid down;

1.2.4. the road must have a surface affording good adhesion, unless specified otherwise in the relevant annexes;

1.2.5. the tests must be performed when there is no wind liable to affect the results;

1.2.6. at the start of the tests, the tyres must be cold and at the pressure prescribed for the load actually borne by the wheels when the vehicle is stationary;

1.2.7. The prescribed performance must be obtained without locking of the wheels at speeds exceeding 15 km/h, without deviation of the vehicle from a 3.5 m wide lane, without exceeding a yaw angle of 15° and without abnormal vibrations.

1.2.8. for electric vehicles with motor(s) permanently connected to the wheels all tests will be carried out with the motor(s) connected;

1.2.9. for electric vehicles as described in paragraph 1.2.8, fitted with an electric regenerative braking system of category A, behaviour tests defined in paragraph 1.4.3.1 of this annex shall be carried out on a track with a low adhesion coefficient (as defined in paragraph 5.2.2 of annex 6);

1.2.9.1. moreover, for vehicles fitted with an electric regenerative braking system of category A, transient conditions as gear changes or accelerator control release must not affect the behaviour of the vehicle in condition described in paragraph 1.2.9;

1.2.10. in the tests provided in paragraphs 1.2.9 and 1.2.9.1 wheel locking is not allowed. However, steering correction is permitted if the angular rotation of the steering control is within 120° during the initial 2 seconds and not more than 240° in all.

1.3. Behaviour of the vehicle during braking

1.3.1. In braking tests, and in particular in those at high speed, the general behaviour of the vehicle during braking must be checked.

1.3.2. The behaviour of the vehicle on a road on which adhesion is reduced must meet the requirements of annex 5 to this Regulation.

- 1.4. Type-0 test (ordinary performance test with cold brakes)
- 1.4.1. General
- 1.4.1.1. The average temperature of the service brakes on the hottest axle of the vehicle, measured inside the brake linings or on the braking path of the disc or drum, is between 65 and 100 °C prior to any brake application.
- 1.4.1.2. The test must be conducted in the following conditions:
- 1.4.1.2.1. the vehicle must be laden, the distribution of its mass among the axles being that stated by the manufacturer; where provision is made for several arrangements of the load on the axles the distribution of the maximum mass among the axles must be such that the mass on each axle is proportional to the maximum permissible mass for each axle;
- 1.4.1.2.2. every test must be repeated on the unladen vehicle; there may be, in addition to the driver, a second person on the front seat who is responsible for noting the results of the test;
- 1.4.1.2.3. the limits prescribed for minimum performance, both for tests with the vehicle unladen and for tests with the vehicle laden, shall be those laid down hereunder; the vehicle must satisfy both the prescribed stopping distance and the prescribed mean fully developed deceleration, but it may not be necessary to actually measure both parameters;
- 1.4.1.2.4. the road must be level; unless otherwise specified each test may comprise up to six stops including any needed for familiarization.
- 1.4.2. Type-0 test with engine disconnected, service braking in accordance with paragraph 2.1.1 (A) of this annex.
The test must be carried out at the speed prescribed, the figures prescribed in this connection being subject to a certain margin of tolerance. The minimum performance prescribed must be attained.
- 1.4.3. Type-0 test with engine connected, service braking in accordance with paragraph 2.1.1 (B) of this annex.
- 1.4.3.1. The test shall be carried out with the engine connected, from the speed prescribed in paragraph 2.1.1 (B) of this annex. The minimum performance prescribed shall be attained. This test is not run if the maximum speed of the vehicle is 125 km/h.
- 1.4.3.2. In addition, if the maximum speed of the vehicle is greater than 200 km/h, a test is carried out at 80 per cent of the maximum speed of the vehicle. The maximum practical performance figures shall be measured, and the behaviour of the vehicle shall be in accordance with paragraph 1.3.2 of this annex.
- 1.5. Type-I test (fade and recovery test)
- 1.5.1. Heating procedure
- 1.5.1.1. The service brakes of all vehicles must be tested by successively applying and releasing the brakes a number of times, the vehicle being laden, in the conditions shown in the table below:

Conditions			
v_1 (km/h)	v_2 (km/h)	Δt (sec)	n
80 % v_{max} ≤ 120	$1/2 v_1$	45	15

where:

v_1 = initial speed, at beginning of braking

v_2 = speed at end of braking

v_{max} = maximum speed of the vehicle

n = number of brake applications

Δt = duration of a braking cycle: time elapsing between the initiation of one brake application and the initiation of the next.

- 1.5.1.2. If the characteristics of the vehicle make it impossible to abide by the duration prescribed for Δt , the duration may be increased; in any event, in addition to the time necessary for braking and accelerating the vehicle, a period of 10 seconds must be allowed in each cycle for stabilizing the speed v_1 .
- 1.5.1.3. In these tests, the force applied to the control must be so adjusted as to attain a mean deceleration of 3 m/s² during every brake application; two preliminary tests may be carried out to determine the appropriate control force.
- 1.5.1.4. During brake applications, the highest gear ratio (excluding overdrive, etc.) must be continuously engaged.
- 1.5.1.5. For regaining speed after braking, the gearbox must be used in such a way as to attain the speed v_1 in the shortest possible time (maximum acceleration allowed by the engine and gearbox).

1.5.1.6. For electric vehicles not having a sufficient autonomy to carry out the cycles of heating, the tests shall be carried out by respecting speed during the first braking application then by using the maximum acceleration of the vehicle, and brake successively at the speed reached at the end of each 45 seconds cycle duration.

1.5.2. Hot performance

1.5.2.1. At the end of the Type-I test (described in paragraph 1.5.1 of this annex) the hot performance of the service braking system must be measured in the same conditions (and in particular at a mean control force no greater than the mean force actually used) as for the Type-0 test with the engine disconnected (the temperature conditions may be different).

1.5.2.2. This hot performance must not be less than 75 per cent ⁽¹⁾ of that prescribed, nor less than 60 per cent of the figure recorded in the Type-0 test with the engine disconnected.

1.5.2.3. For electric vehicles fitted with an electric regenerative braking system of category A, during brake applications, the highest gear must be continuously engaged and the separate electric braking control, if any, not used.

1.5.2.4. In the case of a vehicle which satisfies the 60 per cent requirement specified in paragraph 1.5.2.2 of this annex, but which cannot comply with the 75 per cent ⁽¹⁾ requirement of paragraph 1.5.2.2 of this annex, a further hot performance test may be carried out using a control force not exceeding that specified in paragraph 2 of this annex. The results of both tests shall be entered in the report.

1.5.2.5. In the case of the electric vehicles having carried out the cycles of heating, according to paragraph 1.5.1.6 of the present annex, the performance tests shall be carried out at the maximum possible speed by the vehicle at the end of the cycles of heating. For comparison, the performance of the Type-0, brakes cold, will be repeated at this same speed after reconditioning of the linings.

1.5.3. Recovery procedure

Immediately after the hot performance test, make four stops from 50 km/h with the engine connected, at a mean deceleration of 3 m/s². Allow an interval of 1.5 km between the start of successive stops. Immediately after each stop, accelerate at maximum rate to 50 km/h and maintain that speed until making the next stop.

1.5.4. Recovery performance

At the end of the recovery procedure, the recovery performance of the service braking system must be measured in the same conditions as for the Type-0 test with the engine disconnected (the temperature conditions may be different), using a mean force on the control, which is not more than the mean control force used in the corresponding Type-0 test.

This recovery performance must not be less than 70 per cent, nor more than 150 per cent, of the figure recorded in the Type-0 test with the engine disconnected.

2. PERFORMANCE OF BRAKING SYSTEMS

2.1. Service braking system

2.1.1. The service brakes shall be tested under the conditions shown in the following table:

(A) Type-0 test with engine disconnected	v	100 km/h
	s ≤	0.1 v + 0.0060 v ² (m)
	d _m ≥	6.43 m/s ²
(B) Type-0 test with engine connected	v	80 % v _{max} ≤ 160 km/h
	s ≤	0.1 v + 0.0067 v ² (m)
	d _m ≥	5.76 m/s ²
	f	6.5-50 daN

where:

v = test speed, in km/h

s = stopping distance, in metres

d_m = mean fully developed deceleration, in m/s²

f = force applied to foot control, in daN

v_{max} = maximum speed of the vehicle, in km/h

⁽¹⁾ This corresponds to a stopping distance of 0.1 v + 0.0080 v² and a mean fully developed deceleration of 4.82 m/s².

- 2.1.2. In the case of a motor vehicle authorized to tow an unbraked trailer, the minimum performance prescribed for the corresponding motor vehicle for the Type-0 test with engine disconnected must be attained with the unbraked trailer coupled to the motor vehicle and with the unbraked trailer laden to the maximum mass declared by the motor vehicle manufacturer. However, the minimum combination performance shall be not less than 5.4 m/s^2 both in laden and unladen conditions.

The combination performance shall be verified by calculations referring to the maximum braking performance actually achieved by the motor vehicle alone (laden) during the Type-0 test with the engine disconnected, using the following formula (no practical tests with a coupled unbraked trailer are required):

$$d_{M+R} = d_M \cdot \frac{PM}{PM + PR}$$

where:

d_{M+R} = calculated mean fully developed deceleration of the motor vehicle when coupled to an unbraked trailer, in m/s^2

d_M = maximum mean fully developed deceleration of the motor vehicle alone achieved during the Type-0 test with engine disconnected, in m/s^2

PM = mass of the motor vehicle (laden)

PR = maximum mass of an unbraked trailer which may be coupled, as declared by the motor vehicle manufacturer.

2.2. Secondary braking system

- 2.2.1. The performance of the secondary braking system shall be tested by the Type-0 test with the engine disconnected from an initial vehicle speed of 100 km/h and a force applied to the service brake control not less than 6.5 daN and not exceeding 50 daN.

- 2.2.2. The secondary braking system must give a stopping distance not exceeding the following value:

$$0.1 v + 0.0158 v^2 (\text{m})$$

and a mean fully developed deceleration not less than 2.44 m/s^2 (corresponding to the second term of the above formula).

- 2.2.3. The secondary braking effectiveness test shall be conducted by simulating the actual failure conditions in the service braking system.

- 2.2.4. For the electric vehicles, the performances for two following additional failures will be checked:

- 2.2.4.1. For a total failure of the electric component of the service brake;

- 2.2.4.2. In the case where the electric component delivers the maximum braking force where a failure of the electric transmission occurs.

2.3. Parking braking system

- 2.3.1. The parking braking system must be capable of holding the laden vehicle stationary on a 20 per cent up or down gradient.

- 2.3.2. On vehicles to which the coupling of a trailer is authorized, the parking braking system of the motor vehicle must be capable of holding the combination of vehicles stationary on a 12 per cent up or down gradient.

- 2.3.3. If the control device is manual, the force applied to it must not exceed 40 daN.

- 2.3.4. If it is a foot control device, the force exerted on the control must not exceed 50 daN.

- 2.3.5. A parking braking system which has to be actuated several times before it attains the prescribed performance is admissible.

- 2.3.6. To check compliance with the requirement specified in paragraph 5.2.2.4 of this Regulation, a Type-0 test must be carried out, with the engine disconnected, at an initial test speed of 30 km/h. The mean fully developed deceleration on application of the control of the parking brake system and the deceleration immediately before the vehicle stops, shall not be less than 1.5 m/s^2 . The test shall be carried out with the laden vehicle. The force exerted on the braking control device shall not exceed the specified values.

3. RESPONSE TIME

- 3.1. Where a vehicle is equipped with a service braking system which is totally or partially dependent on a source of energy other than the muscular effort of the driver, the following requirements must be satisfied:

- 3.1.1. in an emergency manoeuvre, the time elapsing between the moment when the control device begins to be actuated and the moment when the braking force on the least favourable placed axle reaches the level corresponding to the prescribed performance must not exceed 0.6 seconds;

- 3.1.2. in the case of vehicles fitted with hydraulic braking systems, the requirements of paragraph 3.1.1 above are considered to be satisfied if, in an emergency manoeuvre, the deceleration of the vehicle or the pressure at the least favourable brake cylinder, reaches a level corresponding to the prescribed performance within 0.6 seconds.

ANNEX 4

**PROVISIONS RELATING TO ENERGY SOURCES AND ENERGY STORAGE DEVICES
(ENERGY ACCUMULATORS)**

Hydraulic braking systems with stored energy

1. CAPACITY OF ENERGY STORAGE DEVICES (ENERGY ACCUMULATORS)
 - 1.1. General
 - 1.1.1. Vehicles on which the braking equipment requires the use of stored energy provided by hydraulic fluid under pressure shall be equipped with energy storage devices (energy accumulators) of a capacity meeting the requirements of paragraphs 1.2 or 1.3 of this annex;
 - 1.1.2. However, the energy storage devices shall not be required to be of a prescribed capacity if the braking system is such that in the absence of any energy reserve it is possible with the service brake control to achieve a braking performance at least equal to that prescribed for the secondary braking system;
 - 1.1.3. In verifying compliance with the requirements of paragraphs 1.2, 1.3 and 2.1 of this annex, the brakes shall be adjusted as closely as possible and, for paragraph 1.2 of this annex, the rate of full-stroke actuations must be such as to provide an interval of at least 60 seconds between each actuation.
 - 1.2. Vehicles equipped with a hydraulic braking system with stored energy shall meet the following requirements:
 - 1.2.1. After eight full-stroke actuations of the service brake control, it shall still be possible to achieve, on the ninth application, the performance prescribed for the secondary braking system.
 - 1.2.2. Testing shall be performed in conformity with the following requirements:
 - 1.2.2.1. Testing shall commence at a pressure that may be specified by the manufacturer but is not higher than the cut-in pressure⁽¹⁾;
 - 1.2.2.2. The energy storage device(s) shall not be fed; in addition, any energy storage device(s) for auxiliary equipment shall be isolated.
 - 1.3. Vehicles equipped with a hydraulic braking system with stored energy which cannot meet the requirements of paragraph 5.2.4.1 of this Regulation shall be deemed to satisfy that paragraph if the following requirements are met:
 - 1.3.1. After any single transmission failure it shall still be possible after eight full-stroke actuations of the service brake control, to achieve, at the ninth application, at least the performance prescribed for the secondary braking system.
 - 1.3.2. Testing shall be performed in conformity with the following requirements:
 - 1.3.2.1. With the energy source stationary or operating at a speed corresponding to the engine idling speed, any transmission failure may be induced. Before inducing such a failure, the energy storage device(s) shall be at a pressure that may be specified by the manufacturer but not exceeding the cut-in pressure;
 - 1.3.2.2. The auxiliary equipment and its energy storage devices, if any, shall be isolated.
2. CAPACITY OF HYDRAULIC FLUID ENERGY SOURCES
 - 2.1. The energy sources shall meet the requirements set out in the following paragraphs.
 - 2.1.1. Definitions
 - 2.1.1.1. 'p₁' represents the maximum system operational pressure (cut-out pressure) in the energy storage device(s) specified by the manufacturer.
 - 2.1.1.2. 'p₂' represents the pressure after four full-stroke actuations with the service brake control, starting at p₁, without having fed the energy storage device(s).
 - 2.1.1.3. 't' represents the time required for the pressure to rise from p₂ to p₁ in the energy storage device(s) without application of the brake control.
 - 2.1.2. Conditions of measurement
 - 2.1.2.1. During the tests to determine the time t, the feed rate of the energy source shall be that obtained when the engine is running at the speed corresponding to its maximum power or at the speed allowed by the over-speed governor.
 - 2.1.2.2. During the test to determine the time t, energy storage device(s) for auxiliary equipment shall not be isolated other than automatically.
 - 2.1.3. Interpretation of results
 - 2.1.3.1. In the case of all vehicles, the time t shall not exceed 20 seconds.
3. CHARACTERISTICS OF WARNING DEVICES

With the engine stationary and commencing at a pressure that may be specified by the manufacturer but does not exceed the cut-in pressure, the warning device shall not operate following two full-stroke actuations of the service brake control.

⁽¹⁾ The initial energy level shall be stated in the approval document.

ANNEX 5

DISTRIBUTION OF BRAKING AMONG THE AXLES OF VEHICLES

1. GENERAL

Vehicles which are not equipped with an anti-lock system as defined in annex 6 to this Regulation shall meet all the requirements of this annex. If a special device is used, this must operate automatically.

2. SYMBOLS

i = axle index ($i = 1$, front axle; $i = 2$, rear axle)

P_i = normal reaction of road surface on axle i under static conditions

N_i = normal reaction of road surface on axle i under braking

T_i = force exerted by the brakes on axle i under normal braking conditions on the road

$f_i = T_i/N_i$, adhesion utilized by axle i ⁽¹⁾

J = deceleration of the vehicle

g = acceleration due to gravity: $g = 10 \text{ m/s}^2$

z = braking rate of vehicle = J/g

P = mass of vehicle

h = height of centre of gravity specified by the manufacturer and agreed by the Technical Services conducting the approval test

E = wheelbase

k = theoretical coefficient of adhesion between tyre and road

3. REQUIREMENTS

3.1. (A) For all states of load of the vehicle, the adhesion utilization curve of the front axle shall be situated above that for the rear axle ⁽²⁾:
for all braking rates between 0.15 and 0.8 m/s^2 :

3.1. (B) For k values between 0.2 and 0.8 ⁽²⁾:

$z \geq 0.1 + 0.7 (k - 0.2)$ (see diagram 1 of this annex)

3.2. In order to verify the requirements of paragraph 3.1. of this annex, the manufacturer shall provide the adhesion utilization curves for the front and rear axles calculated by the formulae:

$$f_1 = \frac{T_1}{N_1} = \frac{T_1}{P_1 + z \frac{h}{E} P g}$$

$$f_2 = \frac{T_2}{N_2} = \frac{T_2}{P_2 - z \frac{h}{E} P g}$$

The curves shall be plotted for both the following load conditions:

3.2.1. unladen, in running order with the driver on board;

3.2.2. laden; where provision is made for several possibilities of load distribution, the one whereby the front axle is the most heavily laden shall be the one considered;

3.2.3. for electric vehicles fitted with an electric regenerative braking system of category B, where the electric regenerative braking capacity is influenced by the electric state of charge, the curves shall be plotted by taking account of the electric braking component under the minimal and maximum conditions of delivered braking force. This requirement is not applicable if the vehicle is equipped with an anti-lock device which controls the wheels connected to the electric braking then the requirements of annex 6 to this Regulation shall apply.

⁽¹⁾ 'Adhesion utilisation curves' of a vehicle means curves showing, for specified load conditions, the adhesion utilized by each axle i plotted against the braking rate of the vehicle.

⁽²⁾ The provisions of paragraph 3.1 do not affect the requirements of annex 3 to this Regulation relating to the braking performance. However, if, in tests made under the provisions of paragraph 3.1, braking performances are obtained which are higher than those prescribed in annex 3, the provisions relating to the adhesion utilization curves shall be applied within the areas of diagram 1 of this annex defined by the straight lines $k = 0.8$ and $z = 0.8$.

4. REQUIREMENTS TO BE MET IN CASE OF FAILURE OF THE BRAKING DISTRIBUTION SYSTEM

When the requirements of this annex are fulfilled by means of a special device (e.g. controlled mechanically by the suspension of the vehicle), it shall be possible, in the event of the failure of its control, (e.g. by disconnecting the control linkage), to stop the vehicle under the conditions of the Type-0 test with the engine disconnected to give a stopping distance not exceeding $0.1 v + 0.0100 v^2$ (m) and a mean fully developed deceleration not less than 3.86 m/s^2 .

5. VEHICLE TESTING

During the type-approval testing of a vehicle, the technical inspection authority shall verify conformity with the requirements contained in the present annex, by carrying out the following tests:

5.1. wheel-lock sequence test (see appendix 1)

If the wheel-lock sequence test confirms that the front wheels lock before or simultaneously with the rear wheels, conformity with paragraph 3 of this annex has been verified and testing is complete.

5.2. Additional tests

If the wheel-lock sequence test indicates that the rear wheels lock before the front wheels, then the vehicle:

(a) will be subjected to additional testing, as follows:

(i) additional wheel-lock sequence tests; and/or

(ii) torque wheel tests (see appendix 2) to determine brake factors to generate adhesion utilization curves; these curves must satisfy the requirements in paragraph 3.1 (A) of this annex.

(b) may be refused type-approval.

5.3. The results of the practical tests shall be appended to the type-approval report.

6. CONFORMITY OF PRODUCTION

6.1. When checking vehicles for conformity of production, the Technical Services should follow the same procedures as for type-approval.

6.2. The requirements shall also be the same as for type-approval, except that in the test described in paragraph 5.2(a)(ii) of this annex, the rear axle curve must lie below the line $z = 0.9 k$ for all braking rates between 0.15 and 0.8 (instead of meeting the requirement in paragraph 3.1 (A) (see diagram 2).

Diagram 1

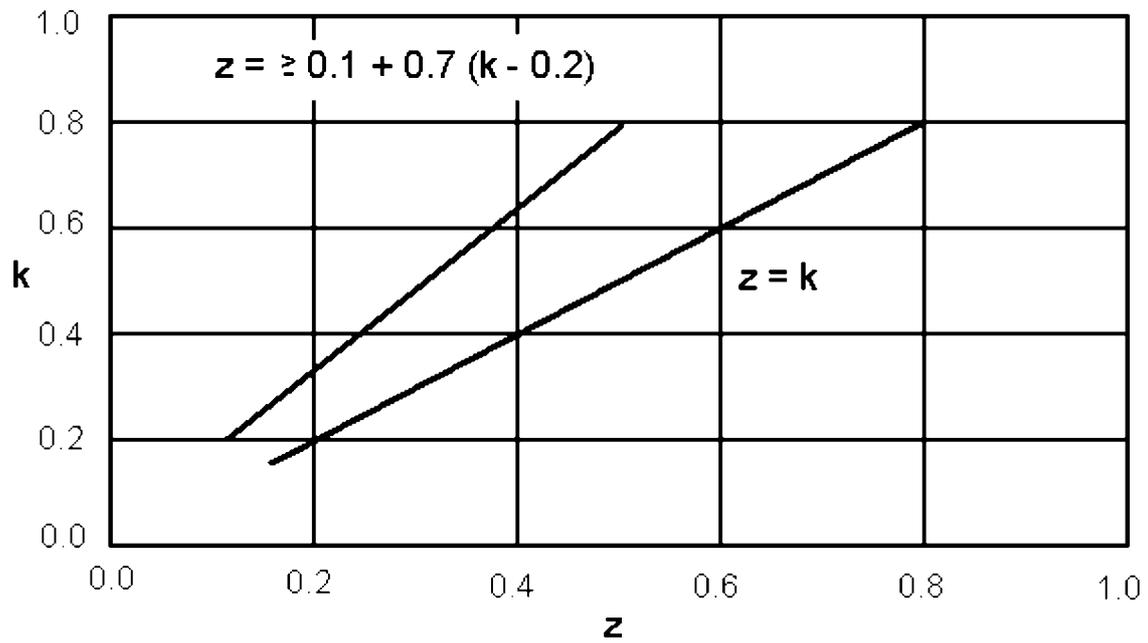
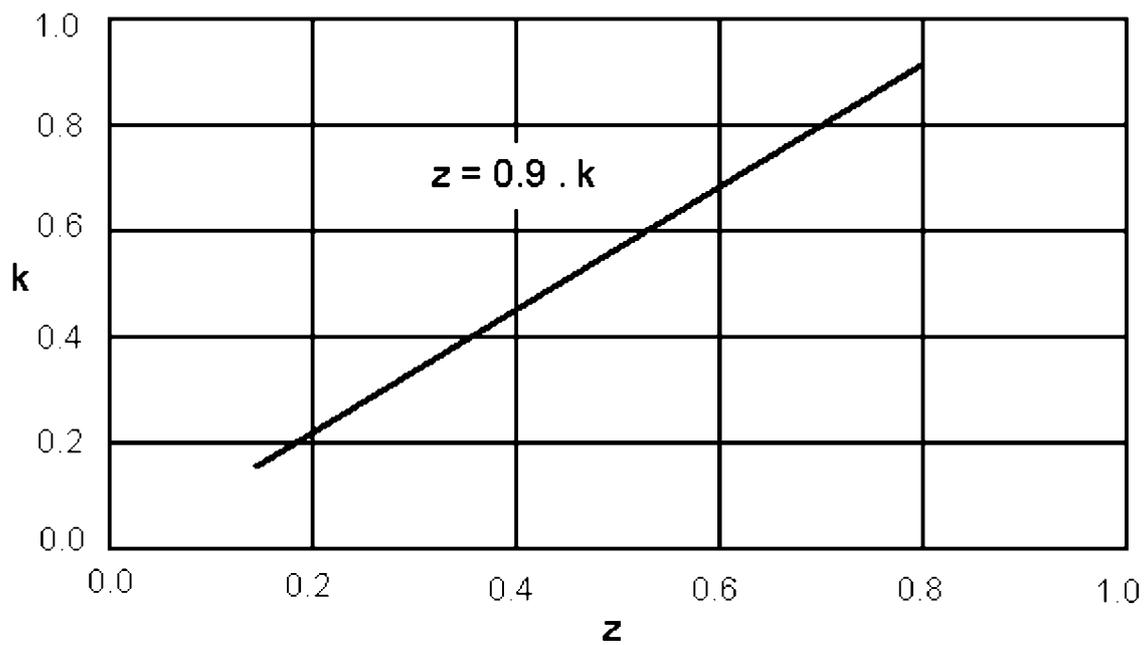


Diagram 2



ANNEX 5

Appendix 1

WHEEL-LOCK SEQUENCE TEST PROCEDURE

1. GENERAL INFORMATION

- (a) The purpose of this test is to ensure that lockup of both front wheels occurs at a lower deceleration rate than the lockup of both rear wheels when tested on road surfaces on which wheel lockup occurs at braking rates between 0.15 and 0.8 m/s².
- (b) A simultaneous lockup of the front and rear wheels refers to the condition when the time interval between the lockup of the last (second) wheel on the rear axle and the last (second) wheel on the front axle is < 0.1 seconds for vehicle speeds > 30 km/h.

2. VEHICLE CONDITIONS

- (a) Vehicle load: Laden and unladen
- (b) Transmission position: Engine disconnected

3. TEST CONDITIONS AND PROCEDURES

- (a) Initial brake temperature: Between 65 °C and 100 °C average on the hottest axle.
- (b) Test speed:
 - 65 km/h for a braking rate ≤ 0.50;
 - 100 km/h for a braking rate > 0.50.
- (c) Pedal force:
 1. Pedal force is applied and controlled by a skilled driver or by a mechanical brake pedal actuator.
 2. Pedal force is increased at a linear rate such that the first axle lockup occurs no less than one-half (0.5) second and no more than one and one-half (1.5) seconds after the initial application of the pedal.
 3. The pedal is released when the second axle locks, or when the pedal force reaches 1 kN, or 0.1 seconds after the first lockup, whichever occurs first.
- (d) Wheel lockup: Only wheel lockups above a vehicle speed of 15 km/h are considered.
- (e) Test surface: This test is conducted on road test surfaces on which wheel lockup occurs at braking rates between 0.15 and 0.8 m/s².
- (f) Data to be recorded: The following information must be automatically recorded in phase continuously throughout each test run such that values of the variables can be cross referenced in real time:
 1. Vehicle speed;
 2. Instantaneous vehicle braking rate (e.g. by differentiation of vehicle speed);
 3. Brake pedal force (or hydraulic line pressure);
 4. Angular velocity at each wheel.
- (g) Each test run shall be repeated once to confirm the wheel lockup sequence: if one of these two results indicates a failure to comply, then a third test run under the same conditions will be decisive.

4. PERFORMANCE REQUIREMENTS

- (a) Both rear wheels shall not reach a locked condition prior to both front wheels being locked — at vehicle braking rates between 0.15 and 0.8 m/s².
- (b) If, when tested to the procedure specified above, and at vehicle braking rates between 0.15 and 0.8 m/s² the vehicle meets one of the following criteria, then it passes this wheel lockup sequence requirement:
 1. No wheels lock;
 2. Both wheels on the front axle and one or no wheels on the rear axle lock;
 3. Both axles simultaneously lock.
- (c) If wheel lockup commences at a braking rate less than 0.15 and more than 0.8 m/s² then the test is invalid and should be repeated on a different road surface.
- (d) If, either laden or unladen, at a braking rate between 0.15 and 0.8 m/s² both wheels on the rear axle and one or no wheels on the front axle lock, then it fails the wheel lockup sequence test. In this latter case, the vehicle must be submitted to the 'torque wheels' test procedure to determine the objective brake factors for calculation of the adhesion utilization curves.

ANNEX 5

Appendix 2

TORQUE WHEEL TEST PROCEDURE

1. GENERAL INFORMATION

The purpose of this test is to measure the brake factors and thus determine the adhesion utilization of the front and rear axles over a range of braking rates between 0.15 and 0.8.

2. VEHICLE CONDITIONS

- (a) Vehicle load: Laden and unladen
- (b) Transmission position: Engine disconnected

3. TEST CONDITIONS AND PROCEDURES

- (a) Initial brake temperature: Between 65 °C and 100 °C average on the hottest axle.
- (b) Test speeds: 100 km/h and 50 km/h.
- (c) Pedal force: Pedal force is increased at a linear rate between 100 and 150 N/sec for the 100 km/h test speed, or between 100 and 200 N/sec for the 50 km/h test speed, until the first axle locks or until a pedal force of 1 kN is reached, whichever occurs first.
- (d) Brake cooling: Between brake applications, the vehicle is driven at speeds up to 100 km/h until the initial brake temperature specified in paragraph 3(a) above is reached.
- (e) Number of runs: With the vehicle unladen, run five stops from a speed of 100 km/h and five stops from a speed of 50 km/h, while alternating between the two test speeds after each stop. With the vehicle laden, repeat the five stops at each test speed while alternating between the two test speeds.
- (f) Test surface: This test is conducted on a road test surface affording good adhesion.
- (g) Data to be recorded: The following information must be automatically recorded in phase continuously throughout each test run such that values of the variables can be cross referenced in real time:
 - 1. Vehicle speed
 - 2. Brake pedal force
 - 3. Angular velocity of each wheel
 - 4. Brake torque at each wheel
 - 5. Hydraulic line pressure in each brake circuit, including transducers on at least one front wheel and one rear wheel downstream of any operative proportioning or pressure limiting valve(s)
 - 6. Vehicle deceleration.
- (h) Sample rate: All data acquisition and recording equipment shall support a minimum sample rate of 40 Hz on all channels.
- (i) Determination of front versus rear brake pressure: Determine the front versus rear brake pressure relationship over the entire range of line pressures. Unless the vehicle has a variable brake proportioning system, this determination is made by static tests. If the vehicle has a variable brake proportioning system, dynamic tests are run with the vehicle both laden and unladen. Fifteen snubs from 50 km/h are made for each of the two load conditions, using the same initial conditions specified in this appendix.

4. DATA REDUCTION

- (a) The data from each brake application prescribed in paragraph 3(e) above is filtered using a five-point, on-centre moving average for each data channel.
- (b) For each brake application prescribed in and pressure axis intercept (brake hold-off pressure) of the linear least squares equation best describing the measured torque output at each braked wheel as a function of measured line pressure applied at the same wheel. Only torque output values obtained from data collected when the vehicle deceleration is within the range of 0.15 g to 0.80 g are used in the regression analysis.
- (c) Average the results of paragraph (b) above to calculate the average brake factor and brake hold-off pressure for all brake applications for the front axle.

- (d) Average the results of paragraph (b) above to calculate the average brake factor and brake hold-off pressure for all brake applications for the rear axle.
- (e) Using the relationship between front and rear brake line pressure determined in paragraph 3(i) above and the dynamic tyre rolling radius, calculate the braking force at each axle as a function of front brake line pressure.
- (f) Calculate the braking rate of the vehicle as a function of the front brake line pressure using the following equation:

$$z = \frac{T_1 + T_2}{P \cdot g}$$

where:

z = braking rate at a given front brake line pressure

T_1, T_2 = braking forces at the front and rear axles respectively, corresponding to the same front brake line pressure

P = vehicle mass

- (g) Calculate the adhesion utilized at each axle as a function of braking rate using the following formulae:

$$f_1 = \frac{T_1}{P_1 + \frac{z \cdot h \cdot P \cdot g}{E}}$$

$$f_2 = \frac{T_2}{P_2 - \frac{z \cdot h \cdot P \cdot g}{E}}$$

The symbols are defined in paragraph 2 of this annex.

- (h) Plot f_1 and f_2 as a function of z , for both laden and unladen load conditions. These are the adhesion utilization curves for the vehicle, which must satisfy the requirements in paragraph 5.2(a)(ii) of this annex (or, in the case of Conformity of Production checks, these curves must satisfy the requirements in paragraph 6.2 of this annex).

ANNEX 6

TEST REQUIREMENTS FOR VEHICLES FITTED WITH ANTI-LOCK SYSTEMS

1. GENERAL

1.1. This annex defines the required braking performance for road vehicles fitted with anti-lock systems.

1.2. The anti-lock systems known at present comprise a sensor or sensors, a controller or controllers and a modulator or modulators. Any device of a different design which may be introduced in the future, or where an anti-lock braking function is integrated into another system, shall be deemed to be an anti-lock braking system within the meaning of this annex and annex 5 to this Regulation, if it provides performance equal to that prescribed by this annex.

2. DEFINITIONS

2.1. An **'anti-lock system'** is a part of a service braking system which automatically controls the degree of slip, in the direction of rotation of the wheel(s), on one or more wheels of the vehicle during braking.

2.2. **'Sensor'** means a component designed to identify and transmit to the controller the conditions of rotation of the wheel(s) or the dynamic conditions of the vehicle.

2.3. **'Controller'** means a component designed to evaluate the data transmitted by the sensor(s) and to transmit a signal to the modulator.

2.4. **'Modulator'** means a component designed to vary the braking force(s) in accordance with the signal received from the controller.

2.5. **'Directly controlled wheel'** means a wheel whose braking force is modulated according to data provided at least by its own sensor ⁽¹⁾.

2.6. **'Indirectly controlled wheel'** means a wheel whose braking force is modulated according to data provided by the sensor(s) of other wheel(s) ⁽¹⁾.

2.7. **'Full cycling'** means that the anti-lock system is repeatedly modulating the brake force to prevent the directly controlled wheels from locking. Brake applications where modulation only occurs once during the stop shall not be considered to meet this definition.

3. TYPES OF ANTI-LOCK SYSTEMS

3.1. A vehicle is deemed to be equipped with an anti-lock system within the meaning of paragraph 1 of annex 5 to this Regulation, if one of the following systems is fitted:

3.1.1. Category 1 anti-lock system

A vehicle equipped with a category 1 anti-lock system shall meet all the requirements of this annex.

3.1.2. Category 2 anti-lock system

A vehicle equipped with a category 2 anti-lock system shall meet all the requirements of this annex, except those of paragraph 5.3.5.

3.1.3. Category 3 anti-lock system

A vehicle equipped with a category 3 anti-lock system shall meet all the requirements of this annex, except those of paragraphs 5.3.4 and 5.3.5. On such vehicles, any individual axle which does not include at least one directly controlled wheel must fulfil the conditions of adhesion utilization and the wheel-locking sequence of annex 5 to this Regulation, instead of the adhesion utilization requirements prescribed in paragraph 5.2 of this annex. However, if the relative positions of the adhesion utilization curves do not meet the requirements of paragraph 3.1 of annex 5 to this Regulation, a check shall be made to ensure that the wheels on at least one of the rear axles do not lock before those of the front axle or axles under the conditions prescribed in paragraph 3.1 of annex 5 to this Regulation, with regard to the braking rate and the load respectively. These requirements may be checked on high- and low-adhesion road surfaces (about 0.8 and 0.3 maximum) by modulating the service braking control force.

4. GENERAL REQUIREMENTS

4.1. Any electrical failure or sensor anomaly that affects the system with respect to the functional and performance requirements in this annex, including those in the supply of electricity, the external wiring to the controller(s), the controller(s) ⁽²⁾ and the modulator(s) shall be signalled to the driver by a specific optical warning signal. The yellow warning signal specified in paragraph 5.2.21.1.2 of this Regulation shall be used for this purpose.

4.1.1. The warning signal shall light up when the anti-lock system is energized and with the vehicle stationary it shall be verified that none of the above-mentioned defects are present before extinguishing the signal.

4.1.2. The static sensor check may verify that a sensor was not functioning the last time that the vehicle was at a speed greater than 10 km/h ⁽³⁾. Also during this verification phase, the electrically controlled pneumatic modulator valve(s) shall cycle at least once.

4.1.3. The above-mentioned optical warning signal must be visible even in daylight and it must be easy for the driver to check that it is in working order.

4.2. In the event of a single electrical functional failure which only affects the anti-lock function, as indicated by the above-mentioned yellow warning signal, the subsequent service braking performance must not be less than 80 per cent of the prescribed performance according to the Type-O test with the engine disconnected. This corresponds to a stopping distance of $0.1 v + 0.0075 v^2$ (m) and a mean fully developed deceleration of 5.15 m/s^2 .

4.3. The operation of the anti-lock system must not be adversely affected by magnetic or electrical fields ⁽⁴⁾. (This shall be demonstrated by compliance with Regulation No 10, 02 series of amendments).

4.4. A manual device may not be provided to disconnect or change the control mode ⁽⁵⁾ of the anti-lock system.

5. SPECIAL PROVISIONS

5.1. Energy consumption

Vehicles equipped with anti-lock systems must maintain their performance when the service braking control device is fully applied for long periods. Compliance with this requirement shall be verified by means of the following tests:

5.1.1. Test procedure

5.1.1.1. The initial energy level in the energy storage device(s) shall be that specified by the manufacturer. This level shall be at least such as to ensure the efficiency prescribed for service braking when the vehicle is laden. The energy storage device(s) for pneumatic auxiliary equipment must be isolated.

5.1.1.2. From an initial speed of not less than 50 km/h, on a surface with a coefficient of adhesion of 0.3 ⁽⁶⁾ or less, the brakes of the laden vehicle shall be fully applied for a time t , during which time the energy consumed by the indirectly controlled wheels shall be taken into consideration and all directly controlled wheels must remain under control of the anti-lock system.

5.1.1.3. The vehicle's engine shall then be stopped or the supply to the energy transmission storage device(s) cut off.

5.1.1.4. The service braking control shall then be fully actuated four times in succession with the vehicle stationary.

5.1.1.5. When the brakes are applied for the fifth time, it must be possible to brake the vehicle with at least the performance prescribed for secondary braking of the laden vehicle.

5.1.2. Additional requirements

5.1.2.1. The coefficient of adhesion of the road surface shall be measured with the vehicle under test, by the method described in paragraph 1.1 of appendix 2 to this annex.

5.1.2.2. The braking test shall be conducted with the engine disconnected and idling, and with the vehicle laden.

5.1.2.3. The braking time t shall be determined by the formula:

$$t = \frac{v_{\max}}{7}$$

(but not less than 15 seconds)

where t is expressed in seconds and v_{\max} represents the maximum design speed of the vehicle expressed in km/h, with an upper limit of 160 km/h.

5.1.2.4. If the time t cannot be completed in a single braking phase, further phases may be used, up to a maximum of four in all.

5.1.2.5. If the test is conducted in several phases, no fresh energy shall be supplied between the phases of the test.

From the second phase, the energy consumption corresponding to the initial brake application may be taken into account, by subtracting one full brake application from the four full applications prescribed in paragraph 5.1.1.4 (and 5.1.1.5 and 5.1.2.6) of this annex for each of the second, third and fourth phases used in the test prescribed in paragraph 5.1.1 of this annex as applicable.

5.1.2.6. The performance prescribed in paragraph 5.1.1.5 of this annex shall be deemed to be satisfied if, at the end of the fourth application, with the vehicle stationary, the energy level in the storage device(s) is at or above that required for secondary braking with the laden vehicle.

5.2. Utilization of adhesion

5.2.1. The utilization of adhesion by the anti-lock system takes into account the actual increase in braking distance beyond the theoretical minimum. The anti-lock system shall be deemed to be satisfactory when the condition $\epsilon \geq 0.75$ is satisfied, where ϵ represents the adhesion utilized, as defined in paragraph 1.2 of appendix 2 to this annex.

5.2.2. The adhesion utilization ϵ shall be measured on road surfaces with a coefficient of adhesion of 0.3 ⁽⁶⁾ or less, and of about 0.8 (dry road), with an initial speed of 50 km/h. To eliminate the effects of differential brake temperatures it is recommended that z_{AL} be determined prior to the determination of k .

- 5.2.3. The test procedure to determine the coefficient of adhesion (k) and the formulae for calculation of the adhesion utilization (ϵ) shall be those laid down in appendix 2 to this annex.
- 5.2.4. The utilization of adhesion by the anti-lock system shall be checked on complete vehicles equipped with anti-lock systems of categories 1 or 2. In the case of vehicles equipped with category 3 anti-lock systems, only the axle(s) with at least one directly controlled wheel must satisfy this requirement.
- 5.2.5. The condition $\epsilon \geq 0,75$ shall be checked with the vehicle laden and unladen.
- The laden test on the high adhesion surface may be omitted if the prescribed force on the control device does not achieve full cycling of the anti-lock system.
- For the unladen test, the control force may be increased up to 100 daN if no cycling is achieved with its full force value (⁽⁷⁾). If 100 daN is insufficient to make the system cycle, then this test may be omitted.
- 5.3. Additional checks
- The following additional checks shall be carried out with the engine disconnected, with the vehicle laden and unladen:
- 5.3.1. The wheels directly controlled by an anti-lock system must not lock when the full force (⁽⁷⁾) is suddenly applied on the control device, on the road surfaces specified in paragraph 5.2.2 of this annex, at an initial speed of $v = 40$ km/h and at a high initial speed $v = 0.8 v_{\max} \leq 120$ km/h (⁽⁸⁾);
- 5.3.2. When an axle passes from a high-adhesion surface (k_H) to a low-adhesion surface (k_L), where $k_H \geq 0.5$ and $k_H/k_L \geq 2$ (⁽⁹⁾), with the full force (⁽⁷⁾) applied on the control device, the directly controlled wheels must not lock. The running speed and the instant of applying the brakes shall be so calculated that, with the anti-lock system fully cycling on the high-adhesion surface, the passage from one surface to the other is made at high and at low speed, under the conditions laid down in paragraph 5.3.1 (⁽⁸⁾);
- 5.3.3. When a vehicle passes from a low-adhesion surface (k_L) to a high-adhesion surface (k_H) where $k_H \geq 0.5$ and $k_H/k_L \geq 2$ (⁽⁹⁾), with the full force (⁽⁷⁾) applied on the control device, the deceleration of the vehicle must rise to the appropriate high value within a reasonable time and the vehicle must not deviate from its initial course. The running speed and the instant of applying the brake shall be so calculated that, with the anti-lock system fully cycling on the low-adhesion surface, the passage from one surface to the other occurs at approximately 50 km/h;
- 5.3.4. The provisions of this paragraph shall only apply to vehicles equipped with anti-lock systems of categories 1 or 2. When the right and left wheels of the vehicle are situated on surfaces with differing coefficients of adhesion (k_H and k_L), where $k_H \geq 0.5$ and $k_H/k_L \geq 2$ (⁽⁹⁾), the directly controlled wheels must not lock when the full force (⁽⁷⁾) is suddenly applied on the control device at a speed of 50 km/h;
- 5.3.5. Furthermore, laden vehicles equipped with anti-lock systems of category 1 shall, under the conditions of paragraph 5.3.4 of this annex satisfy the prescribed braking rate in appendix 3 to this annex;
- 5.3.6. However, in the tests provided in paragraphs 5.3.1, 5.3.2, 5.3.3, 5.3.4 and 5.3.5 of this annex, brief periods of wheel-locking shall be allowed. Furthermore, wheel-locking is permitted when the vehicle speed is less than 15 km/h; likewise, locking of indirectly controlled wheels is permitted at any speed, but stability and steerability must not be affected and the vehicle must not exceed a yaw angle of 15 or deviate from a 3.5 m wide lane;
- 5.3.7. During the tests provided in paragraphs 5.3.4 and 5.3.5 of this annex, steering correction is permitted, if the angular rotation of the steering control is within 120 during the initial 2 seconds, and not more than 240 in all. Furthermore, at the beginning of these tests the longitudinal median plane of the vehicle must pass over the boundary between the high- and low-adhesion surfaces and during these tests no part of the tyres must cross this boundary.

Notes

- (¹) Anti-lock systems with select-high control are deemed to include both directly and indirectly controlled wheels; in systems with select-low control, all sensed wheels are deemed to be directly controlled wheels.
- (²) Until uniform test procedures have been agreed, the manufacturer shall provide the Technical Service with an analysis of potential failures within the controller(s) and their effects. This information shall be subject to discussion and agreement between the Technical Service and the vehicle manufacturer.
- (³) The warning signal may light up again while the vehicle is stationary, provided that it is extinguished before the vehicle speed reaches 10 km/h when no defect is present.
- (⁴) Until uniform test procedures have been agreed, the manufacturers shall provide the Technical Services with their test procedures and results.
- (⁵) It is understood that devices changing the control mode of the anti-lock system are not subject to paragraph 4.4. if in the changed control mode condition all requirements to the category of anti-lock systems, with which the vehicle is equipped, are fulfilled.
- (⁶) Until such test surfaces become generally available, tyres at the limit of wear, and higher values up to 0.4 may be used at the discretion of the Technical Service. The actual value obtained and the type of tyres and surface shall be recorded.
- (⁷) 'Full force' means the maximum force laid down in annex 3 to this Regulation; a higher force may be used if required to activate the anti-lock system.
- (⁸) The purpose of these tests is to check that the wheels do not lock and that the vehicle remains stable; it is not necessary, therefore, to make complete stops and bring the vehicle to a halt on the low-adhesion surface.
- (⁹) k_H is the high-adhesion surface coefficient
 k_L is the low-adhesion surface coefficient
 k_H and k_L are measured as laid down in appendix 2 to this annex.

ANNEX 6

Appendix 1

SYMBOLS AND DEFINITIONS

TABLE: SYMBOLS AND DEFINITIONS

Symbols	Notes
E	wheelbase
ε	the adhesion utilized of the vehicle: quotient of the maximum braking rate with the anti-lock system operative (z_{AL}) and the coefficient of adhesion (k)
ε_i	the ε -value measured on axle i (in the case of a motor vehicle with a category 3 anti-lock system)
ε_H	the ε -value on the high-adhesion surface
ε_L	the ε -value on the low-adhesion surface
F	force (N)
F_{dyn}	normal reaction of road surface under dynamic conditions with the anti-lock system operative
F_{idyn}	F_{dyn} on axle i in case of power-driven vehicles
F_i	normal reaction of road surface on axle i under static conditions
F_M	total normal static reaction of road surface on all wheels of power-driven vehicle
$F_{Mnd}^{(1)}$	total normal static reaction of road surface on the unbraked and non-driven axles of the power-driven vehicle
$F_{Md}^{(1)}$	total normal static reaction of road surface on the unbraked and driven axles of the power-driven vehicle
$F_{WM}^{(1)}$	$0.01 F_{Mnd} + 0.015 F_{Md}$
g	acceleration due to gravity (9.81 m/s ²)
h	height of centre of gravity specified by the manufacturer and agreed by the Technical Service conducting the approval test
k	coefficient of adhesion between tyre and road
k_f	k-factor of one front axle
k_H	k-value determined on the high-adhesion surface
k_i	k-value determined on axle i for a vehicle with a category 3 anti-lock system
k_L	k-value determined on the low-adhesion surface
k_{lock}	value of adhesion for 100 % slip
k_M	k-factor of the power-driven vehicle
k_{peak}	maximum value of the curve 'adhesion versus slip'
k_r	k-factor of one rear axle
P	mass of individual vehicle (kg)
R	ratio of k_{peak} to k_{lock}
t	time interval (s)
t_m	mean value of t
t_{min}	minimum value of t
z	braking rate
z_{AL}	braking rate z of the vehicle with the anti-lock system operative
z_m	mean braking rate
z_{max}	maximum value of z
z_{MALS}	z_{AL} of the power-driven vehicle on a 'split surface'

(1) F_{Mnd} and F_{Md} in case of two-axled motor vehicles: these symbols may be simplified to corresponding F_i — symbols.

ANNEX 6

Appendix 2

UTILIZATION OF ADHESION

1. METHOD OF MEASUREMENT

1.1. Determination of the coefficient of adhesion (k).

1.1.1. The coefficient of adhesion (k) shall be determined as the quotient of the maximum braking forces without locking, the wheels and the corresponding dynamic load on the axle being brakes.

1.1.2. The brakes shall be applied on only one axle of the vehicle under test, at an initial speed of 50 km/h. The braking forces shall be distributed between the wheels of the axle to reach maximum performance. The anti-lock system shall be disconnected, or inoperative, between 40 km/h and 20 km/h.

1.1.3. A number of tests at increments of line pressure shall be carried out to determine the maximum braking rate of the vehicle (z_{max}). During each test, a constant input force shall be maintained and the braking rate will be determined by reference to the time taken (t) for the speed to reduce from 40 km/h to 20 km/h using the formula:

$$z = \frac{0,566}{t}$$

z_{max} is the maximum value of z; t is in seconds.

1.1.3.1. Wheel lock may occur below 20 km/h.

1.1.3.2. Starting from the minimum measured value of t, called t_{min} , then select three values of t comprised within t_{min} and $1.05 t_{min}$ and calculate their arithmetical mean value t_m ,

then calculate: $z_m = \frac{0,566}{t_m}$

If it is demonstrated that for practical reasons the three values defined above cannot be obtained, then the minimum time t_{min} may be utilized. However, the requirements of paragraph 1.3 shall still apply.

1.1.4. The braking forces shall be calculated from the measured braking rate and the rolling resistance of the unbraked axle which is equal to 0.015 and 0.010 of the static axle load for a driven axle and a non-driven axle, respectively.

1.1.5. The dynamic load on the axle shall be that given by the formulae in annex 5 to this Regulation.

1.1.6. The value of k shall be rounded to three decimal places.

1.1.7. Then, the test will be repeated for the other axle(s) as defined in paragraphs 1.1.1 to 1.1.6 above.

1.1.8. For example, in the case of a two-axle rear-wheel drive vehicle, with the front axle (1) being braked, the coefficient of adhesion (k) is given by:

$$K_f = \frac{Z_m \cdot P \cdot g - 0,015 F_1}{F_1 + \frac{h}{E} Z_m \cdot P \cdot g}$$

The other symbols (P, h, E) are defined in annex 5 to this Regulation.

1.1.9. One coefficient will be determined for the front axle k_f and one for the rear axle k_r .

1.2. Determination of the adhesion utilized (ϵ).

1.2.1. The adhesion utilized (ϵ) is defined as the quotient of the maximum braking rate with the anti-lock system operative (z_{AL}) and the coefficient of adhesion (k_M) i.e.,

$$\epsilon = \frac{z_{AL}}{k_M}$$

- 1.2.2. From an initial vehicle speed of 55 km/h, the maximum braking rate (z_{AL}) shall be measured with full cycling of the anti-lock braking system and based on the average value of three tests, as in paragraph 1.1.3 of this appendix, using the time taken for the speed to reduce from 45 km/h to 15 km/h, according to the following formula:

$$z_{AL} = \frac{0,849}{t_m}$$

- 1.2.3. The coefficient of adhesion k_M shall be determined by weighting with the dynamic axle loads.

$$K_M = \frac{k_r \cdot F_{fdyn} + k_r \cdot F_{rdyn}}{P \cdot g}$$

where:

$$F_{fdyn} = F_f + \frac{h}{E} \cdot z_{AL} \cdot P \cdot g$$

$$F_{rdyn} = F_r + \frac{h}{E} \cdot z_{AL} \cdot P \cdot g$$

- 1.2.4. The value of shall be rounded to two decimal places.
- 1.2.5. In the case of a vehicle equipped with an anti-lock system of categories 1 or 2, the value of z_{AL} will be based on the whole vehicle, with the anti-lock system in operation, and the adhesion utilized (ε) is given by the same formula quoted in paragraph 1.2.1 of this appendix.
- 1.2.6. In the case of a vehicle equipped with an anti-lock system of category 3, the value of z_{AL} will be measured on each axle which has at least one directly controlled wheel. For example, for a two-axle rear-wheel drive vehicle with an anti-lock system acting only on the rear axle (2), the adhesion utilized (ε) is given by:

$$\varepsilon_2 = \frac{z_{AL} \cdot P \cdot g - 0,010 F}{k_2 (F_2 - \frac{h}{E} \cdot z_{AL} \cdot P \cdot g)}$$

This calculation shall be made for each axle having at least one directly controlled wheel.

- 1.3. If $\varepsilon > 1,00$, the measurements of coefficients of adhesion shall be repeated.

A tolerance of 10 % is accepted.

ANNEX 6

Appendix 3

PERFORMANCE ON DIFFERING ADHESION SURFACES

- 1.1. The prescribed braking rate referred to in paragraph 5.3.5 of this annex may be calculated by reference to the measured coefficient of adhesion of the two surfaces on which this test is carried out. These two surfaces must satisfy the conditions prescribed in paragraph 5.3.4 of this annex.
- 1.2. The coefficient of adhesion (k_H and k_L) of the high- and low-adhesion surfaces, respectively, shall be determined in accordance with the provisions in paragraph 1.1 of appendix 2 to this annex.
- 1.3. The braking rate (z_{MALS}) for laden vehicles shall be:

$$z_{MALS} \geq 0,75 \left(\frac{4k_H + k_L}{5} \right) \text{ et } z_{MALS} \geq k_L$$

ANNEX 6

Appendix 4

METHOD OF SELECTION OF THE LOW ADHESION SURFACE

1. Details of the coefficient of adhesion of the surface selected, as defined in paragraph 5.1.1.2 of this annex, must be given to the Technical Service.
 - 1.1. These data must include a curve of the coefficient of adhesion versus slip (from 0 to 100 per cent slip) for a speed of approximately 40 km/h.
 - 1.1.1. The maximum value of the curve will represent k_{peak} and the value at 100 per cent slip will represent k_{lock} .
 - 1.1.2. The ratio R shall be determined as the quotient of the k_{peak} and k_{lock} .
$$R = \frac{k_{\text{peak}}}{k_{\text{lock}}}$$
 - 1.1.3. The value of R shall be rounded to one decimal place.
 - 1.1.4. The surface to be used must have a ratio R between 1.0 and 2.0 ⁽¹⁾.
 2. Prior to the tests, the Technical Service shall ensure that the selected surface meets the specified requirements and shall be informed of the following:
 - test method to determine R,
 - type of vehicle,
 - axle load and tyres (different loads and different tyres have to be tested and the results shown to the Technical Service which will decide if they are representative for the vehicle to be approved).
 - 2.1. The value of R shall be mentioned in the test report.

The calibration of the surface has to be carried out at least once a year with a representative vehicle to verify the stability of R.

⁽¹⁾ Until such test surfaces become generally available, a ratio R up to 2.5 is acceptable, subject to discussion with the Technical Service.

ANNEX 7

INERTIA DYNAMOMETER TEST METHOD FOR BRAKE LININGS

1. GENERAL

- 1.1. The procedure described in this annex may be applied in the event of a modification of vehicle type resulting from the fitting of brake linings of another type to vehicles which have been approved in accordance with this Regulation.
- 1.2. The alternative types of brake linings shall be checked by comparing their performance with that obtained from the brake linings with which the vehicle was equipped at the time of approval and conforming to the components identified in the relevant information document, a model of which is given in annex 1 to this Regulation.
- 1.3. The Technical Authority responsible for conducting approval tests may at its discretion require comparison of the performance of the brake linings to be carried out in accordance with the relevant provisions contained in annex 3 to this Regulation.
- 1.4. Application for approval by comparison shall be made by the vehicle manufacturer or by his duly accredited representative.
- 1.5. In the context of this annex 'vehicle' shall mean the vehicle type approved according to this Regulation and for which it is requested that the comparison shall be considered satisfactory.

2. TEST EQUIPMENT

- 2.1. A dynamometer having the following characteristics shall be used for the tests:
 - 2.1.1. it shall be capable of generating the inertia required by paragraph 3.1 of this annex, and have the capacity to meet the requirements prescribed by paragraph 1.5 of annex 3 to this Regulation with respect to the Type-I fade test;
 - 2.1.2. the brakes fitted shall be identical with those of the original vehicle type concerned;
 - 2.1.3. air cooling, if provided, shall be in accordance with paragraph 3.4 of this annex;
 - 2.1.4. the instrumentation for the test shall be capable of providing at least the following data:
 - 2.1.4.1. a continuous recording of disc or drum rotational speed;
 - 2.1.4.2. number of revolutions completed during a stop, to resolution not greater than one eighth of a revolution;
 - 2.1.4.3. stop time;
 - 2.1.4.4. a continuous recording of the temperature measured in the centre of the path swept by the lining or at mid-thickness of the disc or drum or lining;
 - 2.1.4.5. a continuous recording of brake application control line pressure or force;
 - 2.1.4.6. a continuous recording of brake output torque.

3. TEST CONDITIONS

- 3.1. The dynamometer shall be set as close as possible, with ± 5 per cent tolerance, to the rotary inertia equivalent to that part of the total inertia of the vehicle braked by the appropriate wheel(s) according to the following formula:

$$I = M R^2$$

where

I = rotational inertia (kgm^2)

R = dynamic tyre rolling radius (m)

M = that part of the maximum mass of the vehicle braked by the appropriate wheel(s). In the case of a single-ended dynamometer, this part shall be calculated from the design braking distribution when deceleration corresponds to the appropriate value given in paragraph 2.1.1 (A) of annex 3 to this Regulation.

- 3.2. The initial rotational speed of the inertia dynamometer shall correspond to the linear speed of the vehicle as prescribed in paragraph 2.1.1 (A) of annex 3 to this Regulation and shall be based on the dynamic rolling radius of the tyre.
- 3.3. Brake linings shall be at least 80 per cent bedded and shall not have exceeded a temperature of 180 °C during the bedding procedure, or alternatively, at the vehicle manufacturer's request, be bedded in accordance with his recommendations.
- 3.4. Cooling air may be used, flowing over the brake in a direction perpendicular to its axis of rotation. The velocity of the cooling air flowing over the brake shall be not greater than 10 km/h. The temperature of the cooling air shall be the ambient temperature.
4. TEST PROCEDURE
- 4.1. Five sample sets of the brake lining shall be subjected to the comparison test; they shall be compared with five sets of linings conforming to the original components identified in the information document concerning the first approval of the vehicle type concerned.
- 4.2. Brake lining equivalence shall be based on a comparison of the results achieved using the test procedures prescribed in this annex and in accordance with the following requirements.
- 4.3. Type-O cold performance test
- 4.3.1. Three brake applications shall be made when the initial temperature is below 100 °C. The temperature shall be measured in accordance with the provisions of paragraph 2.1.4.4 of this annex.
- 4.3.2. Brake applications shall be made from an initial rotational speed equivalent to that given in paragraph 2.1.1 (A) of annex 3 to this Regulation, and the brake shall be applied to achieve a mean torque equivalent to the deceleration prescribed in that paragraph. In addition, tests shall also be carried out at several rotational speeds, the lowest being equivalent to 30 per cent of the maximum speed of the vehicle and the highest being equivalent to 80 per cent of that speed.
- 4.3.3. The mean braking torque recorded during the above cold performance tests on the linings being tested for the purpose of comparison shall, for the same input measurement, be within the test limits ± 15 per cent of the mean braking torque recorded with the brake linings conforming to the component identified in the relevant application for vehicle type approval.
- 4.4. Type-I test (fade test)
- 4.4.1. Heating procedure
- 4.4.1.1. Brake linings shall be tested according to the procedure given in paragraph 1.5.1 of annex 3 to this Regulation.
- 4.4.2. Hot performance
- 4.4.2.1. On completion of the tests required under paragraph 4.4.1 of this annex, the hot braking performance test specified in paragraph 1.5.2 of annex 3 to this Regulation shall be carried out.
- 4.4.2.2. The mean braking torque recorded during the above hot performance tests on the linings being tested for the purpose of comparison shall, for the same input measurement, be within the test limits ± 15 per cent of the mean braking torque recorded with the brake linings conforming to the component identified in the relevant application for vehicle type approval.
5. INSPECTION OF BRAKE LININGS
- 5.1. Brake linings shall be visually inspected on completion of the above tests to check that they are in satisfactory condition for continued use in normal service.
-

Propuesta de Decisión del Consejo relativa a la adhesión de la Comunidad Europea al Reglamento nº 109 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre la homologación de la producción de neumáticos recauchutados para los vehículos industriales y sus remolques

(2000/C 212 E/05)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

COM(1999) 727 *final* — 2000/0003(AVC)

(Presentada por la Comisión el 6 de enero de 2000)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

garantizar un grado elevado de seguridad y protección del medio ambiente.

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista la Decisión 97/836/CE del Consejo, de 27 de noviembre de 1997, relativa a la adhesión de la Comunidad Europea al Acuerdo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en éstos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones ⁽¹⁾ («Acuerdo revisado de 1958») y, en particular, el apartado 3 del artículo 3 y el segundo guión del apartado 2 del artículo 4,

Vista la Propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen conforme del Parlamento Europeo,

Considerando lo siguiente:

(1) El objetivo de las prescripciones armonizadas del Reglamento nº 109 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre la homologación de la producción de neumáticos recauchutados para los vehículos industriales y sus remolques es eliminar los obstáculos técnicos al comercio de vehículos de motor entre las Partes contratantes en lo que se refiere a los neumáticos recauchutados y

(2) El Reglamento nº 109 ha sido notificado a las Partes contratantes y ha entrado en vigor con respecto a las Partes contratantes que no han notificado su desacuerdo en la fecha o fechas que se especificaron como un Reglamento adjunto al Acuerdo Revisado de 1958.

(3) Con el fin de permitir a los operadores económicos tomar las medidas adecuadas para cumplir a su debido tiempo las prescripciones del Reglamento nº 109 y no perturbar el mercado de los neumáticos recauchutados, particularmente por que las fechas de entrada en vigor en los Estados miembros fueran diferentes, la aplicación uniforme de este Reglamento en toda la Comunidad será regulada posteriormente mediante una Directiva comunitaria. El Reglamento nº 109 no se integrará, de todos modos, en el procedimiento de homologación de los vehículos de motor y sus remolques.

DECIDE:

Artículo único

La Comunidad Europea se adhiere al Reglamento nº 109 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre la homologación de la producción de neumáticos recauchutados para los vehículos industriales y sus remolques ⁽²⁾.

⁽¹⁾ DO L 346 de 17.12.1997, p. 78.

⁽²⁾ Cf. documento E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev. 2/Ad. 108.

RÈGLEMENT N° 109

de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/NU)

PRESCRIPTIONS UNIFORMES RELATIVES À L'HOMOLOGATION DE LA FABRICATION DE PNEUMATIQUES RECHAPÉS POUR LES VÉHICULES UTILITAIRES ET LEURS REMORQUES

(E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rév.2/Add.108)

1. DOMAINE D'APPLICATION

Le présent Règlement s'applique à la fabrication de pneumatiques rechapés destinés à équiper les véhicules utilitaires et leurs remorques pour utilisation routière, à l'exception:

- 1.1. Des pneumatiques rechapés pour voitures particulières et pour leurs remorques;
- 1.2. Des pneumatiques rechapés dont la catégorie de vitesse est inférieure à 80 km/h;
- 1.3. Des pneumatiques pour cycles et motocycles;
- 1.4. Des pneumatiques originellement dépourvus de symbole de catégorie de vitesse et/ou d'indice de charge;
- 1.5. Des pneumatiques originellement dépourvus d'homologation de type et d'inscription «E» ou «e».

2. DÉFINITIONS — Voir également la figure de l'annexe 9

Au sens du présent Règlement on entend par:

- 2.1. «Gamme de pneumatiques rechapés» — La gamme de pneumatiques rechapés selon le paragraphe 4.1.4;
- 2.2. «Structure d'un pneumatique» — Les caractéristiques techniques de la carcasse du pneumatique. On distingue notamment les structures ci-après:
 - 2.2.1. «Diagonal», un pneumatique dont les câblés des plis s'étendent jusqu'aux talons et sont orientés de façon à former des angles alternés sensiblement inférieurs à 90° par rapport à la ligne médiane de la bande de roulement;
 - 2.2.2. «Ceinturé croisé», un pneumatique de construction diagonale dans lequel la carcasse est bridée par une ceinture formée de deux ou plusieurs couches de câblés essentiellement inextensibles, formant des angles alternés proches de ceux de la carcasse;
 - 2.2.3. «Radial», un pneumatique dont les câblés des plis s'étendent jusqu'aux talons et sont orientés de façon à former un angle sensiblement égal à 90° par rapport à la ligne médiane de la bande de roulement et dont la carcasse est stabilisée par une ceinture circonférentielle essentiellement inextensible.
- 2.3. «Catégorie d'utilisation»
 - 2.3.1. Pneumatique normal, un pneumatique destiné uniquement à une utilisation routière normale;
 - 2.3.2. Pneumatique spécial, un pneumatique destiné à une utilisation mixte, sur route et hors de la route, et/ou à une vitesse limitée;
 - 2.3.3. Pneumatique neige, un pneumatique dont le dessin de la bande de roulement, ou dont le dessin de la bande de roulement et la structure, sont essentiellement conçus pour assurer, dans la boue et dans la neige fraîche ou fondante, une meilleure performance que celle d'un pneumatique normal. Le dessin de la bande de roulement d'un pneumatique neige consiste généralement en rainures (nervures) et pavés massifs plus largement espacés que sur un pneumatique normal.
- 2.4. «Talon», l'élément du pneumatique dont la forme et la structure lui permettent de s'adapter à la jante et de maintenir le pneumatique sur celle-ci;
- 2.5. «Câblé», les fils formant les tissus des plis dans le pneumatique;
- 2.6. «Pli», une nappe constituée de câblés «caoutchoutés», disposés parallèlement les uns aux autres;
- 2.7. «Ceinture», pour un pneumatique à structure radiale ou un pneumatique à structure ceinturé croisé, désigne une ou plusieurs couches de matériau(x) sous-jacentes à la bande de roulement et orientées sensiblement en direction de la ligne médiane de cette dernière de manière à assurer le bridage circonférentiel de la carcasse;
- 2.8. «Fausse ceinture», pour un pneumatique à structure diagonale, désigne un pli intermédiaire situé entre la carcasse et la bande de roulement;
- 2.9. «Fausse ceinture de protection», pour un pneumatique à structure radiale, désigne un pli intermédiaire facultatif situé entre la bande de roulement et la ceinture en vue de minimiser la détérioration de cette dernière;
- 2.10. «Bandelette talon», le matériau qui dans la zone du talon protège la carcasse contre l'usure par frottement ou abrasion provoquée par la jante;
- 2.11. «Carcasse», la partie structurelle du pneumatique autre que la bande de roulement et les gommages de flanc extérieures qui, lorsque le pneumatique est gonflé, supporte la charge;
- 2.12. «Bande de roulement», la partie du pneumatique conçue pour entrer en contact avec le sol, protéger la carcasse contre la détérioration mécanique et contribuer à assurer l'adhérence au sol;

- 2.13. «Flanc», la partie du pneumatique située entre la bande de roulement et la zone qui doit être couverte par le rebord de la jante;
- 2.14. «Zone basse du pneumatique», la zone comprise entre la partie représentant la largeur maximale du pneumatique et la zone destinée à être recouverte par le rebord de la jante;
- 2.15. «Rainure de la bande de roulement», l'espace entre deux nervures ou deux pavés adjacents de la sculpture;
- 2.16. «Grosueur du boudin», la distance linéaire entre les extérieurs des flancs d'un pneumatique gonflé, lorsqu'il est adapté sur la jante de mesure spécifiée, mais non compris le relief constitué par les inscriptions, les décorations, les cordons ou nervures de protection;
- 2.17. «Grosueur hors tout», la distance linéaire entre les extérieurs des flancs d'un pneumatique gonflé, lorsqu'il est monté sur la jante de mesure spécifiée, y compris les inscriptions, les décorations, les cordons ou nervures de protection;
- 2.18. «Hauteur du boudin», la distance égale à la moitié de la différence existant entre le diamètre extérieur du pneumatique et le diamètre nominal de la jante;
- 2.19. «Rapport nominal d'aspect», le centuple du nombre obtenu en divisant le nombre exprimant la hauteur nominale du boudin par le nombre exprimant la grosueur nominale du boudin, les deux dimensions étant exprimées dans les mêmes unités;
- 2.20. «Diamètre extérieur», le diamètre hors tout du pneumatique gonflé, fraîchement rechapé;
- 2.21. «Désignation de la dimension du pneumatique», une désignation faisant apparaître:
- 2.21.1. La grosueur nominale du boudin. Elle doit être exprimée en millimètres, sauf pour les types de pneumatiques dont la désignation figure dans la première colonne des tableaux de l'annexe 5 du présent Règlement;
- 2.21.2. Le rapport nominal d'aspect, sauf pour les pneumatiques dont la désignation figure dans la première colonne des tableaux de l'annexe 5 du présent Règlement;
- 2.21.3. Un nombre conventionnel «d» (le symbole «d») caractérisant le diamètre nominal de la jante et correspondant à son diamètre exprimé soit par des codes (nombres inférieurs à 100) soit en millimètres (nombres supérieurs à 100). Les deux peuvent également figurer ensemble;
- 2.21.3.1. Les valeurs des symboles «d», exprimées en millimètres, sont indiquées ci-après:

Code du diamètre nominal de la jante — «d»	Valeur du symbole «d» exprimée en mm
8	203
9	229
10	254
11	279
12	305
13	330
14	356
15	381
16	406
17	432
18	457
19	483
20	508
21	533
22	559
24	610
25	635
14.5	368
16.5	419
17.5	445
19.5	495
20.5	521
22.5	572
24.5	622
26	660
28	711
30	762

- 2.22. «Diamètre nominal de la jante (d)», le diamètre de la jante sur laquelle un pneumatique est destiné à être monté;
- 2.23. «Jante», le support pour un ensemble pneumatique et chambre à air ou pour un pneumatique sans chambre à air sur lequel les talons du pneumatique viennent s'appuyer;
- 2.24. «Jante de mesure», la jante spécifiée comme étant une «largeur de jante de mesure» ou «largeur de jante de construction» pour désigner une taille donnée de pneumatique dans toute édition d'une ou plusieurs Normes internationales de pneumatiques;
- 2.25. «Jante d'essai», une jante quelconque définie comme étant agréée, recommandée ou autorisée dans une des Normes internationales sur les pneumatiques pour un pneu de cette taille ou de ce type;
- 2.26. «Norme internationale sur les pneumatiques», l'un quelconque des recueils de normes suivants:
- a) Organisation technique européenne du pneu et de la jante (ETRTO) ⁽¹⁾: «Standards Manual»
 - b) Organisation technique européenne du pneu et de la jante (ETRTO) ⁽¹⁾: «Engineering Design Information — obsolete data»
 - c) The Tire and Rim Association Inc. (TRA) ⁽²⁾: «Year Book»
 - d) The Japan Automobile Tire Manufacturers Association (JATMA) ⁽³⁾: «Year Book»
 - e) The Tyre and Rim Association of Australia (TRAA) ⁽⁴⁾: «Standards Manual»
 - f) The Associação Brasileira de Pneus e Aros (ABPA) ⁽⁵⁾: «Manual de Normal Technicas»
 - g) The Scandinavian Tyre and Rim Organisation (STRO) ⁽⁶⁾: «Data Book»

Les normes des pneumatiques peuvent être obtenues aux adresses suivantes:

⁽¹⁾ ETRTO, 32, av. Brugmann-Bte 2, B-1060 Bruxelles.

⁽²⁾ TRA, 175 Montrose West Avenue, Suite 150, Copley, Ohio, 44321 États-Unis d'Amérique.

⁽³⁾ JATMA, 9th Floor, Toranomom Building No 1-12, 1-Chome Toranomom Minato-ku, Tokyo 105, Japon.

⁽⁴⁾ TRAA, Suite 1, Hawthorn House, 795 Glenferrie Road, Hawthorn, Victoria, 3122 Australie.

⁽⁵⁾ ABPA, Avenida Paulista 244-12° Andar, CEP, 01310 São Paulo, SP Brésil.

⁽⁶⁾ STRO, Älggatan 48 A, Nb, S-216 15 Malmö.

- 2.27. «Arrachement», la séparation de morceaux de gomme de la bande de roulement;
- 2.28. «Décèlement des câblés», la séparation des câblés du revêtement de gomme qui les entoure;
- 2.29. «Décèlement des plis», la séparation entre plis adjacents;
- 2.30. «Décèlement de la bande de roulement», la séparation de la bande de roulement de la carcasse;
- 2.31. «Description de service», la juxtaposition spécifique de l'indice de charge et du code de catégorie de vitesse du pneumatique;
- 2.32. «Indice de charge», un code numérique qui indique la charge que peut supporter le pneumatique à la vitesse caractéristique de la catégorie de vitesse dont il relève et lorsqu'il est utilisé conformément aux prescriptions d'utilisation définies par le fabricant. Un pneumatique peut avoir plus d'un indice de charge pour indiquer sa capacité de charge lorsqu'il est utilisé en montage simple ou en montage jumelé, ou pour indiquer une autre capacité de charge (Point unique) pour laquelle une variation de charge, selon le paragraphe 2.35 et l'annexe 8 du présent Règlement, n'est pas autorisée.
- La liste des indices de charge et des masses correspondantes figure à l'annexe 4 du présent Règlement.
- 2.33. «Code de vitesse» désigne:
- 2.33.1. Un code alphabétique indiquant la vitesse à laquelle le pneumatique peut transporter la masse déterminée par l'indice de charge correspondant;

2.33.2. Les codes de vitesse et les vitesses correspondantes sont indiqués dans le tableau ci-après:

Code de vitesse	Vitesse maximale correspondante (km/h)
F	80
G	90
J	100
K	110
L	120
M	130
N	140
P	150
Q	160
R	170
S	180
T	190
U	200
H	210

- 2.34. «Point unique», la description de service supplémentaire inscrite à côté de la description de service normale. Elle ne doit pas être utilisée pour calculer une variation de capacité de charge telle que définie au paragraphe 2.35 et dans l'annexe 8 du présent Règlement;
- 2.35. «Variation de la capacité de charge en fonction de la vitesse», autre valeur de capacité de charge du pneumatique lorsqu'il est utilisé à une vitesse différente de celle donnée par le code de vitesse dans la description de service normale. Les variations autorisées figurent au tableau de l'annexe 8 du présent Règlement;
- 2.36. «Entreprise de rechapage», le site ou le groupe de sites de production des pneumatiques rechapés.
- 2.37. «Rechapage», le terme générique qui désigne la remise en état d'un pneu usé par le remplacement de la bande de roulement usagée par un matériau neuf. Ce terme peut aussi désigner la réfection de la surface extérieure du flanc et le remplacement de la fausse ceinture ou de la nappe de protection. Il englobe les procédés ci-après:
- 2.37.1. «Rechapage de sommet», remplacement de la bande de roulement;
- 2.37.2. «Rechapage de sommet, avec chevauchement», remplacement de la bande de roulement, le matériau neuf recouvrant également une partie du flanc;
- 2.37.3. «Talon à talon», remplacement de la bande de roulement et réfection du flanc, y compris tout ou partie de la zone basse du pneu.
- 2.38. «Enveloppe», le pneu usé, comportant la carcasse et ce qu'il reste du matériau de la bande de roulement et du flanc;
- 2.39. «Meulage», processus consistant à enlever le matériaux usé de l'enveloppe en vue de préparer la surface qui recevra le matériau neuf;
- 2.40. «Réparation», remise en état de l'enveloppe endommagée dans les limites convenues;
- 2.41. «Matériau pour bande de roulement», matériau se présentant sous une forme adaptée au remplacement de la bande de roulement usagée. Il peut s'agir par exemple, de:
- 2.41.1. «Croissant pour rechapage», longueur présectionnée de matériau qui a été extrudé pour obtenir le profil de coupe désiré et qui est ensuite fixé à froid sur l'enveloppe préparée. Le matériau neuf doit être vulcanisé;
- 2.41.2. «Ruban de bobinage», ruban de matériau pour bande de roulement qui est directement extrudé et embobiné sur l'enveloppe préparée jusqu'à obtenir le contour de coupe désiré. Le matériau neuf doit être vulcanisé;
- 2.41.3. «Extrusion directe», matériau pour bande de roulement extrudé pour obtenir le profil de coupe désiré. Directement extrudé sur l'enveloppe préparée, le matériau neuf doit être vulcanisé;
- 2.41.4. «Prévulcanisée», bande de roulement préalablement façonnée et vulcanisée appliquée sur l'enveloppe préparée. Le matériau neuf doit être lié à l'enveloppe.
- 2.42. «Revêtement pour flanc», matériau utilisé pour recouvrir les flancs de l'enveloppe permettant ainsi de porter les inscriptions voulues;
- 2.43. «Gomme contact», matériau utilisé comme couche adhésive entre la bande de roulement neuve et l'enveloppe et pour des réparations mineures;
- 2.44. «Adhésif», solution adhésive destinée à maintenir les matériaux neufs en place avant vulcanisation;
- 2.45. «Vulcanisation», terme employé pour décrire la modification des propriétés physiques du matériau neuf. Elle est généralement provoquée en le soumettant à la chaleur et à une pression pendant une durée donnée, dans des conditions contrôlées.

3. INSCRIPTIONS

- 3.1. On trouvera à l'annexe 3 du présent Règlement un exemple de la disposition des inscriptions d'un pneumatique rechapé;
- 3.2. Les pneumatiques rechapés doivent comporter sur les deux flancs, dans le cas de pneumatiques symétriques, et au moins sur le flanc extérieur, dans le cas des pneumatiques asymétriques:
- 3.2.1. Le nom de fabrique ou la marque de commerce;
- 3.2.2. La désignation de la dimension du pneumatique telle que définie au paragraphe 2.21;
- 3.2.3. Le type de structure comme suit:
- 3.2.3.1. Sur les pneumatiques à structure diagonale, aucune indication ou la lettre «D» placée avant l'inscription relative au diamètre de la jante;
- 3.2.3.2. Sur les pneumatiques à structure radiale, la lettre «R» placée avant l'inscription relative au diamètre de la jante et, éventuellement, la mention «RADIAL»;
- 3.2.3.3. Sur les pneumatiques à structure croisée ceinturée, la lettre «B» placée avant l'inscription relative au diamètre de la jante et, en outre, la mention «BIAS-BELTED»;
- 3.2.4. La description de service comportant:
- 3.2.4.1. Une indication de la (des) capacité(s) nominale(s) de charge du pneumatique sous forme de l'indice (des) indice(s) de charge prescrit(s) au paragraphe 2.32;
- 3.2.4.2. Une indication de la catégorie de vitesse nominale du pneumatique sous forme du code prescrit au paragraphe 2.33;
- 3.2.5. Le cas échéant, une description de service supplémentaire, le Point unique, comportant:
- 3.2.5.1. Une indication de la (des) capacité(s) de charge du pneumatique sous forme de l'indice ou des indices de charge prescrits au paragraphe 2.32;
- 3.2.5.2. Une indication de la catégorie de vitesse sous forme du code prescrit au paragraphe 2.33;
- 3.2.6. La mention «TUBELESS», si le pneumatique est conçu pour être utilisé sans chambre à air;
- 3.2.7. L'inscription M+S ou MS ou M.S. ou M & S dans le cas d'un pneumatique neige;
- 3.2.8. La date du rechapage, comme suit:
- 3.2.8.1. Jusqu'au 31 décembre 1999; soit comme il est prescrit au paragraphe 3.2.8.2, soit sous forme d'un groupe de trois chiffres, les deux premiers indiquant la semaine et le dernier le millésime de la décennie de fabrication. Le code de date peut désigner la période de fabrication à partir de la semaine indiquée par son chiffre jusqu'à la troisième semaine suivante, inclusivement désignée. Par exemple, l'inscription «253» peut désigner un pneumatique rechapé pendant les 25^{ème}, 26^{ème}, 27^{ème} ou 28^{ème} semaines de l'année 1993.
- Le code de date peut n'être inscrit que sur un flanc.
- 3.2.8.2. À compter du 1^{er} janvier 2000; sous forme d'un groupe de quatre chiffres, les deux premiers indiquant la semaine et les deux suivants indiquant l'année de rechapage du pneu. Le code de date peut désigner la période de fabrication à partir de la semaine indiquée par son chiffre jusqu'à la troisième semaine suivante, inclusivement désignée. Par exemple, l'inscription «253» peut désigner un pneumatique rechapé pendant les 25^{ème}, 26^{ème}, 27^{ème} ou 28^{ème} semaines de l'année 2003.
- Le code de date peut n'être inscrit que sur un flanc.
- 3.2.9. Dans le cas des pneumatiques retaillables,
- sur chaque flanc, le symbole « \mathcal{R} » placé dans un cercle d'au moins 20 mm de diamètre, ou le mot «REGROOVABLE», moulé en creux ou en relief;
- 3.2.10. L'indication de la pression de gonflage à adopter pour les essais d'endurance, charge/vitesse par l'indice «PSI», dont l'interprétation figure à l'appendice 2 de l'annexe 7 au présent Règlement;
- Cette indication peut n'être inscrite que sur un flanc.
- 3.2.11. La mention «RETREAD» ou «REMOULD» (à compter du 1^{er} janvier 1999 la mention «RETREAD» seulement). À la demande de l'entreprise de rechapage, cette mention peut éventuellement être accompagnée de sa traduction dans d'autres langues;
- 3.3. Avant homologation, les pneumatiques comportent un emplacement de grandeur suffisante pour porter la marque d'homologation, mentionnée au paragraphe 5.8 et indiquée à l'annexe 2 du présent Règlement;
- 3.4. Après homologation, les marques mentionnées au paragraphe 5.8 et indiquées à l'annexe 2 du présent Règlement seront apposées dans l'emplacement visé au paragraphe 3.3; ces marques peuvent être apposées sur un seul flanc;

- 3.5. Les inscriptions mentionnées au paragraphe 3.2 et la marque d'homologation prévue aux paragraphes 3.4 et 5.8 doivent être nettement lisibles et être moulées en relief ou en creux sur les pneumatiques ou doivent se trouver en permanence sur le pneumatique;
- 3.6. Si après rechapage, des inscriptions portées par le fabricant du pneumatique d'origine sont encore lisibles, elles seront considérées comme des spécifications du rechapage applicables au pneumatique rechapé. Si les indications d'origine ne valent plus pour le pneumatique rechapé, elles doivent être complètement effacées;
- 3.7. La marque et le numéro d'homologation «E» ou «e» d'origine et autres marques et numéros d'homologation ultérieurs de l'entreprise de rechapage doivent être effacés lorsqu'ils ne s'appliquent plus.

4. DEMANDE D'HOMOLOGATION

Les procédures ci-après s'appliquent à l'homologation d'une entreprise de rechapage de pneumatiques:

- 4.1. La demande d'homologation d'une entreprise de rechapage est présentée soit par le détenteur de la marque de fabrique ou de commerce, soit par son représentant dûment accrédité. Elle précise:
- 4.1.1. La structure de l'entreprise rechapant les pneumatiques;
- 4.1.2. Une brève description du système de contrôle de la qualité propre à garantir que les techniques de rechapage utilisées répondent effectivement aux prescriptions du présent Règlement;
- 4.1.3. Les noms ou marques de commerce à appliquer sur les pneus rechapés;
- 4.1.4. Les renseignements ci-après relatifs à la gamme des pneumatiques à rechapier:
- 4.1.4.1. La gamme des dimensions des pneumatiques;
- 4.1.4.2. La structure des pneumatiques (diagonale, ceinturée croisée ou radiale);
- 4.1.4.3. La catégorie d'utilisation des pneumatiques (normaux ou neige, etc.);
- 4.1.4.4. Le système de rechapage et la méthode d'application des matériaux neufs, selon les paragraphes 2.37 et 2.41;
- 4.1.4.5. Le code de la catégorie de vitesse maximale des pneumatiques à rechapier;
- 4.1.4.6. L'indice de charge maximale des pneumatiques à rechapier.
- 4.1.4.7. La norme internationale pour pneumatiques désignée à laquelle la gamme de pneus est conforme.

5. HOMOLOGATION

- 5.1. Pour exercer son activité, une entreprise de rechapage doit obtenir l'agrément des autorités compétentes conformément aux prescriptions du présent Règlement. L'autorité compétente prend les mesures nécessaires, décrites dans le présent Règlement, pour s'assurer que, dans l'entreprise de production concernée, le rechapage des pneumatiques est conforme aux prescriptions du présent Règlement. L'entreprise de rechapage est entièrement responsable de la conformité des pneumatiques rechapés avec les prescriptions du présent Règlement et de leur bonne tenue en utilisation normale.
- 5.2. En plus des prescriptions normales relatives à l'évaluation initiale de l'entreprise de rechapage, l'autorité compétente s'assure que la documentation relative aux procédures, au mode opératoire, aux instructions et aux spécifications communiquée par les fournisseurs de matériaux soit rédigée dans une langue aisément compréhensible par le personnel de l'entreprise de rechapage.
- 5.3. L'autorité compétente assure que les procédures et les manuels d'exploitation de chaque entreprise de rechapage spécifient, pour les matériaux et les procédés utilisés pour la remise en état, des limites d'endommagement ou de déchirure de la carcasse au-delà desquelles le pneumatique n'est pas considéré comme réparable, que le dommage existe déjà ou qu'il soit dû aux préparatifs du rechapage.
- 5.4. Avant d'accorder son agrément, l'autorité compétente doit vérifier que les pneumatiques rechapés sont conformes au présent Règlement et que les essais prescrits aux paragraphes 6.5 et 6.6 ont été effectués avec succès sur au moins cinq échantillons (il n'est pas nécessaire qu'il y en ait plus de 20) de pneumatiques rechapés représentatifs de la gamme de pneumatiques fabriqués par l'entreprise.
- 5.5. Pour chaque défaillance constatée pendant l'essai, deux échantillons supplémentaires d'un pneumatique ayant les mêmes spécifications seront soumis à l'essai. Si l'un ou l'autre de ces deux autres échantillons connaît une défaillance, un dernier prélèvement de deux échantillons sera soumis à l'essai.

En cas de défaillance de l'un ou l'autre de ces deux derniers échantillons, la demande d'homologation de l'entreprise de rechapage sera refusée.

- 5.6. Si toutes les prescriptions du présent Règlement sont satisfaites, l'agrément est accordé et un numéro d'homologation est attribué à chaque entreprise agréée. Les deux premiers chiffres indiquent la série d'amendements correspondant aux principales modifications techniques les plus récentes apportées au Règlement à la date de délivrance de l'homologation. Le numéro est précédé de la mention «109R» qui signifie que l'homologation vaut pour un pneumatique rechapé conformément aux prescriptions du présent Règlement.

Une autorité compétente ne peut attribuer le même numéro à une autre entreprise de production visée par le présent Règlement.

- 5.7. L'homologation ou l'extension ou le refus ou le retrait d'homologation ou l'arrêt définitif de la production en application du présent Règlement est communiqué aux parties à l'Accord appliquant le présent Règlement, au moyen d'une fiche conforme au modèle de l'annexe 1 du présent Règlement.
- 5.8. Sur tout pneumatique rechapé conformément au présent Règlement, il est apposé, à l'emplacement mentionné au paragraphe 3.3, en plus des marques prescrites au paragraphe 3.2, une marque d'homologation internationale composée:
- 5.8.1. D'un cercle à l'intérieur duquel est placée la lettre «E» suivie du numéro distinctif du pays qui a accordé l'homologation ⁽¹⁾; et
- 5.8.2. Le numéro d'homologation visé au paragraphe 5.6.
- 5.9. L'annexe 2 du présent Règlement donne un exemple de la marque d'homologation.

6. PRESCRIPTIONS

- 6.1. Les pneumatiques ne sont pas admis pour premier rechapage s'ils ne sont pas d'un type homologué et ne portent pas une inscription «E» ou «e», mais jusqu'au 1^{er} janvier 2000, au plus tard, cette prescription n'est pas contraignante.
- 6.2. Conditions à satisfaire avant le rechapage:
- 6.2.1. Avant l'inspection, le pneumatique doit être propre et sec.
- 6.2.2. Avant le meulage, chaque pneumatique doit être soigneusement inspecté, à l'intérieur comme à l'extérieur, pour s'assurer qu'il est en état d'être rechapé.
- 6.2.3. Les pneumatiques visiblement endommagés du fait d'une surcharge ou d'un sous-gonflage ne doivent pas être rechapés.
- 6.2.4. Les pneumatiques présentant l'un quelconque des défauts ci-dessous ne doivent pas être admis au rechapage:
- 6.2.4.1. Défaut de caractère général:
- a) Craquelure non réparable du caoutchouc jusqu'à la carcasse
 - b) Déchirure de la carcasse
 - c) Marques importantes de corrosion dues à de l'huile ou des produits chimiques
 - d) Détérioration ou rupture de lames du talon
 - e) Réparations antérieures de dégâts considérés comme non réparables — voir paragraphe 5.3.
- 6.2.4.2. Défauts considérés comme non réparables — voir paragraphe 5.3:
- a) Déchirures de la carcasse ou dégâts dus aux préparatifs de la remise en état
 - b) Détériorations multiples trop proches les unes des autres
 - c) Détérioration substantielle du revêtement intérieur
 - d) Détérioration du talon
 - e) Mise à nu de câblés de la carcasse
 - f) Décollement de câblés
 - g) Décollement de plis de la ceinture
 - h) Déformation ou torsion permanente de câblés en acier de la carcasse
 - i) Fentes périphériques au-dessus du talon
 - j) Oxydation des câblés ou des fils en acier du talon.

⁽¹⁾ 1 pour l'Allemagne, 2 pour la France, 3 pour l'Italie, 4 pour les Pays-Bas, 5 pour la Suède, 6 pour la Belgique, 7 pour la Hongrie, 8 pour la République tchèque, 9 pour l'Espagne, 10 pour la Yougoslavie, 11 pour le Royaume-Uni, 12 pour l'Autriche, 13 pour le Luxembourg, 14 pour la Suisse, 15 (libre), 16 pour la Norvège, 17 pour la Finlande, 18 pour le Danemark, 19 pour la Roumanie, 20 pour la Pologne, 21 pour le Portugal, 22 pour la Fédération de Russie, 23 pour la Grèce, 24 pour l'Irlande, 25 pour la Croatie, 26 pour la Slovénie, 27 pour la Slovaquie, 28 pour le Bélarus, 29 pour l'Estonie, 30 (libre), 31 pour la Bosnie-Herzégovine, 32-36 (libres), 37 pour la Turquie, 38-39 (libres), 40 pour l'ex-République yougoslave de Macédoine, 41 (libre), 42 pour la Communauté européenne (Les homologations sont accordées par les États membres qui utilisent leurs propres marques CEE) et 43 pour le Japon. Les numéros suivants seront attribués aux autres pays selon l'ordre chronologique de ratification de l'Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, ou de leur adhésion à cet Accord et les chiffres ainsi attribués seront communiqués par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aux Parties contractantes à l'Accord.

6.3. Préparation:

- 6.3.1. Après le meulage et avant l'application de matériau neuf, chaque pneumatique doit être soigneusement inspecté de nouveau, tout au moins extérieurement, pour vérifier qu'il est toujours en état d'être rechapé.
- 6.3.2. La totalité de la surface à regarnir de nouveau matériau doit avoir été préparée sans surchauffe et ne doit présenter ni déchirures dues au meulage ni barbes.
- 6.3.3. Si le matériau devant être utilisé a été prévulcanisé, les limites de la zone préparée doivent correspondre aux prescriptions du fabricant du matériau.
- 6.3.4. Les dégâts causés par le meulage ne doivent pas dépasser certaines limites, voir paragraphe 5.3, et doivent être réparés.
- 6.3.5. Les dégâts occasionnés par le meulage aux pneumatiques à carcasse diagonale ne doivent pas aller au-delà du pli extérieur dans la partie supérieure du pneumatique. On considère que le premier pli fait partie de la carcasse à moins que l'on se trouve manifestement en présence d'une fausse ceinture, auquel cas, une détérioration localisée est tolérée.
- 6.3.6. Une détérioration localisée due au meulage est tolérée sur la ceinture des pneumatiques à carcasse radiale. Si les dégâts sont plus importants, le remplacement de parties de la ceinture ou de sa totalité est autorisé. Si le pneumatique est manifestement muni d'une fausse ceinture de protection et que celle-ci est endommagée, il est permis de la supprimer sans la remplacer.
- 6.3.7. Les parties en acier dénudées doivent être traitées dès que possible avec un matériau approprié conformément aux instructions du fabricant dudit matériau.

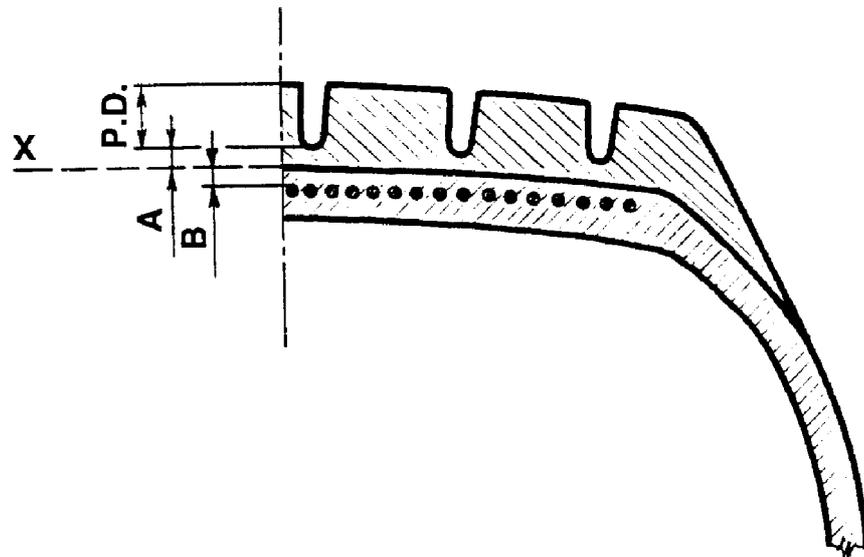
6.4. Rechapage:

- 6.4.1. Le recapeur doit veiller à ce que le fabricant ou le fournisseur des matériaux de réparation, y compris les emplâtres, se charge des tâches suivantes:
- Déterminer la (les) méthode(s) d'application et d'entreposage. Sur demande de l'entreprise de rechapage, cette information doit être fournie dans la langue officielle du pays où les matériaux doivent être utilisés;
 - Définir les limites d'utilisation, selon les dégâts, des matériaux de rechapage. Sur demande de l'entreprise de rechapage, cette information doit être fournie dans la langue officielle du pays où les matériaux doivent être utilisés;
 - S'assurer que les emplâtres de renfort, s'ils sont correctement utilisés dans la réparation des carcasses, se prêtent à cette utilisation;
 - S'assurer que les emplâtres sont capables de supporter le double de la pression de gonflage maximum préconisée par le fabricant du pneumatique;
 - S'assurer que tous les autres matériaux de réparation se prêtent à l'utilisation prévue.
- 6.4.2. Le recapeur est responsable de la bonne utilisation du matériau de réparation et il doit aussi assurer qu'il n'y ait aucune malfaçon susceptible de compromettre la bonne tenue du pneumatique rechapé pendant sa durée de vie.
- 6.4.3. Sur un pneumatique à carcasse radiale, il peut arriver qu'un emplâtre provoque une légère protubérance du flanc ou de l'épauule ainsi renforcés lorsque le pneumatique est monté sur la jante et qu'il est gonflé à la pression de service recommandée. Les matériaux de renfort utilisés doivent présenter des propriétés physiques telles que la hauteur de la protubérance ne dépasse pas 4 mm.
- 6.4.4. Le recapeur doit assurer que le fabricant ou le fournisseur du matériau utilisé pour la bande de roulement et les flancs définit les conditions d'entreposage et d'utilisation de ce matériau afin d'en préserver les qualités. Sur demande de l'entreprise de rechapage, cette information doit être fournie dans la langue officielle du pays où le matériau doit être utilisé.
- 6.4.5. Le recapeur doit s'assurer que la composition du matériau de réparation et/ou composé figure dans un document du fabricant ou du fournisseur. Ce mélange doit être adapté à l'utilisation prévue du pneumatique.
- 6.4.6. Le pneumatique préparé doit être vulcanisé dès que possible après la fin des opérations de réparation et de remise en état et au plus tard conformément aux spécifications du fabricant du matériau.
- 6.4.7. Le pneumatique doit être vulcanisé pendant le temps, aux températures et à la pression appropriés et spécifiés pour les matériaux et le matériel utilisé. La dimension du moule doit être adaptée à l'épaisseur du matériau neuf et à la dimension du pneumatique meulé.
- 6.4.8. L'épaisseur du matériau d'origine après meulage et l'épaisseur moyenne du matériau neuf sous la bande de roulement après rechapage doivent être conformes aux prescriptions des paragraphes 6.4.8.1 et 6.4.8.2.
- 6.4.8.1. Pour les pneumatiques à structure radiale (en mm):

$$3 \leq (A+B) \leq 13 \text{ (3,0 mm min.; 13,0 mm max.)}$$

$$A \geq 2 \text{ (2,0 mm min.)}$$

$$B \geq 0 \text{ (0,0 mm min.)}$$



P.D. = Profondeur de sculpture

X = Ligne de meulage

A = Epaisseur moyenne du matériau neuf au-dessous de sculpture

B = Epaisseur minimum de la couche de matériau d'origine au-dessus de la ceinture après meulage

6.4.8.2. Pour les pneumatiques à structure diagonale:

L'épaisseur du matériau d'origine au-dessus de la fausse ceinture doit être $\geq 0,80$ mm;

L'épaisseur moyenne du matériau neuf au-dessus de la limite du meulage doit être $\geq 2,00$ mm;

L'épaisseur combinée de matériau d'origine et de matériau neuf sous la base des rainures de la bande de roulement doit être $\geq 3,00$ mm et $\geq 13,00$ mm.

6.4.9. La description de service d'un pneumatique rechapé ne doit pas indiquer un code de vitesse ou un indice de charge supérieurs à ceux du pneumatique d'origine, de première monte, sauf si le fabricant du pneumatique d'origine, rechapé pour la première fois, a obtenu l'agrément autorisant l'utilisation de cette même carcasse selon la description de service modifiée.

L'autorité compétente doit aviser spontanément les usines de rechapage qu'une carcasse d'origine, rechapée pour la première fois, a été ainsi reclassée et communiquer aussi cette information aux autres Parties à l'Accord de 1958 (voir article 5 de l'Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions — document E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2).

La formule type qui figure à l'annexe 1 du Règlement n° 54 est employée pour communiquer ces renseignements.

6.4.10. Le reclassement de la description de service mentionnée au paragraphe 6.4.9 n'est autorisé que pour le premier rechapage d'un pneumatique d'origine.

Le code de vitesse ou l'indice de charge des pneumatiques qui n'en sont pas à leur premier rechapage ne pourra être plus élevé que celui qui apparaît sur l'enveloppe usagée.

6.5. Inspection:

6.5.1. Après vulcanisation, alors qu'il conserve une certaine chaleur, chaque pneumatique rechapé doit être examiné pour s'assurer qu'il ne présente aucun défaut apparent. Pendant ou après le rechapage, le pneumatique doit être gonflé à une pression d'au moins 1,5 bar pour examen. Lorsque le profil du pneumatique présente un défaut apparent (par exemple boursoufflure, enfoncement, etc.), il doit faire l'objet d'un examen spécifique pour déterminer la cause de ce défaut.

6.5.2. Avant, pendant ou après le rechapage, le pneumatique doit être vérifié au moins une fois pour s'assurer de l'intégrité de sa structure au moyen d'une méthode d'inspection appropriée.

6.5.3. Aux fins du contrôle de la qualité, un certain nombre de pneumatiques rechapés sont soumis à un essai ou à un examen, de rupture ou non. Le nombre de pneumatiques vérifiés et le résultat doivent être enregistrés.

6.5.4. Après rechapage, les dimensions du pneumatique, mesurées conformément aux dispositions de l'annexe 6 du présent Règlement, doivent correspondre soit à celles définies selon les procédures du paragraphe 7, soit selon celles énoncées dans l'annexe 5 du présent Règlement.

Note: le diamètre extérieur maximal d'un pneumatique rechapé peut être jusqu'à 1,5 % supérieur au diamètre extérieur maximal d'un pneumatique neuf, d'origine, autorisé par le Règlement n° 54.

6.6. Épreuve fonctionnelle:

6.6.1. Pour être conformes aux prescriptions du présent Règlement, les pneumatiques rechapés doivent satisfaire à l'essai d'endurance charge/vitesse définie à l'annexe 7 du présent Règlement.

6.6.2. Pour avoir subi avec succès l'essai d'endurance charge/vitesse, un pneumatique rechapé ne doit comporter aucun décollement de la bande de roulement, des plis des câblés, ni comporter d'arrachements de la bande de roulement ou de ruptures des câblés.

6.6.3. Le diamètre extérieur du pneumatique, mesuré six heures après l'essai d'endurance charge/vitesse, ne doit pas différer de $\pm 3,5$ % du diamètre extérieur mesuré avant l'essai.

7. SPÉCIFICATIONS

7.1. Les pneumatiques rechapés selon le présent Règlement doivent avoir les cotes suivantes:

7.1.1. Grosseur du boudin:

7.1.1.1. La grosseur du boudin est obtenue en utilisant la formule suivante:

$$S = S_1 + K (A - A_1)$$

où:

S: est la grosseur réelle du boudin, exprimée en millimètres, mesurée sur la jante d'essai;

S_1 : est la valeur de la «grosseur de boudin théorique» par rapport à la jante de mesure, selon la Norme internationale sur les pneumatiques spécifiée par l'entreprise de rechapage pour la taille de pneumatiques en question;

A: est la largeur de la jante d'essai, exprimée en millimètres;

A_1 : est la largeur exprimée en millimètres de la jante de mesure selon la Norme internationale sur les pneumatiques spécifiée par l'entreprise de rechapage pour la taille de pneumatiques en question.

K: est un facteur, qui sera considéré comme égal à 0,4.

7.1.2. Diamètre extérieur:

7.1.2.1. Le diamètre extérieur théorique d'un pneumatique rechapé est obtenu en utilisant la formule suivante:

$$D = d + 2H$$

où:

D: est le diamètre extérieur théorique exprimé en millimètres;

d: est le nombre conventionnel défini au paragraphe 2.21.3, exprimé en millimètres;

H: est la hauteur nominale du boudin exprimée en millimètres et égale à S_n multiplié par 0,01 Ra

où:

S_n : est la grosseur nominale du boudin exprimée en millimètres;

Ra: est le rapport nominal d'aspect.

La totalité des symboles ci-dessus sont tels que figurant sur le flanc du pneumatique dans la désignation de celui-ci conformément aux prescriptions du paragraphe 3.2.2 et selon le paragraphe 2.21.

7.1.2.2. Toutefois, pour les pneumatiques dont la désignation figure dans la première colonne des tableaux de l'annexe 5 du Règlement n° 54 de la CEE, il est admis que le diamètre extérieur soit celui qui figure dans ces tableaux.

7.1.3. Méthode de mesure des pneumatiques rechapés:

7.1.3.1. La mesure des cotes de pneumatiques rechapés doit être faite suivant le mode opératoire indiqué à l'annexe 6 du présent Règlement.

7.1.4. Spécifications relatives à la grosseur du boudin:

7.1.4.1. La grosseur hors tout effective peut être inférieure à celle(s) déterminée(s) au paragraphe 7.1.

- 7.1.4.2. La grosseur hors tout effective peut aussi être supérieure à celle(s) déterminée(s) au paragraphe 7.1: de 4 % dans le cas des pneumatiques à structure radiale et de 8 % dans le cas des pneumatiques à structure diagonale ou à structure ceinturée croisée.
- Toutefois, pour les pneumatiques dont la grosseur de boudin est supérieure à 305 mm et qui sont destinés à un montage jumelé, la (les) valeur(s) nominale(s) ne sera (seront) pas dépassée(s) de plus de:
- 2 % dans le cas des pneumatiques à structure radiale et 4 % dans le cas des pneumatiques à structure diagonale ou à structure ceinturée croisée.

7.1.5. Spécifications relatives au diamètre extérieur:

- 7.1.5.1. Le diamètre extérieur effectif d'un pneumatique rechapé ne doit pas excéder les valeurs D_{\min} et D_{\max} obtenues avec les formules suivantes:

$$D_{\min} = d + (2H \times a)$$

$$D_{\max} = 1,015 \times [d + (2H \times b)]$$

dans lesquelles:

- 7.1.5.1.1. Pour les dimensions ne figurant pas dans les tableaux de l'annexe 5 du présent Règlement, «H» et «d» sont tels que définis au paragraphe 7.1.2.1.

- 7.1.5.1.2. Pour les dimensions figurant au paragraphe 7.1.2.2 ci-dessus:

$$H = 0,5 (D - d)$$

où «D» est le diamètre extérieur et «d» le diamètre nominal de la jante indiqué dans les tableaux susmentionnés pour la taille en question.

- 7.1.5.1.3. Coefficient «a» = 0,97

- 7.1.5.1.4. Coefficient «b»:

	Radial	Diagonal et ceinturé croisé
pneumatiques pour usage normal	1,04	1,07
pneumatiques pour usage spécial	1,06	1,09

- 7.1.5.2. Pour les pneumatiques neige, le diamètre extérieur maximal (D_{\max}) déterminé au paragraphe 7.1.5.1 peut être dépassé de 1 % au maximum.

8. MODIFICATIONS RELATIVES À L'HOMOLOGATION

- 8.1. Toute modification concernant une entreprise de rechapage affectant l'un quelconque des renseignements fournis par cette entreprise dans la demande d'homologation, voir paragraphe 4, est notifiée à l'autorité compétente l'ayant agréée. L'autorité peut alors:

- 8.1.1. Soit considérer que les modifications apportées ne risquent pas d'avoir de conséquences fâcheuses notables, et qu'en tout cas, l'entreprise de rechapage satisfait encore aux prescriptions;

- 8.1.2. Soit exiger une enquête complémentaire.

- 8.2. La confirmation de l'homologation ou le refus d'homologation, avec indication des modifications, est notifié aux Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement selon la procédure indiquée au paragraphe 5.7.

9. CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION

Les procédures relatives à la conformité de la production doivent être conformes à celles énoncées dans l'appendice 2 de l'Accord (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), compte tenu des prescriptions suivantes:

- 9.1. L'unité de rechapage agréée selon le présent Règlement doit se conformer aux prescriptions du paragraphe 6.

- 9.2. Le détenteur de l'agrément doit assurer que pendant chaque année de production soient vérifiés et soumis à l'essai selon le présent Règlement, cette activité étant échelonnée sur toute l'année, les pneumatiques représentatifs de la gamme produite en nombre ci-après:

- 9.2.1. 0,01 % de la production annuelle mais en aucun cas pas moins de deux et pas nécessairement plus de dix.
- 9.3. Si les contrôles prescrits au paragraphe 9.2 sont effectués par l'autorité compétente ou sous son contrôle, les résultats peuvent remplacer, en partie, ou totalement, ceux prescrits au paragraphe 9.4.
- 9.4. L'autorité compétente qui a accordé l'agrément peut à tout moment vérifier les méthodes de contrôle de la conformité utilisées dans chaque entreprise de rechapage. Pour chaque installation de production, l'autorité compétente prélève des échantillons de façon aléatoire pendant chaque année de production et il faut au minimum que le nombre de pneumatiques indiqué ci-après, représentatifs de la gamme produite, soient vérifiés et soumis à l'essai selon les prescriptions du présent Règlement:
- 9.4.1. 0,01 % de la production annuelle mais dans tous les cas pas moins de deux et pas nécessairement plus de dix.
- 9.5. Les essais et vérifications mentionnés au paragraphe 9.4 peuvent remplacer ceux prescrits au paragraphe 9.2.
10. SANCTIONS POUR NON-CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION
- 10.1. L'agrément accordé à l'usine de rechapage conformément au présent Règlement peut être retiré si les prescriptions définies au paragraphe 9 ne sont pas satisfaites ou si l'entreprise de rechapage ou sa production ne satisfont pas aux prescriptions du paragraphe 9.
- 10.2. Si une Partie appliquant le présent Règlement retire un agrément qu'elle a précédemment accordé, elle est tenue d'en aviser immédiatement les autres Parties contractantes à l'Accord de 1958 appliquant le présent Règlement, au moyen d'une fiche de communication conforme au modèle de l'annexe 1 du présent Règlement.
11. ARRÊT DÉFINITIF DE LA PRODUCTION
- L'autorité qui a agréé l'unité de rechapage doit être informée lorsque cessent les opérations et la fabrication de pneumatiques rechapés conformément au présent Règlement. Dès réception de cette information, l'autorité la communique aux autres Parties à l'Accord de 1958 appliquant le présent Règlement, au moyen d'une fiche de communication conforme au modèle de l'annexe 1 du présent Règlement.
12. NOMS ET ADRESSES DES SERVICES TECHNIQUES CHARGÉS DES ESSAIS D'HOMOLOGATION, DES LABORATOIRES D'ESSAIS ET DES SERVICES ADMINISTRATIFS
- 12.1. Les Parties à l'Accord de 1958 appliquant le présent Règlement communiquent au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies les noms et adresses des services techniques chargés des essais d'homologation et, le cas échéant, des laboratoires d'essais agréés, ainsi que ceux des services administratifs qui délivrent l'homologation et auxquels doivent être envoyées les fiches d'homologation et de refus ou de retrait d'homologation ou d'arrêt définitif de la production émises dans les autres pays.
- 12.2. Les Parties à l'Accord de 1958 appliquant le présent Règlement peuvent utiliser les laboratoires des fabricants de pneumatiques ou des entreprises de rechapage et désigner, comme laboratoires d'essais agréés ceux d'entre eux qui sont situés sur leur propre territoire ou sur le territoire d'une des Parties appliquant l'Accord de 1958, sous réserve d'un accord préliminaire à cette procédure par le département administratif compétent de cette dernière.
- 12.3. Dans le cas où une Partie à l'Accord de 1958 fait usage du paragraphe 12.2, elle peut se faire représenter aux essais.
-

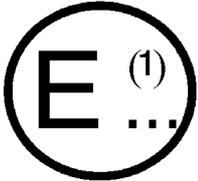
ANNEXE 1

COMMUNICATION

[Format maximal: A4 (210 × 297 mm)]

Émanant de: Nom de l'administration:

.....
.....
.....



objet: (2)

- DÉLIVRANCE D'UNE HOMOLOGATION
- EXTENSION D'UNE HOMOLOGATION
- REFUS D'HOMOLOGATION
- RETRAIT D'HOMOLOGATION
- ARRÊT DÉFINITIF DE LA PRODUCTION

d'une usine de rechapage, en application du Règlement n° 109

N° d'homologation: N° d'extension:

1. Nom ou marque de fabrique de l'entreprise de rechapage:
2. Nom et adresse de l'entreprise de rechapage:
3. Le cas échéant, nom et adresse du mandataire:
4. Description sommaire, selon les paragraphes 4.1.3 et 4.1.4 du présent Règlement:
5. Service technique et, le cas échéant, laboratoire d'essai agréé pour l'homologation ou la vérification de la conformité:
6. Date du procès-verbal délivré par ce service:
7. Numéro du procès-verbal délivré par ce service:
8. Motif(s) de l'extension (le cas échéant):
9. Observations:
10. Lieu:
11. Date:
12. Signature
13. Est annexée à la présente communication une liste des pièces figurant dans le dossier d'homologation déposé auprès des services administratifs ayant octroyé l'homologation et qui peuvent être obtenues sur demande.

(1) Numéro distinctif du pays qui a accordé/étendu/refusé/retiré l'homologation (cf. les dispositions du Règlement concernant l'homologation).

(2) Biffer les mentions inutiles.

ANNEXE 2

EXEMPLE DE LA MARQUE D'HOMOLOGATION



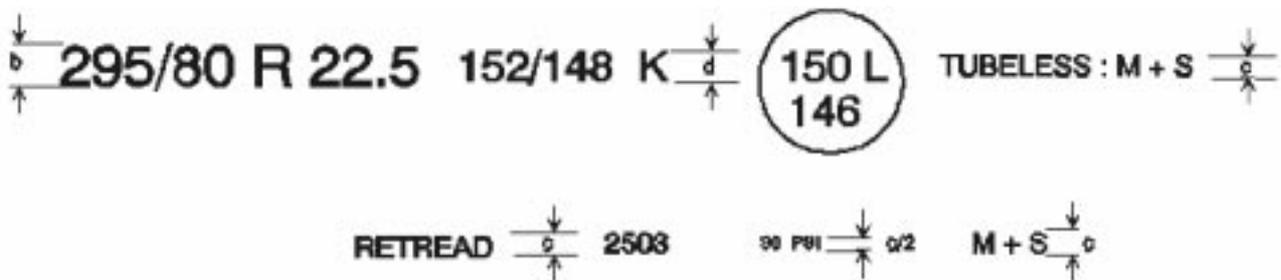
a = 12 mm (minimum)

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un pneumatique rechapé, indique que l'entreprise de rechapage concernée a été agréée aux Pays-Bas (E4) sous le numéro 109R002439 conformément aux dispositions du présent Règlement sous sa forme originale (00).

Le numéro d'homologation doit être placé à proximité du cercle et être disposé soit au-dessus soit au-dessous de la lettre «E», soit à gauche ou à droite de cette lettre. Les chiffres du numéro doivent être disposés du même côté par rapport à la lettre «E» et orientés dans le même sens. L'utilisation de chiffres romains pour les numéros d'homologation doit être évitée afin d'exclure toute confusion avec d'autres symboles.

ANNEXE 3

SCHÉMA DES MARQUES DES PNEUMATIQUES RECHAPÉS



Hauteur minimale des inscriptions (mm)	
Pneumatiques de diamètre de jante ≤ au code 20 ou ≤ à 508 mm ou de grosseur de boudin ≤ à 235 mm ou ≤ à 9"	Pneumatiques de diamètre de jante > au code 20 ou > à 508 mm ou de grosseur de boudin > à 235 mm ou > à 9"
b	6
c	4
d	6

Ces inscriptions définissent un pneumatique rechapé:

Ayant une grosseur nominale de 295;

Ayant un rapport nominal d'aspect de 80;

Présentant une structure radiale (R);

Ayant un diamètre nominal de jante de 572 mm, dont le code est 22.5;

Possédant des capacités de charge de 3 550 kg (en simple) et 3 150 kg (en jumelé), correspondant respectivement aux indices de charge 152 et 148 figurant à l'annexe 4 du présent Règlement;

Appartenant à la catégorie de vitesse nominale K (vitesse de référence 110 km/h);

Pouvant être utilisé au Point unique, catégorie de vitesse L (vitesse de référence 120 km/h); ayant une capacité de charge de 3 350 kg (en simple) et 3 000 kg (en jumelé), correspondant respectivement aux indices de charge 150 et 146 figurant à l'annexe 4 du présent Règlement;

Destiné à être utilisé sans chambre à air («TUBELESS») et du type pneumatique neige (M+S);

Rechapé pendant les 25^{ème}, 26^{ème}, 27^{ème} ou 28^{ème} semaines de l'année 2003;

Devant être gonflé à 620 kPa pour les essais d'endurance charge/vitesse, dont le symbole PSI est 90.

L'emplacement et l'ordre des inscriptions composant la désignation du pneumatique doivent être les suivants:

- La désignation de la dimension comprenant la grosseur nominale du boudin, le rapport nominal d'aspect, le code du type de structure, s'il y a lieu, et le diamètre nominal de jante doivent être groupés comme indiqué dans l'exemple ci-dessus: 295/80R22.5;
- La description de service comportant l'indice de charge et le code de vitesse sont placés ensemble à proximité de la désignation de la dimension, soit avant, soit après, soit au-dessus, soit au-dessous;
- La mention «TUBELESS» et la mention «M+S» peuvent être à une certaine distance du symbole désignant la dimension;
- La mention «RECHAPÉ» peut figurer à une certaine distance du code désignant la dimension;
- Si le paragraphe 3.2.5 du présent Règlement est appliqué, la description de service supplémentaire (Point unique) comprenant les indices de charge et le code de vitesse, doit apparaître dans un cercle situé près de la description nominale de service qui apparaît sur le flanc du pneumatique.

ANNEXE 4

LISTE DES INDICES DE CAPACITÉ DE CHARGE ET DES MASSES CORRESPONDANTES

Indices de capacité de charge (LI) et masses correspondantes (en kg)													
LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg
0	45	40	140	80	450	120	1 400	160	4 500	200	14 000	240	45 000
1	46,2	41	145	81	462	121	1 450	161	4 625	201	14 500	241	46 250
2	47,5	42	150	82	475	122	1 500	162	4 750	202	15 000	242	47 500
3	48,7	43	155	83	487	123	1 550	163	4 875	203	15 500	243	48 750
4	50	44	160	84	500	124	1 600	164	5 000	204	16 000	244	50 000
5	51,5	45	165	85	515	125	1 650	165	5 150	205	16 500	245	51 500
6	53	46	170	86	530	126	1 700	166	5 300	206	17 000	246	53 000
7	54,5	47	175	87	545	127	1 750	167	5 450	207	17 500	247	54 500
8	56	48	180	88	560	128	1 800	168	5 600	208	18 000	248	56 000
9	58	49	185	89	580	129	1 850	169	5 800	209	18 500	249	58 000
10	60	50	190	90	600	130	1 900	170	6 000	210	19 000	250	60 000
11	61,5	51	195	91	615	131	1 950	171	6 150	211	19 500	251	61 500
12	63	52	200	92	630	132	2 000	172	6 300	212	20 000	252	63 000
13	65	53	206	93	650	133	2 060	173	6 500	213	20 600	253	65 000
14	67	54	212	94	670	134	2 120	174	6 700	214	21 200	254	67 000
15	69	55	218	95	690	135	2 180	175	6 900	215	21 800	255	69 000
16	71	56	224	96	710	136	2 240	176	7 100	216	22 400	256	71 000
17	73	57	230	97	730	137	2 300	177	7 300	217	23 000	257	73 000
18	75	58	236	98	750	138	2 360	178	7 500	218	23 600	258	75 000
19	77,5	59	243	99	775	139	2 430	179	7 750	219	24 300	259	77 500
20	80	60	250	100	800	140	2 500	180	8 000	220	25 000	260	80 000
21	82,5	61	257	101	825	141	2 575	181	8 250	221	25 750	261	82 500
22	85	62	265	102	850	142	2 650	182	8 500	222	26 500	262	85 000
23	87,5	63	272	103	875	143	2 725	183	8 750	223	27 250	263	87 500
24	90	64	280	104	900	144	2 800	184	9 000	224	28 000	264	90 000
25	92,5	65	290	105	925	145	2 900	185	9 250	225	29 000	265	92 500
26	95	66	300	106	950	146	3 000	186	9 500	226	30 000	266	95 000
27	97,5	67	307	107	975	147	3 075	187	9 750	227	30 750	267	97 500
28	100	68	315	108	1 000	148	3 150	188	10 000	228	31 500	268	100 000
29	103	69	325	109	1 030	149	3 250	189	10 300	229	32 500	269	103 000
30	106	70	335	110	1 060	150	3 350	190	10 600	230	33 500	270	106 000
31	109	71	345	111	1 090	151	3 450	191	10 900	231	34 500	271	109 000
32	112	72	355	112	1 120	152	3 550	192	11 200	232	35 500	272	112 000
33	115	73	365	113	1 150	153	3 650	193	11 500	233	36 500	273	115 000
34	118	74	375	114	1 180	154	3 750	194	11 800	234	37 500	274	118 000
35	121	75	387	115	1 215	155	3 875	195	12 150	235	38 750	275	121 500
36	125	76	400	116	1 250	156	4 000	196	12 500	236	40 000	276	125 000
37	128	77	412	117	1 285	157	4 125	197	12 850	237	41 250	277	128 500
38	132	78	425	118	1 320	158	4 250	198	13 200	238	42 500	278	132 000
39	136	79	437	119	1 360	159	4 375	199	13 600	239	43 750	279	136 000

ANNEXE 5

DÉSIGNATION ET CÔTES D'ENCOMBREMENT DES PNEUMATIQUES

(selon le Règlement de la CEE n° 54)

Consulter à ce sujet l'annexe 5 du Règlement de la CEE n° 54

Note: En ce qui concerne le paragraphe 6.5.4 du présent Règlement, le diamètre extérieur d'un pneumatique rechapé peut dans tous les cas être supérieur à celui indiqué dans les tableaux de l'annexe 5 du Règlement n° 54, mais dans une limite de 1,5 %.

ANNEXE 6

MÉTHODE DE MESURE DES PNEUMATIQUES

1. Monter le pneumatique sur la jante d'essai spécifiée par l'entreprise de rechapage et le gonfler à la pression de 3 à 3,5 bars.
2. Conditionner le pneumatique monté sur la jante appropriée à la température ambiante du laboratoire pendant au moins 24 heures sauf indication contraire du paragraphe 6.6.3 du présent Règlement.
3. Ajuster la pression à la valeur spécifiée au paragraphe 1 de la présente annexe.
4. Mesurer, en tenant compte de l'épaisseur des nervures ou cordons de protection, la grosseur hors tout en six points régulièrement espacés. Retenir comme grosseur hors tout la valeur maximale mesurée.
5. Calculer le diamètre extérieur à partir de la circonférence maximale du pneumatique gonflé.

ANNEXE 7

MODE OPÉRATOIRE DES ESSAIS D'ENDURANCE CHARGE/VITESSE

(En principe selon le Règlement n° 54)

1. Préparation du pneumatique
 - 1.1. Monter un pneumatique rechapé sur la jante d'essai spécifiée par l'entreprise de rechapage.
 - 1.2. Utiliser une chambre à air neuve, un ensemble chambre à air, valve et flap (selon qu'il convient) lors de l'essai de pneumatique avec chambre.
 - 1.3. Gonfler le pneumatique à la pression correspondant à l'indice de pression spécifié au paragraphe 3.2.10 du présent Règlement.
 - 1.4. Conditionner l'ensemble pneumatique et roue à la température ambiante de la salle d'essais pendant au moins 3 heures.
 - 1.5. Réajuster la pression du pneumatique à celle spécifiée au paragraphe 1.3 de la présente annexe.
2. Procédure d'essai
 - 2.1. Monter l'ensemble pneumatique et roue sur l'axe d'essai et l'appliquer sur la face extérieure d'un tambour d'essai moteur lisse, de $1,70\text{ m} \pm 1\%$ de diamètre dont la surface est au moins aussi large que la bande de roulement du pneumatique. On peut dans certains cas utiliser un tambour d'un diamètre de $2\text{ m} \pm 1\%$.
 - 2.2. Appliquer sur l'axe d'essai une série de charges d'essai égale à un pourcentage de la charge indiquée à l'annexe 4 du présent Règlement, correspondant à l'indice de charge indiqué sur le pneumatique et conformément au programme d'essai ci-après. Lorsque le pneumatique comporte des indices de capacité de charge pour utilisation en simple et en jumelé, la charge de référence pour utilisation en simple sera choisie comme base pour les charges d'essai.
 - 2.2.1. Dans le cas d'un pneumatique ayant un indice de charge ≤ 121 et un code de catégorie de vitesse $\geq Q$ (160 km/h), la procédure d'essai sera celle spécifiée au paragraphe 3 de la présente annexe.
 - 2.2.2. Pour tous les autres pneumatiques, la procédure d'essai est celle qui figure à l'appendice 1 de la présente annexe.
 - 2.3. Programme d'essai d'endurance — Voir également l'appendice 1 de la présente annexe.
 - 2.3.1. Pendant toute la durée de l'essai, la pression du pneumatique ne doit pas être corrigée et la charge d'essai doit être maintenue constante tout au long de chacun des trois paliers d'essai.
 - 2.3.2. Pendant l'essai, la température de la salle d'essais doit être maintenue à une valeur située entre 20 et 30 °C, à moins que le fabricant du pneumatique ou le rechapageur accepte qu'une température plus élevée soit utilisée.
 - 2.4. Le programme d'essai d'endurance doit être appliqué sans interruption.
3. Procédure de l'essai charge/vitesse pour les pneumatiques ayant un indice de charge ≤ 121 et un code de vitesse $\leq Q$ (160 km/h):
 - 3.1. La charge maximale sur la roue et le pneumatique sera le pourcentage suivant de celle correspondant à l'indice de charge du pneumatique:
 - 3.1.1. 90 % lorsque l'essai est effectué sur un tambour dont le diamètre est de $1,70\text{ m} \pm 1\%$;
 - 3.1.2. 92 % lorsque l'essai est effectué sur un tambour dont le diamètre est de $2\text{ m} \pm 1\%$.
 - 3.2. La vitesse du palier initial de l'essai sera inférieure de 20 km/h à celle indiquée par le code de vitesse du pneumatique;
 - 3.2.1. Durée pour atteindre la vitesse du premier palier d'essai: 10 mn;
 - 3.2.2. Durée du premier palier: 10 mn.
 - 3.3. La vitesse du deuxième palier d'essai sera inférieure de 10 km/h à celle indiquée par le code de vitesse du pneumatique;
 - 3.3.1. Durée du deuxième palier d'essai: 10 mn.
 - 3.4. La vitesse du dernier palier d'essai sera égale à celle indiquée par le code de vitesse du pneumatique;
 - 3.4.1. Durée du dernier palier: 30 mn.
 - 3.5. Durée totale de l'essai: 1 h.
4. Méthode équivalente d'essai:

Si une méthode autre que celle décrite aux paragraphes 2 ou 3 de la présente annexe est utilisée, son équivalence doit être démontrée.

ANNEXE 7

Appendice 1

PROGRAMME D'ESSAI D'ENDURANCE

Indice de charge	Code de vitesse	Vitesse du tambour d'essai [mn ⁻¹]		Charge appliquée sur la roue en % de la charge correspondant à l'indice de charge					
		Radial	Diagonal et ceinturé croisé	7 h	16 h	24 h			
122 et au-dessus	F	100	100	66 %	84 %	101 %			
	G	125	100						
	J	150	125						
	K	175	150						
	L	200	—						
121 et au-dessous	M	225	—	75 %	97 %	114 %			
	F	100	100						
	G	125	125						
	J	150	150						
	K	175	175						
	L	200	175				70 %	88 %	106 %
							4 h	6 h	
M	250	200	75 %	97 %	114 %				
N	275	—	75 %	97 %	114 %				
P	300	—	75 %	97 %	114 %				

Note:

Les pneumatiques spéciaux (voir par. 2.3.2 du présent Règlement) doivent être essayés à une vitesse égale à 85 % de la vitesse prescrite pour les pneumatiques normaux équivalents.

ANNEXE 7

Appendice 2

RAPPORT ENTRE L'INDICE DE PRESSION ET LES UNITÉS DE PRESSION

Indice de pression («PSI»)	Bar	kPa
20	1,4	140
25	1,7	170
30	2,1	210
35	2,4	240
40	2,8	280
45	3,1	310
50	3,4	340
55	3,8	380
60	4,1	410
65	4,5	450
70	4,8	480
75	5,2	520
80	5,5	550
85	5,9	590
90	6,2	620
95	6,6	660
100	6,9	690
105	7,2	720
110	7,6	760
115	7,9	790
120	8,3	830
125	8,6	860
130	9,0	900
135	9,3	930
140	9,7	970
145	10,0	1 000
150	10,3	1 030

ANNEXE 8

VARIATION DE LA CAPACITÉ DE CHARGE EN FONCTION DE LA VITESSE

Pneumatiques pour véhicules utilitaires, radiaux et diagonaux

(selon le règlement de la CEE n° 54)

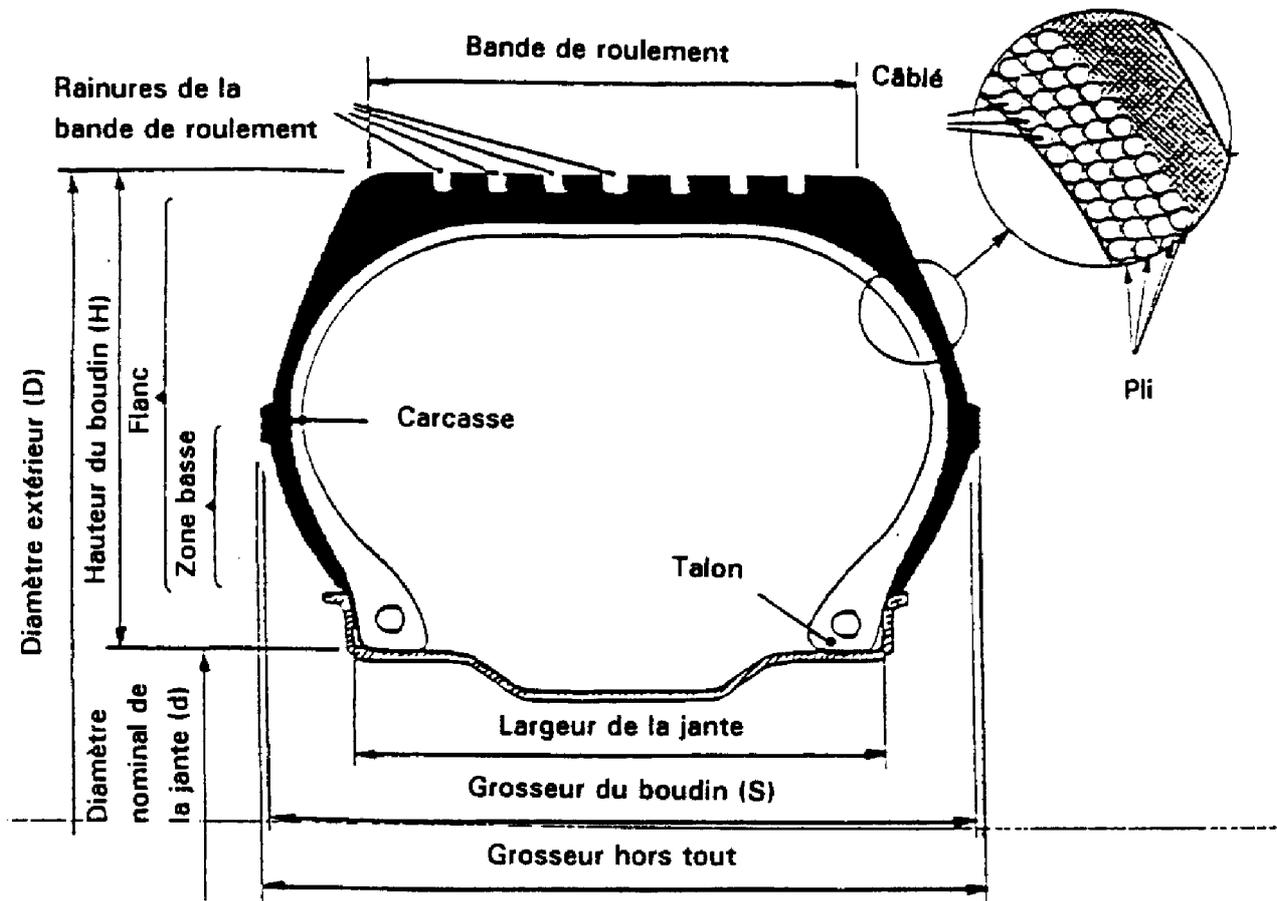
Variation de la capacité de charge (%)										
Vitesse (km/h)	Tous les indices de charge				Indices de charge ≥ 122 ⁽¹⁾		Indices de charge ≤ 121 ⁽¹⁾			
	Code de la vitesse				Code de vitesse		Code de vitesse			
	F	G	J	K	L	M	L	M	N	P ⁽²⁾
0	+150	+150	+150	+150	+150	+150	+110	+110	+110	+110
5	+110	+110	+110	+110	+110	+110	+ 90	+ 90	+ 90	+ 90
10	+ 80	+ 80	+ 80	+ 80	+ 80	+ 80	+ 75	+ 75	+ 75	+ 75
15	+ 65	+ 65	+ 65	+ 65	+ 65	+ 65	+ 60	+ 60	+ 60	+ 60
20	+ 50	+ 50	+ 50	+ 50	+ 50	+ 50	+ 50	+ 50	+ 50	+ 50
25	+ 35	+ 35	+ 35	+ 35	+ 35	+ 35	+ 42	+ 42	+ 42	+ 42
30	+ 25	+ 25	+ 25	+ 25	+ 25	+ 25	+ 35	+ 35	+ 35	+ 35
35	+ 19	+ 19	+ 19	+ 19	+ 19	+ 19	+ 29	+ 29	+ 29	+ 29
40	+ 15	+ 15	+ 15	+ 15	+ 15	+ 15	+ 25	+ 25	+ 25	+ 25
45	+ 13	+ 13	+ 13	+ 13	+ 13	+ 13	+ 22	+ 22	+ 22	+ 22
50	+ 12	+ 12	+ 12	+ 12	+ 12	+ 12	+ 20	+ 20	+ 20	+ 20
55	+ 11	+ 11	+ 11	+ 11	+ 11	+ 11	+17,5	+17,5	+17,5	+17,5
60	+ 10	+ 10	+ 10	+ 10	+ 10	+ 10	+15,0	+15,0	+15,0	+15,0
65	+7,5	+8,5	+8,5	+8,5	+8,5	+8,5	+13,5	+13,5	+13,5	+13,5
70	+5,0	+7,0	+7,0	+7,0	+7,0	+7,0	+12,5	+12,5	+12,5	+12,5
75	+2,5	+5,5	+5,5	+5,5	+5,5	+5,5	+11,0	+11,0	+11,0	+11,0
80	0	+4,0	+4,0	+4,0	+4,0	+4,0	+10,0	+10,0	+10,0	+10,0
85	-3	+2,0	+3,0	+3,0	+3,0	+3,0	+8,5	+8,5	+8,5	+8,5
90	-6	0	+2,0	+2,0	+2,0	+2,0	+7,5	+7,5	+7,5	+7,5
95	-10	-2,5	+1,0	+1,0	+1,0	+1,0	+6,5	+6,5	+6,5	+6,5
100	-15	-5	0	0	0	0	+5,0	+5,0	+5,0	+5,0
105		-8	-2	0	0	0	+3,75	+3,75	+3,75	+3,75
110		-13	-4	0	0	0	+2,5	+2,5	+2,5	+2,5
115			-7	-3	0	0	+1,25	+1,25	+1,25	+1,25
120			-12	-7	0	0	0	0	0	0
125						0	-2,5	0	0	0
130						0	-5,0	0	0	0
135							-7,5	-2,5	0	0
140							-10	-5	0	0
145								-7,5	-2,5	0
150								-10,0	-5,0	0
155									-7,5	-2,5
160									-10,0	-5,0

⁽¹⁾ Les indices de charge ont trait au montage en simple.⁽²⁾ Les variations de charge ne sont pas autorisées au-delà de 160 km/h. En ce qui concerne les catégories de vitesse «Q» et au-dessus, la vitesse correspondant à la catégorie de vitesse est la vitesse maximale autorisée pour le pneumatique.

ANNEXE 9

FIGURE EXPLICATIVE

Voir paragraphe 2 du présent Règlement



Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se 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)

(2000/C 212 E/06)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

COM(2000) 142 final — 2000/0065(COD)

(Presentada por la Comisión el 22 de marzo de 2000)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 2 de su artículo 80,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones,

de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 251 del Tratado,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 95/21/CE establece en la Comunidad Europea un control de los buques por el Estado del puerto basado en procedimientos de inspección e inmovilización uniformes.
- (2) Es necesario tener en cuenta las modificaciones de los convenios, protocolos, códigos y resoluciones de la Organización Marítima Internacional (OMI) que han entrado en vigor, así como de la evolución que se ha producido en el marco del Memorando de Entendimiento de París.
- (3) Algunos buques, en razón de su antigüedad, pabellón y antecedentes presentan un riesgo manifiesto para la seguridad en alta mar y el medio ambiente marino. Conviene, por tanto, negar a estos buques el acceso a los puertos de la Comunidad, a menos que se demuestre que pueden utilizarse sin peligro en las aguas de la Comunidad. Deberán establecerse directrices para concretar los procedimientos aplicables a la medida de prohibición de acceso y al levantamiento de la prohibición del acceso. La lista de buques a los que se ha prohibido el acceso a los puertos de la Comunidad deberá publicarse e incluirse en el sistema de información Sirenac.
- (4) Los buques con un factor de selección alto presentan un riesgo especialmente importante de accidente o contaminación que justifica la necesidad de prever su inspección en cada escala en un puerto de la Comunidad.
- (5) Las categorías de buques enumeradas en el Anexo V también presentan un riesgo importante de accidente o contaminación a partir de determinada antigüedad. El amplio margen de apreciación que se deja a la autoridad de inspección para seleccionar o no tales buques para una inspección ampliada no permite uniformar como es debido las prácticas en la Comunidad. Por tanto, es necesario que la inspección de estos buques sea obligatoria.
- (6) El contenido de las inspecciones ampliadas, objeto de las directrices establecidas en la parte B del Anexo V, puede variar considerablemente según la discreción de la autoridad inspectora. Por tanto, es indispensable que estas directrices sean obligatorias. Sin embargo, es conveniente prever una excepción cuando, habida cuenta del estado de los tanques de carga o de dificultades operativas relativas a las operaciones de carga o descarga, la realización de una inspección en tales buques no sea posible o entrañe riesgos demasiado importantes para la seguridad del buque y su tripulación, así como para la seguridad del recinto portuario.
- (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.
- (8) La inspección ampliada, basada en la verificación obligatoria de una serie de elementos del buque, requiere tiempo y una organización compleja. Es conveniente facilitar la tarea de preparación de la inspección, aumentando así su eficacia. A tal fin, el capitán o el armador de cualquier buque que llegue a un puerto de la Comunidad deberá notificar una serie de datos de carácter operativo.
- (9) Teniendo en cuenta los riesgos de contaminación grave que presentan los buques petroleros y teniendo también en cuenta que la gran mayoría de las anomalías que conducen a la inmovilización afectan a buques de más de quince años, es oportuno aplicar el régimen de inspecciones ampliadas a los petroleros a partir de los quince años de antigüedad.

- (10) La importancia creciente del control de los buques por el Estado del puerto en la lucha contra las prácticas de cumplimiento insuficiente de las normas exige una ampliación global de las tareas de los inspectores. Por tanto, debe realizarse un esfuerzo particular para evitar la duplicación de inspecciones y mejorar la información de los inspectores sobre el contenido de las inspecciones realizadas en los puertos precedentes. A tal fin, el informe de inspección elaborado por el inspector al término de una inspección, de una inspección detallada o de una inspección ampliada, debe indicar las partes del buque que han sido objeto de inspección. Así, el inspector del puerto siguiente en que el buque haga escala podrá tener en cuenta esta información y, en su caso, decidir no inspeccionar una parte del buque si no se ha detectado ninguna anomalía en la inspección anterior.
- (11) La administración del Estado del pabellón de un buque inspeccionado o la sociedad de clasificación interesada debe disponer de información sobre el resultado de la inspección a fin de garantizar un seguimiento más eficaz de la evolución y, en su caso, del deterioro del estado del buque, con objeto de tomar a su debido tiempo las medidas necesarias para poner remedio a la situación.
- (12) La contaminación accidental por hidrocarburos puede provocar daños considerables al medio ambiente y a la economía de la región afectada. Es conveniente, por tanto, comprobar que los petroleros que hacen escala en los puertos de la Unión Europea gozan de una cobertura apropiada de estos riesgos. Con motivo de la inspección de los buques petroleros que transportan más de 2000 toneladas de hidrocarburos a granel, el inspector debe verificar la presencia a bordo de un seguro o de otra garantía financiera que cubra los daños por contaminación, de conformidad con el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1969, modificado por su Protocolo de 1992.
- (13) La transparencia de la información sobre los buques inspeccionados e inmovilizados es un elemento esencial de toda política dirigida a disuadir de la utilización de buques que no cumplen las normas de seguridad. En este marco, debe completarse la lista de informaciones publicadas con la mención de la identidad del fletador del buque. También conviene suministrar una información pública más completa y clara sobre las inspecciones e inmovilizaciones que se efectúan en los puertos de la Unión Europea. Se trata, en particular, de informaciones sobre las visitas más detalladas realizadas a bordo de los buques, tanto por las autoridades del Estado del puerto como por las sociedades de clasificación, así como de una explicación sobre el curso dado por las autoridades del Estado del puerto o las sociedades de clasificación interesadas a una inmovilización dictada en virtud de la Directiva.
- (14) Es esencial detectar los casos de aplicación incorrecta de la Directiva o, en su caso, de prácticas negligentes en determinados puertos de la Comunidad para evitar los riesgos de niveles desiguales de seguridad y de distorsión de la competencia entre puertos y regiones de la Unión Europea. A tal fin, la Comisión debe disponer de información

más detallada relativa, en particular, a los movimientos de los buques en los puertos, para estar en condiciones de efectuar un examen detallado de las condiciones de aplicación de la Directiva. Debe suministrarse anualmente esta información a la Comisión para que intervenga más rápidamente en caso de comprobarse anomalías en la aplicación de la Directiva.

- (15) Las disposiciones de la Directiva 95/21/CE relativas al procedimiento aplicable al Comité deberán modificarse para tener en cuenta la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se fijan las modalidades de ejercicio de las competencias de ejecución conferidas a la Comisión ⁽¹⁾.
- (16) Las medidas necesarias para aplicar la presente Directiva constituyen medidas de alcance general en el sentido del artículo 2 de la Decisión 1999/468/CE del Consejo, por lo que es conveniente adoptarlas con arreglo al procedimiento reglamentario previsto en el artículo 5 de dicha Decisión.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La Directiva 95/21/CE se modifica como sigue:

- 1) El título se sustituye por el título siguiente:

«Directiva 95/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de junio de 1995, relativa al control de los buques por el Estado del puerto».
- 2) El artículo 2 se modifica como sigue:
 - a) el punto 1 se modifica como sigue:
 - i) Se añade el guión siguiente:

« — el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1969, modificado por su Protocolo de 1992»
 - ii) la fecha de 1 de julio de 1999 se sustituye por la fecha de 1 de julio de 2000.
 - b) en el punto 2, la fecha de 1 de julio de 1999 se sustituye por la fecha de 1 de julio de 2000.
- 3) El artículo 5 se modifica como sigue:
 - a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. La autoridad competente de cada Estado miembro llevará a cabo un número total anual de inspecciones de los buques contemplados en el apartado 2 del artículo 5 y en los artículos 6 y 7 correspondiente, como mínimo, al 25 % del número de buques que haya entrado en sus puertos durante el año civil transcurrido»;

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

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

«2. La autoridad competente procurará que todo buque no sujeto a inspección ampliada cuyo factor de selección publicado en el sistema de información Sirenac sea superior a 50 sea objeto de una inspección con arreglo al artículo 6.

En lo que respecta a la selección de otros buques con vistas a una inspección, la autoridad competente determinará el orden de prioridad de la manera siguiente:

- Los buques contemplados en la parte 1 del Anexo I serán objeto de prioridad absoluta, independientemente del valor del factor de selección;
- Los buques contemplados en la parte 2 del Anexo I se seleccionarán en orden decreciente, según el orden de prioridad resultante del valor de su factor de selección;»

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

«Artículo 7

Inspección ampliada obligatoria de determinados buques

1. Los Estados miembros velarán por que los buques pertenecientes a las categorías enumeradas en el punto A del Anexo V sean sometidos a una inspección ampliada en el primer puerto visitado una vez transcurrido el periodo de doce meses siguientes a la última inspección ampliada efectuada en un puerto de un Estado miembro. No obstante, entre dos inspecciones ampliadas, estos buques pueden ser sometidos a la inspección prevista en los apartados 1 y 2 del artículo 6.

2. El armador o el capitán de un buque contemplado en el apartado anterior notificará a la autoridad competente del Estado miembro interesado, a más tardar 48 horas laborables antes de la hora prevista de llegada a un puerto de un Estado miembro, o desde el puerto de salida si la hora prevista de llegada es inferior a 48 horas laborables, todas las informaciones que figuran en el punto B del Anexo V.

Los buques que no transmitan a la autoridad competente interesada las informaciones anteriormente mencionadas, serán objeto de una inspección, de conformidad con el artículo 6, durante su escala en el puerto de destino.

3. El punto C del Anexo V contiene las directrices obligatorias relativas a esta inspección ampliada.»

5) Se inserta el artículo 7 bis siguiente:

«Artículo 7 bis

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

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.

2. A los fines de la aplicación del apartado 1, los Estados miembros cumplirán los procedimientos que figuran en el punto D del Anexo V.

3. La Comisión publicará semestralmente las informaciones relativas a los buques a los que se haya prohibido el acceso a los puertos de la Comunidad en aplicación del presente artículo.»

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

«Artículo 8

Informe de inspección

1. Una vez terminada la inspección, la inspección detallada o la inspección ampliada, el inspector elaborará un informe de inspección que contendrá como mínimo las informaciones que figuran en el Anexo X y mencionará los resultados de la inspección, las partes o elementos del buque que hayan sido objeto de inspección, en el marco de una inspección detallada o ampliada, los detalles de las decisiones adoptadas por el inspector, así como las medidas correctivas que deberá adoptar el capitán, el propietario o el armador.

2. Se entregará una copia del informe de inspección al capitán del buque y a la administración del Estado del pabellón, así como al organismo autorizado encargado de las visitas a los buques y de la expedición de certificados de clasificación o de certificados expedidos en nombre del Estado del pabellón de conformidad con los convenios internacionales. En caso de anomalías que justifiquen la inmovilización del buque, el documento entregado al capitán en virtud del apartado 1 incluye indicaciones sobre la futura publicación de la inmovilización de acuerdo con lo dispuesto en la presente Directiva.»

7) En el apartado 5 del artículo 9 los términos «Se comunicará, además, a los inspectores designados u organizaciones reconocidas responsables de la expedición de los certificados cuando proceda.» se sustituirán por los términos «También se comunicará, en su caso, a los inspectores designados u organizaciones reconocidas responsables de la expedición de certificados de clasificación o de certificados expedidos en nombre del Estado del pabellón conforme a los convenios internacionales.»

- 8) En el apartado 1 del artículo 10, después de los términos «contra una decisión de inmovilización» se añadirán los términos «o de prohibición de acceso».
- 9) El apartado 2 del artículo 14 se modifica como sigue:
- a) los términos «Sirenac E» se sustituirán por el término «Sirenac»,
- b) se añadirá el párrafo siguiente:
- «Para realizar las inspecciones previstas en los artículos 6 y 7, los inspectores consultarán las bases de datos públicas y privadas sobre inspecciones de buques accesibles a través del sistema de información EQUASIS, una vez éste sea operativo».
- 10) El apartado 2 del artículo 15 será sustituido por el texto siguiente:
- «2. Las informaciones enumeradas en las partes I y II del Anexo VIII, así como las informaciones sobre los cambios, suspensiones de clase o desclasificación de buques a que se refiere el apartado 3 del artículo 15 de la Directiva 94/57/CE deberán estar disponibles en el sistema de información Sirenac. Se harán públicas en el marco del sistema de información EQUASIS cuando éste sea operativo, lo antes posible después de la inspección o del levantamiento de la inmovilización.»
- 11) Los artículos 17 y 18 se sustituyen por el Texto siguiente.
- «Artículo 17
- Datos que deberán suministrarse en el marco del control de la aplicación**
- Los Estados miembros suministrarán a la Comisión las informaciones enumeradas en el Anexo X con la frecuencia indicada en dicho Anexo.»
- «Artículo 18
- Comité de reglamentación**
1. La Comisión estará asistida por el Comité creado en virtud del artículo 12 de la Directiva 93/75/CEE.
2. En caso de que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el procedimiento de reglamentación previsto en el artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE, en cumplimiento de las disposiciones del artículo 8 de dicha Decisión.
3. El periodo previsto en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE se fija en tres meses.»
- 12) La letra a) del artículo 19 se sustituye por el texto siguiente:
- «a) adaptar las obligaciones a que se refiere el artículo 5, salvo el porcentaje del 25 % previsto en el apartado 1 y en los artículos 6, 7, 8, 15 y 17, así como en los Anexos a que se refieren dichos artículos, de acuerdo con la experiencia adquirida en la aplicación de la presente Directiva, teniendo en cuenta la evolución del Memorando;»
- 13) La Parte II del Anexo I se sustituye por el texto que figura en el Anexo I de la presente Directiva.
- 14) En el Anexo II, se añade el punto 35 siguiente:
- «35. Certificado internacional de garantía u otra garantía financiera que cubra los daños causados por la contaminación (para los petroleros a que se refiere el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1969, modificada por su Protocolo de 1992).»
- 15) En el punto 1 del Anexo III, los términos «II-8 y II-11» se sustituyen por los términos «y II-8.»
- 16) El Anexo V se sustituye por el texto que figura en el Anexo II de la presente Directiva.
- 17) El Anexo VI se modifica como sigue:
- a) en el punto 3.1, los términos «La falta de los certificados preceptivos» se sustituyen por los términos «La falta de los certificados y documentos preceptivos».
- b) en el apartado 3.2. se añade el punto siguiente:
- «15. No ejecución del programa ampliado de inspecciones en virtud de la Resolución A.744(18).»
- c) en el apartado 3.6 se añade el punto siguiente:
- «5. Ausencia de los informes de inspección o no conformidad de éstos a la regla 13 C (3)(b) del Convenio Marpol.»
- 18) El Anexo VIII se sustituye por el texto que figura en el Anexo III de la presente Directiva.
- 19) Se añaden los Anexos IX y X cuyo texto figura en el Anexo IV de la presente Directiva.

Artículo 2

Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva a más tardar el [. . .]. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

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

Artículo 3

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

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

ANEXO I

La parte II del Anexo I se sustituye por el texto siguiente:

«II. Factor global de selección

Buques que deben inspeccionarse prioritariamente:

1. Los buques que hagan escala por primera vez o tras una ausencia igual o superior a doce meses en un puerto de un Estado miembro. Al aplicar estos criterios, los Estados miembros tendrán también en cuenta las inspecciones que hayan realizado los miembros del Memorandum de Entendimiento. Cuando se carezca de información adecuada para cumplir esta obligación, los Estados miembros se basarán en los datos disponibles en la base de datos Sirenac e inspeccionarán los buques que no estén registrados en esta base a partir de la entrada en vigor de dicha base de datos el 1 de enero de 1993.
2. Los buques que no hayan sido inspeccionados por ningún Estado miembro durante los últimos seis meses.
3. Los buques a los cuales haya expedido los certificados preceptivos de construcción y equipamiento del buque, con arreglo a los Convenios, y los certificados de clasificación una organización que no esté reconocida en virtud de la Directiva 94/57/CE del Consejo, de 22 de noviembre de 1994, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas.
4. Los buques que naveguen bajo el pabellón de un Estado que aparezca en el cuadro de inmovilizaciones y retrasos superiores (media móvil de tres años), publicado en el informe anual del Memorando de Entendimiento.
5. Los buques a los que se haya permitido abandonar el puerto de un Estado miembro con determinadas condiciones tales como:
 - a) suprimir las anomalías antes de partir;
 - b) suprimir las anomalías en el próximo puerto;
 - c) suprimir las anomalías en el plazo de 14 días;
 - d) anomalías para las que se han especificado otras condiciones.Se tendrá en cuenta si se han adoptado todas las medidas adecuadas y suprimido todas las anomalías.
6. Los buques en los que una inspección anterior haya comprobado la existencia de anomalías, según el número de dichas anomalías.
7. Los buques que hayan sido inmovilizados en un puerto anterior.
8. Los buques que naveguen bajo el pabellón de un país que no haya ratificado todos los convenios internacionales previstos en el artículo 2 de la presente Directiva.
9. Los buques que naveguen bajo el pabellón de un país donde el porcentaje de anomalías es superior a la media,
10. Los buques que naveguen bajo el pabellón de un país en el que las anomalías de clase sean superiores a la media,
11. Los buques de más de 13 años de edad.

En lo que respecta a los buques anteriormente enumerados, la autoridad competente determinará el orden de prioridad de las inspecciones con la ayuda del factor global de selección que figura en el sistema de información Sirenac, de conformidad con la Sección 1 del Anexo I del Memorando de Entendimiento de París: a un factor elevado corresponderá una prioridad elevada. El factor global de selección es igual a la suma de los valores del factor aplicables, tal como se define en el marco del Memorando de Entendimiento. Los puntos 5, 6 y 7 sólo corresponden a las inspecciones efectuadas durante los últimos doce meses. El factor global de selección no deberá ser inferior a la suma de los valores correspondiente a los puntos 3, 4, 8, 9, 10 y 11.

Si, en los tres meses siguientes a la fijación de nuevos valores del factor de selección en el marco del Memorando de Entendimiento, la Comisión estimara que estos valores no son adecuados, la Comisión, con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 19 de la Directiva 95/21/CE, podrá decidir no aplicar dichos valores a los fines de la presente Directiva.»

ANEXO II

El Anexo V se sustituye por el Anexo siguiente:

«ANEXO V

A. CATEGORÍAS DE BUQUES SUJETOS A INSPECCIÓN AMPLIADA (según lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 7)

1. Buques cisterna para productos químicos y gases de más de diez años calculados a partir de la fecha de construcción que figura en los certificados de seguridad del buque.
2. Graneleros de más de doce años calculados a partir de la fecha de construcción que figura en los certificados de seguridad del buque.
3. Petroleros de un solo casco de más de quince años calculados a partir de la fecha de construcción que figura en los certificados de seguridad del buque.
4. Buques de pasaje de más de quince años distintos de los buques de pasaje a que se refieren las letras a) y b) del artículo 2 de la Directiva 1999/35/CE.

B. INFORMACIÓN QUE DEBERÁ COMUNICARSE A LA AUTORIDAD COMPETENTE (en virtud del apartado 2 del artículo 7)

- A. Nombre,
- B. Pabellón,
- C. Número OMI de identificación del buque, si procede,
- D. Peso muerto
- E. Fecha de construcción del buque,
- F. Para los buques cisterna:
 - F.a) configuración: casco único, casco único con SBT, doble casco,
 - F.b) condiciones de los tanques de carga y de lastre: llenos, vacíos, inertes,
 - F.c) volumen y naturaleza de la carga,
- G. Hora probable de llegada al puerto de destino o a la estación de practica, tal como lo requiere la autoridad competente,
- H. Duración prevista de la escala,
- I. Operaciones previstas en el puerto de destino (carga, descarga, otras)
- J. Fecha y lugar de la última inspección realizada dentro del control por el Estado del puerto

C. PROCEDIMIENTOS PARA LA INSPECCIÓN AMPLIADA DE DETERMINADAS CATEGORÍAS DE BUQUES (según lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 7)

En la medida en que sea materialmente practicable, y teniendo en cuenta las posibles limitaciones que impone la seguridad de las personas, del buque y del puerto, la inspección ampliada deberá tratar de los puntos que figuran a continuación. Los inspectores deberán tener presente que los controles efectuados a bordo durante la ejecución de determinadas operaciones, tales como la manipulación de la carga, sobre las que inciden directamente, pueden afectar a la seguridad de estas operaciones.

1. TODOS LOS BUQUES (todas las categorías de la sección A)
 - Corte de corriente eléctrica y puesta en marcha del generador de emergencia
 - Inspección del alumbrado de emergencia

- Funcionamiento de la bomba contra incendios de emergencia, con dos mangueras conectadas al conducto principal
- Funcionamiento de las bombas de sentina
- Cierre de las puertas herméticas
- Descenso de un bote salvavidas
- Prueba del sistema de parada a distancia de emergencia de calderas, ventiladores y bombas de combustible
- Prueba del aparato de gobierno, incluido el auxiliar
- Inspección de la fuente de energía de emergencia para las instalaciones de radio
- Inspección y, en la medida de lo posible, prueba del separador de la sala de máquinas.

2. BUQUES CISTERNA PARA PRODUCTOS QUÍMICOS Y GASES

Además de los aspectos indicados en el punto 1, en el caso de los buques cisterna para productos químicos y gases se considerarán también parte de la inspección ampliada los siguientes:

- Dispositivos de control y seguridad relativos a temperatura, presión y relleno de las cisternas de carga
- Dispositivos de análisis del oxígeno y explosímetro, incluyendo su calibrado. Disponibilidad de equipamiento de detección química (fuelles) con número apropiado de tubos detectores de gas adecuados para la carga transportada
- Equipo de cabina de salvamento que proporcione una adecuada protección respiratoria y ocular, para todo el mundo a bordo (si así lo requiere la lista de productos del Certificado Internacional de Aptitud o el Certificado de Aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o de gases licuados a granel aplicable)
- Comprobar que el producto transportado figura en la lista del Certificado Internacional de Aptitud o el Certificado de Aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o de gases licuados a granel, según los casos
- La instalación fija anti-incendios en cubierta, ya sea espuma, un producto químico seco u otro, según lo requiera el producto transportado.

3. GRANELEROS

Además de los aspectos indicados en el punto 1, en el caso de los graneleros se considerarán también parte de la inspección ampliada los siguientes:

- Posible corrosión del asiento de la maquinaria de cubierta
- Posible deformación o corrosión de las tapas de escotillas
- Posibles fisuras o corrosión local en los mamparos transversales
- Acceso a las bodegas de carga
- Evaluar la seguridad de la estructura tomando como base los informes de inspección de la estructura, los informes de apreciación del estado del buque, los informes sobre las mediciones del espesor y el documento descriptivo contemplados en la Resolución A.744(18) de la OMI.

4. PETROLEROS

Además de los aspectos indicados en el punto 1, en el caso de los petroleros se considerarán también como parte de la inspección ampliada las siguientes operaciones:

- Sistema fijo de extinción de incendios a base de espuma instalado en cubierta
- Equipo de extinción de incendios en general

- Inspección de las válvulas cortafuego de la sala de máquinas, el cuarto de bombas y las zonas donde se aloja la tripulación
- Control de la presión y contenido de oxígeno del gas inerte
- Examinar el aspecto y la posible corrosión de como mínimo uno de los tanques de lastre
- Evaluar la seguridad de la estructura tomando como base los informes de inspección de la estructura, los informes de apreciación del estado del buque, los informes sobre las mediciones del espesor y el documento descriptivo contemplados en la Resolución A.744(18) de la OMI.

5. BUQUES DE PASAJEROS NO CONTEMPLADOS EN LA DIRECTIVA 1999/35/CE

Además de los aspectos indicados en el punto 1 del Título C, en el caso de los buques de pasajeros se considerarán también parte de la inspección ampliada los siguientes:

- Prueba del sistema de detección de incendios y de alarma
- Control de cierre de las puertas cortafuegos
- Prueba del sistema de megafonía
- Simulacro anti-incendios en el que, como mínimo, se compruebe todo el equipo anti-incendios y en el que participarán parte del personal de restauración
- Demostración de que los tripulantes, cuya función es especialmente importante, estén al corriente del plan de control de daños.

Si se considera oportuno, puede continuarse la inspección cuando el buque esté de pasaje hacia o desde el puerto en el Estado miembro, con el consentimiento del capitán u operador. Los inspectores no obstruirán las operaciones del buque ni crearán situaciones que, en opinión del capitán, puedan poner en peligro la seguridad de los pasajeros, de la tripulación y del barco.

D. DIRECTRICES OBLIGATORIAS PARA LA PROHIBICIÓN DEL ACCESO A LOS PUERTOS DE LA COMUNIDAD (según lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 7 bis)

1. Cuando se reúnan las condiciones descritas en el artículo 7 bis, la autoridad competente del puerto en que se haya dictado la tercera inmovilización del buque informará por escrito al capitán y al propietario o armador del buque de la medida adoptada contra éste para prohibirle el acceso.

La autoridad competente informará también a la administración del Estado del pabellón, la sociedad de clasificación interesada, los otros Estados miembros, la Comisión Europea, al Centro Administrativo de Asuntos Marítimos y a la secretaria del Memorando de París.

La decisión de prohibir el acceso surtirá efecto desde el momento en que el buque sea autorizado a abandonar el puerto tras la rectificación de las anomalías que hayan causado la inmovilización.

2. La decisión de prohibición del acceso podrá levantarse si el propietario o armador del buque están en condiciones de demostrar satisfactoriamente a la autoridad competente del puerto de destino que el buque puede ser utilizado sin peligro para la seguridad de los pasajeros o la tripulación, o sin riesgo para otros buques, o bien sin constituir una amenaza excesiva para el medio marino.
3. A tal fin, el propietario o armador dirigirá una petición formal de levantamiento de la decisión de prohibición del acceso al Estado miembro del puerto de destino de la Comunidad. Esta petición deberá ir acompañada de un certificado de la administración del Estado del pabellón o de la sociedad de clasificación que actúe en su nombre, de que el buque cumple plenamente las disposiciones aplicables de los convenios internacionales y de que cumple las condiciones mencionadas en el apartado 2. La petición de levantamiento de la prohibición de acceso también deberá ir acompañada, en su caso, de un certificado de la sociedad de clasificación en el que se clasifique al buque conforme a las normas de clasificación especificadas por dicha sociedad.
4. Cuando se presente una petición de levantamiento de la prohibición de acceso con arreglo al apartado 3, el Estado miembro del puerto de destino, sobre la base de los elementos suministrados por el propietario o armador del buque, autorizará excepcionalmente al buque para llegar al puerto de destino indicado, con la única finalidad de verificar si el buque cumple las condiciones contempladas en el apartado 2.

Desde su llegada al puerto de destino, el buque será sometido a una inspección ampliada que correrá a cargo del propietario o del armador. La inspección ampliada deberá tratar como mínimo de los elementos pertinentes contenidos en el punto C del Anexo V, así como de los elementos que hayan sido objeto de control en la última inmovilización en el puerto de un Estado miembro.

La inspección ampliada a que se refiere el párrafo anterior será dirigida por inspectores del Estado miembro del puerto de destino asistidos por inspectores de un organismo reconocido con arreglo a la Directiva 94/57/CE que no tengan ningún interés comercial en el buque inspeccionado.

5. Si los resultados de la inspección ampliada satisfacen al Estado miembro con arreglo al apartado 2, se levantará la decisión de prohibición del acceso. Se informará de ello por escrito al propietario o armador del buque.

La autoridad competente también informará por escrito de su decisión a la administración del Estado del pabellón, la sociedad de clasificación interesada, los otros Estados miembros, la Comisión Europea, al Centro Administrativo de Asuntos Marítimos y a la Secretaría del Memorando de París.

6. La información sobre los buques a los que se haya prohibido el acceso a los puertos de la Comunidad estará disponible en el sistema Sirenac y se publicará de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 15 y en el Anexo VIII.»

ANEXO III

El Anexo VIII se sustituye por el texto siguiente:

«ANEXO VIII

Publicación de información relativa a las inmovilizaciones e inspecciones en los puertos de los Estados miembros (prevista en el artículo 15)

I. La información publicada según lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 15 incluirá los datos siguientes:

- Nombre del buque,
- Número OMI,
- Tipo de buque,
- Tonelaje bruto,
- Año de construcción,
- Nombre y dirección del propietario o del armador del buque,
- En el caso de buques que transporten cargamentos líquidos o sólidos a granel, nombre y dirección del fletador y tipo de fletamento (fletamento por viaje o fletamento por tiempo determinado),
- Estado del pabellón,
- Sociedad o sociedades de clasificación, si procede y, en su caso, que haya expedido certificados de clasificación a este buque,
- Sociedad o sociedades de clasificación o cualquier otra parte que haya expedido a este buque certificados conforme a los convenios aplicables en nombre del Estado del pabellón, mencionando los certificados expedidos,

- Puerto y fecha de la última inspección ampliada y mención de si se ha producido una inmovilización, en su caso,
- Puerto y fecha de la última visita especial y mención del organismo que ha efectuado la visita,
- Número de inmovilizaciones en los últimos 24 meses,
- País y puerto de inmovilización,
- Fecha del levantamiento de la inmovilización,
- Días de duración de la inmovilización,
- Número de anomalías comprobadas y motivos de la inmovilización, en términos claros y explícitos,
- Descripción de las medidas de seguimiento de la inmovilización adoptadas por la autoridad competente y, en su caso, por la sociedad de clasificación,
- Si al buque se le ha negado el acceso a un puerto de la Comunidad, motivos de esta prohibición, en términos claros y explícitos,
- Indicar, en su caso, la responsabilidad de la sociedad de clasificación o de cualquier otro organismo privado que haya efectuado la visita, con respecto a las anomalías que, solas o en combinación con otras causas, hayan provocado la inmovilización,
- Descripción de las medidas adoptadas en el caso de un buque autorizado a proseguir su ruta hasta el astillero de reparación más próximo, o al que se le haya negado la entrada en un puerto de la Comunidad.

II. La información relativa a los buques inspeccionados, que se publica según lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 15, comprende los elementos siguientes:

- Nombre del buque,
 - Número IMO,
 - Tipo de buque,
 - Tonelaje bruto,
 - Año de construcción,
 - Nombre y dirección del propietario o del armador del buque,
 - En el caso de los buques que transportan cargamentos líquidos o sólidos a granel, nombre y dirección del fletador y tipo de fletamento (fletamento por viaje o fletamento por tiempo determinado),
 - Estado del pabellón,
 - Sociedad o sociedades de clasificación, si procede y, en su caso, que haya expedido certificados de clasificación a este buque,
 - Sociedad o sociedades de clasificación o cualquier otra parte que haya expedido a este buque certificados conforme a los convenios aplicables en nombre del Estado del pabellón, mencionando los certificados expedidos,
 - País, puerto y fecha de la inspección,
 - Número de anomalías, por categoría de anomalía.»
-

ANEXO IV

Se añaden los Anexos IX y X siguientes:

«ANEXO IX

Informe de inspección elaborado en aplicación del artículo 8

El informe de inspección incluirá como mínimo los siguientes elementos.

I. Información general

1. Autoridad competente que ha elaborado el informe
2. Fecha y lugar de la inspección
3. Nombre del buque inspeccionado
4. Pabellón
5. Tipo de buque
6. Número OMI
7. Indicativo de llamada
8. Tonelaje bruto
9. Peso muerto (si procede)
10. Año de construcción
11. Sociedad o sociedades de clasificación, si procede y, en su caso, que haya expedido certificados de clasificación a este buque,
12. Sociedad o sociedades de clasificación o cualquier otra parte que haya expedido a este buque certificados conforme a los convenios aplicables en nombre del Estado del pabellón,
13. Nombre y dirección del propietario o del armador del buque
14. En el caso de los buques que transportan cargamentos líquidos o sólidos a granel, nombre y dirección del fletador y tipo de fletamento (fletamento por viaje o fletamento por tiempo determinado),
15. Fecha final de redacción del informe de inspección

II. Información relativa a la inspección

1. Certificados expedidos en aplicación de los convenios internacionales pertinentes, autoridad u organismo que ha expedido el certificado o certificados pertinentes, indicando las fechas de expedición y de expiración.
2. Partes o elementos del buque que han sido objeto de inspección (en el caso de inspección más detallada o ampliada)
3. Indicación del tipo de inspección (inspección, inspección detallada, inspección ampliada)
4. Naturaleza de las anomalías
5. Medidas adoptadas

III. Información suplementaria en caso de inmovilizaciones

1. Fecha de la decisión de inmovilización
2. Fecha del levantamiento de la inmovilización
3. Naturaleza de las anomalías que han justificado la decisión de inmovilización
4. Información sobre la última visita intermedia o anual
5. Indicar, en su caso, la responsabilidad de la sociedad de clasificación o de cualquier otro organismo privado que haya efectuado la visita, con respecto a las anomalías que, solas o en combinación con otras causas, hayan provocado la inmovilización,
6. Medidas adoptadas

ANEXO X

Datos que deberán suministrarse en el marco del control de la aplicación

En aplicación del artículo 17, los Estados miembros transmitirán a la Comisión las informaciones siguientes, utilizando los modelos de cuadro que figuran a continuación.

1. Datos que deberán suministrarse anualmente

Cada año, a más tardar el 1 de abril, los Estados miembros suministrarán a la Comisión los datos siguientes relativos al año transcurrido.

1.1. Número de inspectores que trabajan por su cuenta en el marco del control de buques por el Estado del puerto.

La información se transmitirá a la Comisión utilizando el modelo de cuadro siguiente.

Puerto/Zona	Número de inspectores a tiempo completo	Número de inspectores a tiempo parcial (!)	Conversión en tiempo completo
Puerto de X . . .			
Puerto de Y . . .			
Total			

(!) Cuando las inspecciones efectuadas por los inspectores en el marco del control por el Estado del puerto sólo constituyan una parte de la carga de trabajo de dichos inspectores, el número total de inspectores que se fije corresponderá a inspectores a tiempo completo.

Estos datos se suministrarán a nivel nacional y para cada uno de los puertos del Estado miembro considerado. A los fines del presente Anexo, se entenderá por puerto un puerto individual y la zona geográfica cubierta por un inspector o por un equipo de inspectores, incluidos en su caso varios puertos individuales. El mismo inspector puede ser llamado a intervenir en más de un puerto/zona geográfica.

1.2. Número total de buques que han entrado en sus puertos a nivel nacional.

2. Datos que deberán suministrarse trimestralmente

Los Estados miembros suministrarán a la Comisión cada tres meses la lista detallada de los movimientos de buques que han entrado en sus puertos, utilizando el modelo siguiente.

Puerto de X . . .								
Fecha de llegada	Nº OMI	Nombre	Pabellón	Tipo	TRB	Año de construcción	Sociedad de clasificación	Fecha de salida
.. ./ . /2/ . /2 . . .
.. ./ . /2/ . /2 . . .»

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

(2000/C 212 E/07)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

COM(2000) 142 final — 2000/0066(COD)

(Presentada por la Comisión el 22 de marzo de 2000)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO
DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 2 de su artículo 80,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social,

Visto el dictamen del Comité de la Regiones,

de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado,

Considerando lo siguiente:

- (1) La seguridad y la prevención de la contaminación en el mar pueden mejorar con una aplicación adecuada y obligatoria de los convenios en vigor existentes a nivel internacional por parte de los Estados del pabellón.
- (2) La Directiva 94/57/CE del Consejo, de 22 de noviembre de 1994, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas ⁽¹⁾, tal como ha sido modificada por la Directiva 97/58/CE ⁽²⁾ de la Comisión establecía un sistema de reconocimiento a nivel comunitario de las organizaciones técnicas que, de acuerdo con los convenios internacionales, pueden ser acreditadas en diversa medida para inspeccionar buques y expedir los certificados de seguridad adecuados en nombre de los Estados miembros.
- (3) La aplicación práctica de dicha Directiva ha puesto de manifiesto que algunas adaptaciones a la autorización de alcance comunitario de las organizaciones técnicas han contribuido en gran medida al fortalecimiento de dicho sistema al simplificar el control e informar de las obligaciones impuestas a los Estados miembros.
- (4) Desde la adopción de la Directiva 94/57/CE, la evolución de la legislación aplicable tanto a nivel comunitario como internacional exige proceder a nuevas adaptaciones a la Directiva 94/57/CE.

(5) En particular, a los fines de la Directiva 94/57/CE, es adecuado aplicar las modificaciones de los convenios internacionales conjuntamente con los protocolos y Códigos relacionados de carácter obligatorio a que se refiere la letra D del artículo 2 de la Directiva 94/57/CE, que han entrado en vigor después de la aprobación de la Directiva, así como las resoluciones pertinentes de la Organización Marítima Internacional (OMI).

(6) Para fomentar la aplicación eficaz de las obligaciones de los Estados del pabellón establecidas en los convenios internacionales, la Asamblea de la OMI, en su vigésima sesión, aprobó la Resolución A.847 (20) sobre orientaciones para prestar asistencia a los Estados del pabellón en la aplicación de los instrumentos OMI.

(7) La OMI aprobó el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS) mediante su Resolución A.741(18), de 4 de noviembre de 1993, que se convirtió en obligatorio a través del nuevo Capítulo IX del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el mar (SOLAS).

(8) Con vistas a garantizar la aplicación uniforme del Código IGS, el 23 de noviembre de 1995 la OMI aprobó, mediante su Resolución A.788(19), las orientaciones para la aplicación del Código IGS por las administraciones.

(9) Con vistas a armonizar las inspecciones y peritajes obligatorios que deben efectuar las administraciones del pabellón con arreglo a los convenios internacionales, la OMI aprobó la Resolución A.746(18), de 4 de noviembre de 1993, sobre las orientaciones de inspección del sistema armonizado de inspección y certificación.

(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 mantenerlo.

(11) El cumplimiento de lo dispuesto en la Directiva 94/57/CE puede ser evaluado con más eficacia por la Comisión Europea de forma armonizada y centralizada, con vistas a conceder el reconocimiento inicial a las organizaciones técnicas que desean ser autorizadas para actuar en nombre de los Estados miembros.

⁽¹⁾ DO L 319 de 12.12.1994, p. 20.

⁽²⁾ DO L 274 de 7.10.1997, p. 8.

(12) Del mismo modo, el seguimiento ex post continuo de las organizaciones reconocidas, para evaluar su cumplimiento 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 Comunidad confíe esta tarea a la Comisión, conjuntamente con el Estado que proponga el reconocimiento.

(13) Además de la facultad de los Estados miembros para suspender el reconocimiento a una organización que actúe en su nombre, una facultad similar se conferirá a nivel comunitario, en virtud de la cual la Comisión, con arreglo a la comitología, podrá suspender el reconocimiento de una organización por un periodo limitado de tiempo en caso de que la organización haya empeorado sus niveles de seguridad y prevención de la contaminación, y no tome las medidas adecuadas necesarias para poner remedio a la situación.

(14) La decisión de retirar el reconocimiento a una organización que incumpla lo dispuesto en la Directiva, o cuyos niveles de seguridad y prevención de la contaminación sean insatisfactorios, tiene que ser adoptada a nivel comunitario, es decir, por la Comisión, con arreglo a la comitología.

(15) Dado que la Directiva 94/57/CE garantiza la libertad de prestación de servicios en la Unión, la Comunidad debería negociar con los terceros países donde estén localizadas las organizaciones autorizadas un trato igual a las organizaciones autorizadas situadas en la Comunidad.

(16) La limitación de la responsabilidad financiera de las organizaciones que actúan en nombre de los Estados miembros constituyó un obstáculo considerable a la aplicación adecuada de la Directiva 94/57/CE. Su armonización a nivel comunitario contribuirá a resolver este problema.

(17) Las disposiciones de la Directiva 94/57/CE relativas a la comitología deberían modificarse y adaptarse para tener en cuenta la Decisión del Consejo 1999/468/CE, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ⁽¹⁾.

(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.

(19) Con el fin de evitar que los buques cambien de clase para evitar las reparaciones necesarias, las organizaciones autorizadas intercambiarán toda la información adecuada entre

ellas relativa a las condiciones de los buques que cambien de clase.

(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.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La Directiva 94/57/CE del Consejo se modifica como sigue:

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».

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».

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 cumplan 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.

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

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 los criterios distintos de los establecidos en los apartados 2 y 3 de la 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 de 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.

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. 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».

5. El artículo 6 se modificará como sigue:

a) El apartado 2 se sustituirá por el siguiente:

«2. La relación de trabajo estará regida por un acuerdo formal por escrito y no discriminatorio o régimen jurídico equivalente que establezca los deberes y funciones específicos asumidos por las organizaciones, y que incluirá, al menos:

— Las disposiciones establecidas en el Apéndice II de la Resolución IMO A.739 (18) sobre directrices para la autorización de organizaciones que actúen en nombre de la administración, tal como se especifica en el Anexo, los apéndices y los documentos adjuntos a la Circular IMO MSC 710 y la Circular MEPC 307 sobre el modelo de régimen para la autorización de las organizaciones reconocidas que actúan en nombre de la administración.

— Las siguientes disposiciones sobre la limitación de la responsabilidad financiera:

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 EUR;

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 EUR;

iv) ninguna parte será responsable frente a la otra parte por pérdidas o daños especiales, indirectos o de carácter secundario causados por los servicios prestados con arreglo al acuerdo, incluidos, sin que la lista sea exhaustiva, el lucro cesante, la pérdida de producción, contratos, disfrute, la interrupción de la actividad o cualquier otro daño especial, indirecto o de carácter secundario que sufra cualquiera de las partes, independientemente de su causa;

v) sin perjuicio de lo anterior, en cualquier acción judicial motivada por la ejecución o no ejecución por la organización reconocida de las prestaciones previstas en el presente acuerdo, la organización reconocida, sus responsables, empleados, agentes o personas que actúen en su nombre tendrán derecho a las mismas circunstancias eximentes (incluidas, entre otras, la inmunidad o limitación de responsabilidad) que se reconocerían al propio personal de la administración en caso de haber ejecutado él mismo las tareas;

— disposiciones sobre una auditoría periódica efectuada por la administración o por una entidad externa imparcial designada por aquella, de las tareas que las organizaciones realicen en nombre de la administración, tal como establece el apartado 1 del artículo 11.

— la posibilidad de inspeccionar al azar y pormenorizadamente los buques.

— disposiciones sobre la comunicación de informaciones esenciales sobre su flota clasificada, los cambios de clasificación o desclasificación de buques independientemente del pabellón que enarbolan los mismos, tal como establece el apartado 3 del artículo 14».

b) El apartado 4 se sustituye por el siguiente:

«4. Cada Estado miembro facilitará a la Comisión y a los demás Estados miembros información precisa sobre

la relación de trabajo establecida de acuerdo con el presente artículo.»

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».

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.»

8. El artículo 9 será sustituido por el siguiente:

«1. Se retirará el reconocimiento de las organizaciones contempladas en el artículo 4 que hayan dejado de cumplir los criterios establecidos en el Anexo o que no obtengan los resultados en materia de seguridad y prevención de la contaminación previstos en el apartado 2. La retirada del reconocimiento será decidida por la Comisión de acuerdo con el procedimiento contemplado en el artículo 7, tras ofrecer a la organización afectada la oportunidad de presentar sus observaciones.

2. En la preparación de los proyectos de decisión sobre las materias a que se refiere el apartado 1, la Comisión tendrá en cuenta el resultado de las inspecciones de las organizaciones reconocidas a que se refiere el artículo 11, así como los datos sobre la actuación de las organizaciones en materia de seguridad y prevención de la contaminación, calculados para todos los buques de su registro, independientemente del pabellón que enarbolan.

Los datos sobre la actuación de las organizaciones en materia de seguridad y prevención de la contaminación se evaluarán a partir de las estadísticas elaboradas por el Memorando de Entendimiento de París sobre el control por el Estado del puerto o por sus programas similares. El análisis de los accidentes que hayan sufrido los buques clasificados por las organizaciones reconocidas constituirá otra fuente de apreciación.

Para evaluar la actuación de las organizaciones en materia de seguridad y prevención de la contaminación también se tomarán en consideración los informes elaborados por los Estados miembros con arreglo al artículo 12.

El Comité creado por el artículo 7 establecerá los criterios que deberán aplicarse, sobre la base de la información a que se refiere el presente apartado, para decidir en qué casos el comportamiento de una organización que actúe en nombre de un Estado del pabellón puede considerarse una amenaza inaceptable para la seguridad y el medio ambiente. La Comisión, por propia iniciativa o a instancia de un Estado miembro, presentará al Comité proyectos de decisiones sobre las materias contempladas en el apartado 1.».

9. El artículo 10 se modifica como sigue:

a) Las dos primeras frases se convertirán en el apartado 1 y se sustituirán por el siguiente:

«1. No obstante los criterios especificados en el Anexo, cuando un Estado miembro considere que una organización reconocida no puede seguir siendo autorizada a desempeñar en su nombre las tareas especificadas en el artículo 3, podrá suspender dicha autorización con arreglo al procedimiento siguiente:».

b) Se añadirán los siguientes apartados:

«2. Siempre que la Comisión considere que la actuación en materia de seguridad y prevención de la contaminación de una organización reconocida empeora sin que ello justifique, no obstante, la retirada del reconocimiento con arreglo a los criterios contemplados en el apartado 2 del artículo 9, podrá informar de ello a la organización reconocida y pedirle que adopte las medidas adecuadas para mejorar sus resultados en materia de seguridad y prevención de la contaminación. Si la organización reconocida no responde adecuadamente a la Comisión o si la Comisión considera que las medidas adoptadas por la organización reconocida no mejoran su actuación en materia de seguridad y prevención de la contaminación, la Comisión podrá decidir suspender el reconocimiento de la organización por un periodo de un año, con arreglo al procedimiento a que se refiere el artículo 7, tras ofrecer a la organización afectada la oportunidad de presentar sus observaciones. Durante dicho periodo, la organización reconocida no podrá expedir ni renovar certificados a los buques que naveguen bajo pabellón de los Estados miembros, pero los certificados expedidos o renovados en el pasado por la organización seguirán siendo válidos.

3. El procedimiento a que se refiere el apartado 2 también se aplicará en el caso en que la Comisión tenga pruebas de que una organización reconocida ha incumplido lo dispuesto en los apartados 3, 4 ó 5 del artículo 14.

4. Un año después de la aprobación de la decisión de la Comisión de suspender el reconocimiento de una organización, la Comisión evaluará si las carencias contempladas en los apartados 2 y 3 que provocaron la suspensión, han desaparecido. Si dichas carencias sub-

sisten, se retirará el reconocimiento de acuerdo con el procedimiento a que se refiere el artículo 7.».

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 Estados 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 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.».

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.».

12. Se suprimirá el artículo 13.

13. Los artículos 14, 15, 16 y 17 se convertirán en artículos 13, 14, 15 y 16, respectivamente.

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

«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 enarboleden 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.

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.»

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 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.»

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

«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.»

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

a) 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».

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

c) 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».

d) 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».

e) 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 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.»

g) Al final de la letra i) del apartado 6 de la Sección «B. ESPECÍFICOS», se suprimirá la palabra «y».

h) La letra j) del apartado 6 de la Sección «B. ESPECÍFICOS» se sustituye por la siguiente:

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

i) En el apartado 6 de la Sección «B. ESPECÍFICOS», se añaden las dos letras siguientes:

«(k) las inspecciones y peritajes estatutorios 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.»

j) 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.»

Artículo 2

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.

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

Artículo 3

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

Artículo 4

Los destinatarios de la presente directiva serán los Estados miembros.

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

(2000/C 212 E/08)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

COM(2000) 142 final — 2000/0067(COD)

(Presentada por la Comisión el 22 de marzo de 2000)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 2 de su artículo 80,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones,

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

- (1) Dentro del contexto de la política común de transportes, es necesario adoptar nuevas medidas para aumentar la seguridad y evitar la contaminación en el transporte marítimo.
- (2) La Comunidad está seriamente preocupada por los accidentes marítimos con petroleros y por la contaminación de las costas y el daño a la fauna, flora y demás recursos marítimos que pudieran derivarse de aquéllos.
- (3) En su Comunicación «Una política común de seguridad marítima»⁽¹⁾, la Comisión recordó el llamamiento efectuado por el Consejo extraordinario de Medio Ambiente y Transportes de 25 de enero de 1993 con el fin de respaldar la actuación de la Organización Marítima Internacional (OMI) en materia de reducción de las disparidades de seguridad entre los antiguos y los nuevos buques mediante la mejora o eliminación progresiva de los buques antiguos, construidos con arreglo a normas anteriores, después de un periodo razonable de funcionamiento, prestando especial atención a los petroleros que no cumplan lo dispuesto en las modificaciones del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973, y en el Protocolo de 1978 correspondiente (MARPOL 73/78), que entraron en vigor en 1982.

(4) El Parlamento Europeo, en su Resolución sobre una política común de seguridad marítima⁽²⁾, acogió favorablemente la Comunicación de la Comisión y pidió, entre otras cosas, que se tomaran medidas para mejorar las normas de seguridad de los petroleros.

(5) Por su Resolución de 8 de junio de 1993⁽³⁾, el Consejo apoyó totalmente los objetivos de la Comunicación de la Comisión.

(6) A nivel internacional, la Organización Marítima Internacional ha establecido, a través del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973, y del Protocolo de 1978 correspondiente (MARPOL 73/78), unas normas internacionalmente acordadas sobre prevención de la contaminación que atañen al diseño y funcionamiento de los petroleros.

(7) El 6 de marzo de 1992, la OMI efectuó importantes modificaciones en el Convenio MARPOL 73/78 con el fin de imponer una normas más rigurosas en materia de diseño y construcción de los petroleros, modificaciones que entraron en vigor el 6 de julio de 1993. Dichas normas imponen la exigencia del doble casco o diseños equivalentes a todos los petroleros entregados a partir del 6 de julio de 1996 con el fin de evitar la contaminación por el petróleo en caso de abordaje o varada. Una de estas modificaciones, que establecía un programa de adaptación progresiva para los petroleros de casco único entregados antes de dicha fecha, entró en vigor el 6 de julio de 1995; con arreglo a la misma, dichos petroleros deben ajustarse a la exigencia del doble casco o diseños equivalentes en el plazo máximo de 25 años a partir de la fecha de entrega, 30 en algunos casos. Como consecuencia de ello, los buques de casco único existentes que no cumplan los requisitos de MARPOL 73/78 en materia de tanques de lastre separados y de emplazamiento como protección de éstos ya no podrán operar a nivel internacional más allá de 2007, ó 2012 en algunos casos, a no ser que se ajusten a las normas en materia de doble casco o de diseño equivalente, recogidos en la Regla 13F del Anexo I de MARPOL 73/78. Tratándose de buques de casco único existentes que sí cumplan los requisitos de MARPOL 73/78 en materia de tanques de lastre separados y de emplazamiento como protección de éstos, la fecha límite es, como máximo, 2026.

⁽¹⁾ COM(93) 66 final de 24.2.1993.

⁽²⁾ DO C 91 de 28.3.1994, p. 301.

⁽³⁾ DO C 271 de 7.10.1993, p. 1.

- (8) Con anterioridad a la adopción de las modificaciones de MARPOL 73/78, los Estados Unidos adoptaron, ya en 1990, la *Oil Pollution Act*, (Ley de contaminación por hidrocarburos), que exigía doble casco tanto a los antiguos como a los nuevos petroleros. Con arreglo a las nuevas normas, después del 1 de enero de 2010 los petroleros de casco único sin doble fondo o doble pared lateral ya no podrán operar en los puertos de los EEUU a no ser que se ajusten a la exigencia de doble casco. Además, en el periodo anterior a la fecha límite final, dichos petroleros de casco único ya no podrán seguir operando, a partir de 2005, en los puertos de los Estados Unidos al alcanzar una antigüedad de 25 años, o 23 en algunos casos, a no ser que se ajusten a la exigencia de doble casco. Tratándose de petroleros de casco único dotados de doble fondo o doble pared lateral, la fecha límite final queda fijada en el 1 de enero de 2015, y la antigüedad máxima en el periodo anterior, comprendido entre 2005 y 2015, es de 30 años o de 28 en algunos casos.
- (9) Cabe esperar que las diferencias entre el régimen internacional y el establecido por los Estados Unidos en lo relativo a la antigüedad de los buques y las fechas límite para la adaptación de los petroleros de casco único al requisito del doble casco hagan que, a partir de 2005, los petroleros que ya no pueden operar en puertos de los EEUU debido a su antigüedad, y en especial después de las fechas límite de 2010 y 2015, transfieran sus actividades comerciales a otras regiones del mundo, entre ellas la Unión Europea, y sigan operando hasta que tengan que ajustarse al doble casco con arreglo a las antigüedades máximas fijadas en el Convenio MARPOL 73/78.
- (10) Si se analizan las estadísticas sobre la antigüedad de los buques y los accidentes puede constatarse un mayor número de accidentes entre los buques más antiguos. Está reconocido internacionalmente que la adopción de las modificaciones de 1992 en el Convenio MARPOL 73/78, exigiendo la aplicación de las normas de doble casco o de diseño equivalente a los petroleros existentes al alcanzar una cierta antigüedad, proporcionará un mayor grado de protección contra la contaminación por el petróleo en caso de abordaje o varada.
- (11) A la Comunidad interesa tomar medidas para evitar que los petroleros de casco único que, debido a su antigüedad, o debido a la superación de las fechas límite, ya no puedan operar en puertos de los EEUU a causa de la aplicación de la Ley de contaminación por hidrocarburos de 1990, comiencen a operar o sigan haciéndolo en puertos europeos, manteniendo o aumentando así el riesgo de contaminación accidental por el petróleo en aguas europeas.
- (12) Las medidas deben basarse en los principios establecidos por el Convenio MARPOL 73/78, en el sentido de que los petroleros de casco único deben ajustarse a las normas de doble casco o de diseño equivalente al alcanzar un determinado grado de antigüedad. La antigüedad máxima fijada en dichas medidas debe adecuarse a la de la Ley de contaminación por hidrocarburos de 1990; a tal efecto debe disponerse que todos los petroleros de casco único han de ajustarse a un programa de introducción acelerada de las normas en materia de doble casco o de diseño equivalente que figuran en MARPOL 73/78, para lo cual debe disminuirse la antigüedad máxima y establecerse unas fechas límite, de acuerdo con las cifras de la Ley de contaminación por hidrocarburos de 1990, más allá de las cuales los buques deben ajustarse a tales normas como condición de acceso a un puerto o a las aguas interiores de un Estado miembro de la Comunidad.
- (13) Las condiciones de la Regla 13G del Anexo I de MARPOL 73/78 sobre adaptación de los petroleros de casco único existentes a las normas en materia de doble casco o de diseño equivalente sólo se aplican a los petroleros de crudo de 20 000 tpm o más y a los petroleros para productos de 30 000 tpm o más. Las normas en materia de doble casco o de diseño equivalente de la Regla 13F del Anexo I de MARPOL 73/78 se aplican a los petroleros de 600 tpm y más entregados después del 6 de julio de 1996. Esta diferencia en los tamaños hace que dichas condiciones no conciernan a la categoría de petroleros de crudo de casco único entregados antes del 6 de julio de 1996, con un peso muerto de entre 600 y 20 000 tpm, ni a la de los petroleros para productos entregados antes del 6 de julio de 1996 con un peso muerto de entre 600 y 30 000 tpm. Debido a la importancia de esta categoría de petroleros de menor peso muerto para el comercio intracomunitario, es preciso adoptar medidas similares para garantizar que estos buques se ajusten también a las normas en materia de doble casco o de diseño equivalente MARPOL 73/78. A tal efecto debe establecerse un programa de introducción acelerada de las normas en materia de doble casco o de diseño equivalente de MARPOL 73/78 para esta categoría de petroleros de casco único como condición de acceso a un puerto o a las aguas interiores de un Estado miembro o de la Comunidad.
- (14) El Parlamento Europeo, en su Resolución sobre el derrame de petróleo frente a las costas francesas, adoptada el 20 de enero de 2000, respaldó cualquier iniciativa de la Comisión por adelantar la fecha en la que los petroleros estarán obligados a adaptarse a una configuración de doble casco.
- (15) La introducción acelerada de las normas en materia de doble casco o de diseño equivalente entre los petroleros de casco único debe ir acompañada de medidas complementarias destinadas a fomentar el transporte con buques de doble casco y diseños equivalentes antes de lo dispuesto en el programa de introducción acelerada. Estas medidas complementarias deberían consistir en incentivos financieros para los petroleros de doble casco y diseños equivalentes y medidas disuasorias para los de casco único cuyo destino o procedencia sean los puertos de los Estados miembros de la Comunidad.

- (16) Estas medidas complementarias han de basarse en los principios establecidos en el Reglamento (CE) n° 2978/94 de 21 de noviembre de 1994, sobre la aplicación de la Resolución A.747(18) de la OMI relativa a la aplicación del arqueo de los tanques de lastre en los petroleros equipados con tanques de lastre separados⁽¹⁾. Estos principios prevén la aplicación de tarifas portuarias y de practicaje reducidas para los petroleros más seguros desde el punto de vista medioambiental, frente a los que ofrecen un mayor riesgo de contaminación por el petróleo.
- (17) El Reglamento (CE) n° 2978/94 del Consejo no tiene en cuenta, sin embargo, el mayor nivel de seguridad contra la contaminación accidental que presentan los petroleros de doble casco o diseños equivalentes, en comparación con los de casco único. Por lo tanto tampoco distingue, para lo relativo a la diferencia de tarifas o de practicaje, entre petroleros de doble casco o de casco único equipados con tanques de lastre separados.
- (18) Dada la proximidad de la fecha límite fijada para los buques de casco único que no se ajusten a las exigencias de MARPOL 73/78 en lo relativo a los tanques de lastre separados y a su emplazamiento como protección, no existen razones para mantener las diferencias de tratamiento financiero que establece el Reglamento (CE) n° 2978/94 entre estos buques y los que se ajustan a las exigencias de MARPOL 73/78 sobre tanques de lastre separados y su emplazamiento.
- (19) Con el fin de promocionar el tráfico en puertos europeos con petroleros de doble casco y diseños equivalentes, el sistema de incentivos financieros del Reglamento (CE) n° 2978/94 del Consejo debe ser sustituido por otro que, durante el periodo de introducción acelerada, fomente la circulación de petroleros que se ajustan a las normas en materia de doble casco o de diseño equivalente y disminuya la de los que no cumplen dichas exigencias. A tal efecto debe derogarse el Reglamento (CE) n° 2978/94 del Consejo.
- (20) Los incentivos financieros destinados a los petroleros que se ajustan a las normas en materia de doble casco o de diseño equivalente y las medidas disuasorias para los que aún no cumplan dichas exigencias deben basarse en un sistema que combine la reducción de las tarifas portuarias y de practicaje de los buques que se ajusten a las normas en materia de doble casco o de diseño equivalente y el incremento de las de los que todavía no lo hacen.
- (21) Los derechos portuarios y de practicaje deberán ser proporcionales a los servicios prestados y se calcularán de forma no discriminatoria.
- (22) Este sistema combinado de reducción e incremento de las tarifas portuarias y de practicaje debe lograr un equilibrio para evitar que los prestadores de servicios portuarios y de practicaje pierdan una parte de sus ingresos, o que dicha pérdida redunde en detrimento de la calidad de dichos servicios o tenga que ser compensada mediante una subida de las tarifas portuarias y de practicaje de buques que nada tienen que ver con el transporte de petrólos y productos petrolíferos.
- (23) Debido al progresivo aumento del número de petroleros de doble casco o diseños equivalentes y a la disminución del de los de casco único en el periodo de introducción acelerada, es preciso mantener el equilibrio de los ingresos de los prestadores de servicios portuarios y de practicaje haciendo que la reducción de las tarifas portuarias y de practicaje de los buques de doble casco o diseño equivalente sea regresiva en función de su antigüedad, y que el incremento cobrado a los de casco único aumente según el mismo criterio. Esta diferencia de tarifas deberá cesar cuando haya finalizado la sustitución de los petroleros de casco único por los de doble casco o diseños equivalentes.
- (24) Como las medidas necesarias para la aplicación del presente Reglamento son medidas de alcance general, según el sentido del artículo 2 de la Decisión del Consejo de 28 de junio de 1999 por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión⁽²⁾, su adopción deberá ajustarse al procedimiento de reglamentación establecido en el artículo 5 de dicha Decisión.
- (25) Algunas de las disposiciones del presente Reglamento que hacen referencia a las reglas del Convenio MARPOL 73/78 pueden tener que ser modificadas por la Comisión, asistida por el Comité, para adaptarlas a las modificaciones, adoptadas o ya en vigor, de dichas reglas. Por otro lado, el porcentaje de reducción e incremento de las tarifas portuarias y de practicaje del Anexo podrá ser modificado por el Comité para que los ingresos de los prestadores de servicios portuarios y de practicaje se adecuen al ritmo al que los buques de casco único son sustituidos por los de doble casco o diseños equivalentes el periodo de introducción.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objetivo

El objetivo del presente Reglamento es establecer

- un programa de introducción acelerada de las normas en materia de doble casco o de diseño equivalente establecidas por el Convenio MARPOL 73/78 para los petroleros de casco único, y

⁽¹⁾ DO L 319 de 12.12.1994, p. 1.

⁽²⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

— un sistema de medidas financieras incentivadores y disuasorias por el que se reduzcan las tarifas portuarias y de practicaje de los petroleros que se ajusten a las normas en materia de doble casco o de diseño equivalente y se incrementen las tarifas las de los que aún no se ajusta a las normas.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

El presente Reglamento se aplicará a todos los petroleros de 600 toneladas o más de peso muerto,

- que accedan a un puerto o a las aguas interiores de un Estado miembro, independientemente del pabellón que enarboleden, o
- que enarboleden pabellón de un Estado miembro

Artículo 3

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «MARPOL 73/78», el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 correspondiente, con las modificaciones vigentes respectivas;
- 2) «petrolero», un buque según la definición de «petrolero» del apartado 4 de la Regla 1 del Anexo I de MARPOL 73/78;
- 3) «peso muerto (PM)», el peso muerto según la definición del apartado 22 de la Regla 1 del Anexo I de MARPOL 73/78;
- 4) «petrolero nuevo», un petrolero nuevo según la definición del apartado 26 de la Regla 1 del Anexo I de MARPOL 73/78;
- 5) «petrolero de crudo», un petrolero de crudo según la definición del apartado 29 de la Regla 1 del Anexo I de MARPOL 73/78;
- 6) «petrolero para productos», un petrolero para productos según la definición del apartado 30 de la Regla 1 del Anexo I de MARPOL 73/78;
- 7) «petrolero de casco único», un petrolero de casco único que no se ajusta a las normas en materia de doble casco o de diseño equivalente de la Regla 13F del Anexo I de MARPOL 73/78;
- 8) «petroleo de doble casco», un petrolero de doble casco que se ajusta a las normas en materia de doble casco o de diseño equivalente de la Regla 13F del Anexo I de MARPOL 73/78;
- 9) «antigüedad», la antigüedad de un buque, expresada como los años transcurridos desde la fecha de entrega;
- 10) «autoridad portuaria», una persona pública o privada que aplica tarifas a los buques por el uso de instalaciones y la prestación de servicios al transporte marítimo;
- 11) «autoridad de practicaje», una persona pública o privada facultada para prestar servicios de practicaje al transporte marítimo;

Artículo 4

Cumplimiento de las normas en materia de doble casco o de diseño equivalente por parte de los petroleros de casco único

1. Los Estados miembros no permitirán que accedan petroleros de casco único a sus puertos a aguas interiores después de la primera de las fechas que se exponen a continuación, a no ser que se ajusten, para la primera de dichas fechas como máximo, a las normas en materia de doble casco o de diseño equivalente de la Regla 13F del Anexo I de MARPOL 73/78:

- 1) petroleros de crudo de 20 000 toneladas de peso muerto o más, y petroleros para productos de 30 000 toneladas de peso muerto o más, que no cumplan las exigencias para los petroleros nuevos de las Reglas 13, 13B, 13E y 18(4) del Anexo I de MARPOL 73/78: al alcanzar una antigüedad de 23 años o el 1 de junio de 2005.
- 2) petroleros de crudo de 20 000 toneladas de peso muerto o más, y petroleros para productos de 30 000 toneladas de peso muerto o más, que cumplan las exigencias para los petroleros nuevos de las Reglas 13, 13B, 13E y 18(4) del Anexo I de MARPOL 73/78: al alcanzar una antigüedad de 28 años o el 1 de enero de 2010.
- 3) petroleros de crudo de 600 toneladas de peso muerto o más pero de menos de 20 000, y petroleros para productos de 600 toneladas de peso muerto o más pero de menos de 30 000, que no cumplan las exigencias para los petroleros nuevos de las Reglas 13, 13B, 13E y 18(4) del Anexo I de MARPOL 73/78: al alcanzar una antigüedad de 25 años o el 1 de enero de 2010.
- 4) petroleros de crudo de 600 toneladas de peso muerto o más pero de menos de 20 000, y petroleros para productos de 600 toneladas de peso muerto o más pero de menos de 30 000, que cumplan las exigencias para los petroleros nuevos de las Reglas 13, 13B, 13E y 18(4) del Anexo I de MARPOL 73/78: al alcanzar una antigüedad de 30 años o el 1 de enero de 2015.

2. No se aceptarán como alternativas a efectos del cumplimiento del apartado 1, otras adaptaciones estructurales u operativas, tales como la carga hidrostática equilibrada, mencionadas en la Regla 13G(7) del Anexo I de MARPOL 73/78.

Artículo 5

Cobro diferenciado de las tarifas portuarias y de practicaje para los petroleros de doble casco y de casco único

1. Los Estados miembros garantizarán que las autoridades portuarias y las autoridades de practicaje apliquen un sistema diferenciado de tarifas portuarias y de practicaje a los petroleros, de forma que:

- las tarifas de los petroleros de doble casco se reduzcan en al menos los mismos porcentajes mencionados en el Anexo, con respecto a las tarifas de los petroleros de casco único con el mismo peso muerto y una antigüedad de menos de 5 años, y
 - las tarifas de los petroleros de casco único se incrementen en al menos los porcentajes mencionados en el Anexo, con respecto a las tarifas de los petroleros de casco único con el mismo peso muerto y una antigüedad de menos de 5 años.
2. Cuando las tarifas portuarias y de practica se basen en criterios distintos del peso muerto, los Estados miembros deberán asegurarse de que el sistema de tarifas aplicado por las autoridades portuarias o por las autoridades de practica establece al menos los mismos porcentajes de reducción para los petroleros de doble casco y de incremento para los de casco único que se mencionan en el apartado 1.
3. El sistema de cobro diferenciado de las tarifas portuarias y de practica dejara de aplicarse en la última de las fechas mencionadas en el artículo 4.

Artículo 6

Notificación a la OMI

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

Artículo 7

Seguimiento y elaboración de informes

1. Los Estados miembros comprobarán regularmente si las autoridades portuarias y las autoridades de practica aplican correctamente el sistema de tarifas diferenciadas a que se refiere el artículo 5.
2. Los Estados miembros enviarán anualmente a la Comisión un informe acerca de los resultados de sus comprobaciones, incluidos los incumplimientos en que hubieran incurrido sus autoridades portuarias y autoridades de practica. El informe se presentará a más tardar el 30 de abril del año siguiente al que corresponde el informe.

Artículo 8

Procedimiento de Comité

1. La Comisión contará con la asistencia del Comité creado por el apartado 1 del artículo 12 de la Directiva 93/75/CEE del Consejo ⁽¹⁾.
2. Cuando se haga referencia a dicho apartado, se aplicará el procedimiento de reglamentación establecido en el artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE del Consejo, tal como establecen el apartado 3 del artículo 7 y el artículo 8 de la misma.
3. El periodo mencionado en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE será de tres meses.

Artículo 9

Procedimiento de modificación

1. Las referencias de los artículos a las reglas del Anexo I de I de MARPOL 73/78 podrán ser modificadas, de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 8, con el fin de adecuarlas a las modificaciones que efectúe la OMI sobre tales reglas.
2. Los porcentajes de reducción e incremento del sistema diferenciado de tarifas portuarias y de practica recogidos en el Anexo podrán ser modificados, de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 8, para adecuarlos al ritmo y grado de sustitución de los petroleros de casco único por los de doble casco durante el periodo de introducción.

Artículo 10

Derogación de Reglamento (CE) nº 2978/94 del Consejo

Queda derogado el Reglamento (CE) nº 2978/94 de 21 de noviembre de 1994, sobre la aplicación de la Resolución A.747(18) de la OMI relativa a la aplicación del arqueo de los tanques de lastre en los petroleros equipados con tanques de lastre separados ⁽²⁾ a partir (de los 12 meses de la entrada en vigor del presente Reglamento).

Artículo 11

Aplicación

1. Los Estados miembros adoptarán con el tiempo suficiente, y antes de la fecha de entrada en vigor que figura en el artículo 12, las disposiciones legislativas, reglamentarias y administrativas necesarias para la aplicación del presente Reglamento.
2. Al adoptar las medidas a que hace referencia el apartado 1, éstas harán referencia al presente Reglamento o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán los métodos para efectuar dicha referencia.
3. Los Estados miembros comunicarán inmediatamente a la Comisión todas las disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por el presente Reglamento. La Comisión informará de ello a los Estados miembros.

Artículo 12

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*. Se aplicará a partir de (los 12 meses de la fecha de entrada en vigor).

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

⁽¹⁾ Directiva del Consejo sobre las condiciones mínimas exigidas a los buques con destino a los puertos marítimos de la Comunidad o que salgan de los mismos y transporten mercancías peligrosas o contaminantes (DO L 247 de 5.10.1993, p. 19).

⁽²⁾ DO L 319 de 12.12.1994, p. 1.

ANEXO

Cobro diferenciado de las tarifas portuarias y de practicaje para los petroleros de doble casco y diseños equivalentes y para los de casco único

Porcentajes mínimos de reducción e incremento que deben aplicarse de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 5.

Antigüedad del buque	0-5	5-10	10-15	15-20	20-25	> 25
Reducción para petroleros de doble casco y diseños equivalentes	- 25 %	- 20 %	- 15 %	- 10 %	- 5 %	Ninguna
Incremento para petroleros de casco único	ninguno	+ 10 %	+ 15 %	+ 20 %	+ 25 %	+ 30 %