

Propuesta modificada 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 ⁽¹⁾

(2001/C 154 E/02)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

COM(2000) 848 final — 2000/0067(COD)

(Presentada por la Comisión con arreglo al apartado 2 del artículo 250 del Tratado CE el 13 de diciembre de 2000)

⁽¹⁾ DO C 212 E de 25.7.2000, p. 121.

PROPUESTA INICIAL

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,

Considerando lo siguiente:

- (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 período razonable de funcionamiento, prestando especial atención a los petroleros que no cumplan lo dispuesto en las modificaciones del Convenio Internacional de 1973 para prevenir la contaminación por los buques, y en el Protocolo de 1978 correspondiente (MARPOL 73/78), que entraron en vigor en 1982.

⁽¹⁾ COM(93) 66 final de 24.2.1993.

PROPUESTA MODIFICADA

Sin modificar

PROPUESTA INICIAL

- (4) El Parlamento Europeo, en su Resolución sobre una política común de seguridad marítima ⁽¹⁾, 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 ⁽²⁾, 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 de 1973 para prevenir la contaminación por los buques, 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.

PROPUESTA MODIFICADA

⁽¹⁾ DO C 91 de 28.3.1994, p. 301.

⁽²⁾ DO C 271 de 7.10.1993, p. 1.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- (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 EE.UU. a no ser que se ajusten a la exigencia de doble casco. Además, en el período 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 período 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 EE.UU. 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 le 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 EE.UU. 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.

PROPUESTA INICIAL

- (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 para garantizar que estos buques se ajusten también a las normas en materia de doble casco o de diseño equivalente de 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.

PROPUESTA MODIFICADA

- (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, con excepción de los petroleros de menos de 3 000 tpm, es preciso adoptar medidas para garantizar que estos buques se ajusten también a las normas en materia de doble casco o de diseño equivalente de 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.

Sin modificar

PROPUESTA INICIAL

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.

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 ⁽¹⁾, su adopción deberá ajustarse al procedimiento de reglamentación establecido en el artículo 5 de dicha Decisión.

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.

HAN 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

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 de 1973 para prevenir la contaminación por los buques, modificado por el Protocolo de 1978 correspondiente, con las modificaciones vigentes respectivas;

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

PROPUESTA MODIFICADA

(15) 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.

(16) 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 ⁽¹⁾, su adopción deberá ajustarse al procedimiento de reglamentación establecido en el artículo 5 de dicha Decisión.

(17) 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.

Sin modificar

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

PROPUESTA INICIAL

- 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) «petrolero 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;

*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 o aguas interiores después de las fechas que se exponen a continuación, a no ser que se ajusten 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:

PROPUESTA MODIFICADA

- 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: en el aniversario del año de entrega, de acuerdo con el calendario de los años correspondientes tal y como se especifica a continuación:

— 2003, los buques entregados en 1973 o antes,

— 2004, los buques entregados en 1974 y 1975,

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

-
- | | |
|---|--|
| <p>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:</p> | <ul style="list-style-type: none">— 2005, los buques entregados en 1976 y 1977,— 2006, los buques entregados en 1978, 1979 y 1980,— 2007, los buques entregados en 1981 o después. |
| <p>3) petroleros de crudo de toneladas de peso muerto o más pero de menos de 20 000, y petroleros para productos de toneladas de peso muerto o más pero de menos de 30 000,</p> | <p>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: en el aniversario del año de entrega, de acuerdo con el calendario de los años correspondientes tal y como se especifica a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none">— 2003, los buques entregados en 1977 o antes,— 2004, los buques entregados en 1978,— 2005, los buques entregados en 1979,— 2006, los buques entregados en 1980,— 2007, los buques entregados en 1981,— 2008, los buques entregados en 1982,— 2009, los buques entregados en 1983,— 2010, los buques entregados en 1984,— 2011, los buques entregados en 1985,— 2012, los buques entregados en 1986 y 1987,— 2013, los buques entregados en 1988 y 1989,— 2014, los buques entregados en 1990 y 1991,— 2015, los buques entregados en 1992 o después. |
| <p>3) petroleros de crudo de 3 000 toneladas de peso muerto o más pero de menos de 20 000, y petroleros para productos de 3 000 toneladas de peso muerto o más pero de menos de 30 000 en el aniversario del año de entrega, de acuerdo con el calendario de los años correspondientes tal y como se especifica a continuación:</p> | <ul style="list-style-type: none">— 2003, los buques entregados en 1974 o antes,— 2004, los buques entregados en 1975 y 1976,— 2005, los buques entregados en 1977 y 1978, |

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 2006, los buques entregados en 1979 y 1980,
- 2007, los buques entregados en 1981,
- 2008, los buques entregados en 1982,
- 2009, los buques entregados en 1983,
- 2010, los buques entregados en 1984,
- 2011, los buques entregados en 1985,
- 2012, los buques entregados en 1986,
- 2013, los buques entregados en 1987 y 1988,
- 2014, los buques entregados en 1989, 1990 y 1991,
- 2015, los buques entregados en 1992 o después.

2. Petroleros de la categoría 1 de 25 años de antigüedad o más a partir de la fecha de entrega deberán cumplir alguna de las siguientes disposiciones:

- a) deberá disponer de tanques laterales o espacios de doble fondo no utilizados para el transporte de petróleo y que cumplan los requisitos de anchura y altura de la Regla 13F(4) del Anexo I de MARPOL 73/78: o
- b) el petrolero opera con carga hidrostática equilibrada, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la OMI (Resolución MEPC 64(36)).

3. La Administración podrá autorizar que los petroleros de la categoría 1 sigan operando después de 2005 y los petroleros de la categoría 2 después de 2010, con arreglo a un régimen de inspección especial (conforme al Anexo).

*Artículo**Artículo 5***Notificación a la OMI**

Sin modificar

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**Artículo 6***Procedimiento de Comité**

Sin modificar

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⁾.

⁽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.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

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 período mencionado en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE será de tres meses.

*Artículo***Procedimiento de modificación**

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 6, con el fin de adecuarlas a las modificaciones que efectúe la OMI sobre tales reglas.

*Artículo***Derogación del 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 ⁽¹⁾ a partir (de los 12 meses de la entrada en vigor del presente Reglamento).

*Artículo***Aplicación**

1. Los Estados miembros adoptarán con el tiempo suficiente, y antes de la fecha de entrada en vigor que figura en el artículo 10, 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***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⁾ DO L 319 de 12.12.1994, p. 1.

Artículo 7

Sin modificar

Artículo 8

Sin modificar

Artículo 9

Sin modificar

Artículo 10

Sin modificar

PROPUESTA MODIFICADA

ANEXO

SISTEMA DE EVALUACIÓN DEL ESTADO DE LOS BUQUES

- A. Régimen de inspección especial para los petroleros de la categoría 1 (petroleros de crudo de 20 000 toneladas de peso muerto y más y petroleros para productos de 30 000 toneladas de peso muerto y más que no cumplen los requisitos relativos a los petroleros nuevos contemplados en las Reglas 13, 13B, 13E y 18(4) del Anexo I de MARPOL 73/78) y para los petroleros de la categoría 2 (petroleros de crudo de 20 000 toneladas de peso muerto o más y petroleros para productos de 30 000 toneladas de peso muerto y más que cumplen los requisitos relativos a los petroleros nuevos establecidos en las Reglas 13, 13B, 13E y 18(4) del Anexo I de MARPOL 73/78) como condición para seguir operando después de 2005 y 2010 respectivamente.
1. La inspección especial se llevará a cabo en conexión con la última inspección anual, intermedia o periódica ampliada previa a las fechas límite del 1 de enero de 2005 y 1 de enero de 2010, respectivamente, y de acuerdo con el Plan de Evaluación de Requisitos. Si concluyera con éxito la inspección especial, podrá autorizarse el funcionamiento continuado del buque. En ningún caso se le permitirá continuar operando después del 1 de enero de 2007 y del 1 de enero de 2015, respectivamente.
 2. La inspección especial requerirá la intervención de una sociedad de clasificación distinta de la que expidió el certificado, para confirmar que puede autorizarse la prórroga en el funcionamiento del buque. El objetivo principal de la inspección especial a cargo de una sociedad de clasificación distinta de la organización reconocida por el Estado del pabellón es validar las últimas medidas del espesor efectuadas por dicha organización, incluida la verificación de la inspección del exterior de los fondos del buque, tal como dispone el sistema HSSC (Resolución A.746(18) de la OMI «Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación») (inspección en dique seco o subacuática), así como calcular de nuevo la resistencia de la eslora sobre la base de las medidas del espesor obtenidas.
 3. En el caso de que la otra sociedad de clasificación detecte durante la inspección especial una corrosión sustancial o defectos estructurales que, en su opinión, pueden comprometer la integridad estructural del buque, la acción correctora deberá llevarse a cabo a satisfacción de dicha organización reconocida, antes de que pueda concederse al buque una prórroga operativa más allá del 1 de enero de 2005 y del 1 de enero de 2010, respectivamente, tal como prevé el apartado 1. Si fuera necesario, la otra organización reconocida procederá a una inspección adicional para cerciorarse de la calidad de las acciones correctoras requeridas y de que éstas se han efectuado en su totalidad. En el caso de que la otra organización reconocida detecte durante la inspección especial una corrosión de menor entidad o defectos estructurales que, en su opinión, no pueden comprometer la integridad estructural del buque, dicha sociedad de clasificación realizará un seguimiento de la evolución de los citados defectos mediante controles de periodicidad anual.
 4. Los buques de la presente categoría incluidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento deberán contar con certificados que demuestren que se ha(n) llevado a cabo una inspección o inspecciones especiales a satisfacción de la organización reconocida encargada de la verificación y que incluyan los resultados de las verificaciones en cuestión.
- B. El presente anexo se modificará de conformidad con el procedimiento del artículo 8 para ajustarse al acuerdo alcanzado en el seno de la OMI.
-