

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Documento de sesión

A6-0080/2009

20.2.2009

*****I**

INFORME

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2005/35/CE relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones (COM(2008)0134 – C6-0142/2008 – 2008/0055(COD))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Luis de Grandes Pascual

Explicación de los signos utilizados

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

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

Enmiendas a un texto legislativo

En las enmiendas del Parlamento las modificaciones se indican en ***negrita y cursiva***. En el caso de los actos modificativos, figurarán en **negrita** las partes reproducidas literalmente de una disposición existente que el Parlamento desee modificar pero que la Comisión no haya modificado. Las supresiones que se refieran a dichos pasajes se indicarán de la siguiente manera: [...]. La utilización de la *cursiva fina* constituye una indicación para los servicios técnicos referente a elementos del texto legislativo para los que se propone una corrección con miras a la elaboración del texto final (por ejemplo, elementos claramente erróneos u omitidos en alguna versión lingüística). Estas propuestas de corrección están supeditadas al acuerdo de los servicios técnicos interesados.

ÍNDICE

	Página
PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS	16
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE, SALUD PÚBLICA Y SEGURIDAD ALIMENTARIA.....	20
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS	25
PROCEDIMIENTO	28

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2005/35/CE relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones
(COM(2008)0134 – C6-0142/2008 – 2008/0055(COD))

(Procedimiento de codecisión: primera lectura)

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2008)0134),
 - Vistos el artículo 251, apartado 2, y el artículo 80, apartado 2, del Tratado CE, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C6-0142/2008),
 - Visto el artículo 51 de su Reglamento,
 - Vistos el informe de la Comisión de Transportes y Turismo y las opiniones de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria y de la Comisión de Asuntos Jurídicos (A6-0080/2009),
1. Aprueba la propuesta de la Comisión en su versión modificada;
 2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si se propone modificar sustancialmente esta propuesta o sustituirla por otro texto;
 3. Encarga a su Presidente que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión.

Enmienda 1

Propuesta de directiva – acto modificativo Considerando 2

Texto de la Comisión

(2) El 23 de octubre de 2007, el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas anuló la Decisión marco 2005/667/JAI, de 12 de julio de 2005, destinada a reforzar el marco penal para la represión de la contaminación procedente de buques, que previamente había completado a la Directiva 2005/35/CE con medidas penales. ***La presente modificación de la Directiva llena el vacío legal creado tras la sentencia.***

Enmienda

(2) El 23 de octubre de 2007, el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas anuló la Decisión marco 2005/667/JAI, de 12 de julio de 2005, destinada a reforzar el marco penal para la represión de la contaminación procedente de buques, que previamente había completado a la Directiva 2005/35/CE con medidas penales. ***Esta sentencia creó un vacío legal que se pretende suplir con la modificación de la Directiva.***

Enmienda 2

Propuesta de Directiva – acto modificativo Considerando 3

Texto de la Comisión

(3) Las sanciones penales, que son la manifestación de una desaprobación social de naturaleza diferente a la de las sanciones administrativas, **refuerzan** el cumplimiento de la legislación vigente en materia de lucha contra la contaminación procedente de buques.

Enmienda

(3) Las sanciones penales, que son la manifestación de una desaprobación social de naturaleza diferente a la de las sanciones administrativas, **mejoran en gran medida** el cumplimiento de la legislación vigente en materia de lucha contra la contaminación procedente de buques y **deberían ser suficientemente severas para disuadir a los contaminadores potenciales de toda vulneración de dicha legislación.**

Justificación

Se incorporan términos literales del artículo 4, apartado 4, del Convenio MARPOL que pone el acento en la ratio inspiradora de lo disuasorio más que en lo represivo.

Enmienda 3

Propuesta de directiva – acto modificativo Considerando 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(3 bis) Ya se ha aprobado, en el plano de la UE, una serie de medidas legislativas encaminadas a reforzar la seguridad marítima y contribuir a la prevención de la contaminación procedente de los buques. Dicha legislación se dirige a los Estados de pabellón, los propietarios y los fletadores de buques, las sociedades de clasificación, los Estados portuarios y los Estados costeros. Debe seguir consolidándose el actual sistema de sanciones para las descargas operativas ilícitas procedentes de los buques que complementa la legislación mencionada,

mediante la introducción de sanciones penales para cualquier descarga ilícita.

Justificación

Se necesita un vínculo con la legislación actual para garantizar la consistencia y seguridad jurídicas.

Enmienda 4

**Propuesta de directiva – acto modificativo
Considerando 4**

Texto de la Comisión

(4) Las normas comunes sobre sanciones penales permiten utilizar métodos de investigación **y ayuda** más eficaces en **y entre** los Estados miembros.

Enmienda

(4) Las normas comunes sobre sanciones penales permiten utilizar métodos de investigación más eficaces **y garantizar una cooperación efectiva** en los Estados miembros **y de éstos entre sí.**

Enmienda 5

**Propuesta de Directiva – acto modificativo
Considerando 5**

Texto de la Comisión

(5) También **deberán aplicarse** sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias a las personas jurídicas en el conjunto de la Comunidad, ya que con frecuencia los delitos de contaminación procedente de buques se cometen en interés o para beneficio de personas jurídicas.

Enmienda

(5) **Los Estados miembros** también **deben aplicar** sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias a las personas jurídicas en el conjunto de la Comunidad, ya que con frecuencia los delitos de contaminación procedente de buques se cometen en interés o para beneficio de personas jurídicas.

Justificación

El sujeto activo quien toma las medidas es el Estado miembro a quien la norma asigna las competencias para actuar en respeto del principio de subsidiariedad y la complejidad y diversidad de las legislaciones respecto de las personas jurídicas.

Enmienda 6

Propuesta de directiva – acto modificativo Considerando 6

Texto de la Comisión

(6) Los Estados miembros *deberán* facilitar a la Comisión información sobre la aplicación de la presente Directiva, a fin de que la Comisión pueda evaluar sus efectos.

Enmienda

(6) Los Estados miembros *deben estar obligados a* facilitar a la Comisión información sobre la aplicación de la presente Directiva, a fin de que la Comisión pueda evaluar sus efectos.

Enmienda 7

Propuesta de Directiva – acto modificativo Considerando 7

Texto de la Comisión

(7) Dado que los Estados miembros no pueden realizar adecuadamente los objetivos de la presente **Decisión marco** y que, debido al carácter transfronterizo de los daños que podría causar el comportamiento en cuestión, dichos objetivos podrían alcanzarse mejor a nivel de la Comunidad, ésta podrá adoptar medidas al respecto, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar esos objetivos.

Enmienda

(7) Dado que los Estados miembros no pueden realizar adecuadamente los objetivos de la presente **Directiva** y que, debido al carácter transfronterizo de los daños que podría causar el comportamiento en cuestión, dichos objetivos podrían alcanzarse mejor a nivel de la Comunidad, ésta podrá adoptar medidas al respecto, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar esos objetivos.

Justificación

Enmienda que afecta a la versión española. No tiene sentido la cita de una Decisión marco anulada.

Enmienda 8

Propuesta de Directiva – acto modificativo Considerando 7 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(7 bis) Las sentencias del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de 13 de septiembre de 2005, en el asunto Comisión/Consejo (C-176/03), y de 23 de octubre de 2007, en el asunto Comisión/Consejo (C-440/05), abren a la Comunidad la posibilidad de imponer sanciones penales a las descargas ilícitas de sustancias contaminantes procedentes de los buques, sin perjuicio de las competencias de los Estados miembros para imponer otros tipos de sanciones en aquellos supuestos que no se consideren delitos.

Justificación

Es necesario resaltar que en el elenco de sanciones posibles se pueden imponer no solo sanciones penales sino también administrativas.

Enmienda 9

Propuesta de Directiva – acto modificativo Considerando 7 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(7 ter) El alto nivel de seguridad y protección del medio ambiente en el sector del transporte marítimo justifica la competencia de los Estados miembros para tipificar los supuestos de descargas ilícitas de menor importancia de sustancias contaminantes procedentes de buques como infracciones administrativas con arreglo a la presente Directiva. La efectividad del principio de «quien contamina paga», según el cual la parte contaminadora paga por los daños causados al medio ambiente, requiere que

los supuestos de descargas ilícitas de menor importancia, pero repetidas, de sustancias contaminantes procedentes de buques se sancionen como delitos con arreglo a la presente Directiva.

Enmienda 10

Propuesta de directiva – acto modificativo

Artículo 1 – punto 1 bis (nuevo)

Directiva 2005/35/CE

Artículo 1 – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

(1 bis) En el artículo 1, apartado 1, los términos «en el artículo 8» serán sustituidos por los términos «en los artículos 5 bis y 5 quáter y las medidas relativas a la responsabilidad con arreglo al artículo 5 ter».

Justificación

Los puntos 4, 5 y 6 del artículo 1 de la presente Directiva introducen sanciones y medidas de responsabilidad, en sustitución del artículo 8 de la Directiva 2005/35/CE original, suprimido por el artículo 1, punto 7, de la presente Directiva.

Enmienda 11

Propuesta de Directiva – acto modificativo

Artículo 1 – punto 3

Directiva 2005/35/CE

Artículo 4 – título

Texto de la Comisión

Enmienda

«Delitos

«Infracciones y delitos

Justificación

La inclusión de los delitos no debe implicar la desaparición de las infracciones administrativas.

Enmienda 12

Propuesta de Directiva – acto modificativo

Artículo 1 – punto 3

Directiva 2005/35/CE

Artículo 4 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis. Los Estados miembros podrán tipificar como infracción administrativa las descargas ilícitas de menor importancia de sustancias contaminantes efectuadas por buques en alguna de las zonas a que se refiere el artículo 3, apartado 1, cuando el acto cometido no cause un deterioro de la calidad del agua. Este tipo de descargas se clasificará como de importancia menor con arreglo a la presente Directiva.

Justificación

Se trata de retomar uno de los contenidos aprobados en su día, en la Decisión marco 2005/667/JAI anulada, que distinguía entre sanciones penales y otras (Artículo 4, apartado 2 de la Decisión marco 2005/667/JAI)

Enmienda 13

Propuesta de Directiva – acto modificativo

Artículo 1 – punto 3

Directiva 2005/35/CE

Artículo 4 – apartado 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 ter. La conducta reiterada de descargas ilícitas menores de sustancias contaminantes procedentes de buques será considerada delito si tiene lugar de forma intencional o con imprudencia temeraria, o si es debida a negligencia grave. En todo caso, la sanción reflejará la suma acumulada de las descargas menores de que se trate.

Enmienda 14

Propuesta de Directiva – acto modificativo

Artículo 1 – punto 3

Directiva 2005/35/CE

Artículo 4 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Cada Estado miembro adoptará las medidas necesarias para garantizar que el Derecho penal castigue la instigación y colaboración en los delitos a que se refiere en el apartado 1.”

Enmienda

2. Cada Estado miembro adoptará las medidas necesarias para garantizar que el Derecho penal castigue la instigación y colaboración en los delitos a que se refiere en el apartado 1 ***en los supuestos en que se hayan cometido de forma intencional.***»

Justificación

La instigación o colaboración sólo puede darse en las conductas dolosas o intencionadas no en las que el delito se configure por la concurrencia de la imprudencia temeraria o la negligencia grave.

Enmienda 15

Propuesta de Directiva – acto modificativo

Artículo 1 – punto 3 bis (nuevo)

Directiva 2005/35/CE

Artículo 5 – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

(3 bis) el artículo 5, apartado 1, será sustituido por el texto siguiente:

1. Las descargas de sustancias contaminantes realizadas en cualquiera de las zonas mencionadas en el artículo 3, apartado 1, no se considerarán infracciones *ni delitos* siempre que cumplan las condiciones establecidas en las reglas 9, 10 y 11, letras a) y c), del anexo I, o en las reglas 5 y 6, letras a) y c), del anexo II del Marpol 73/78.

Justificación

Al incorporar a la nueva Directiva los posibles delitos que antes eran regulados en la Decisión marco 2005/667/JAI anulada, conviene reseñar en la Directiva que se modifica que

las excepciones se refieren tanto a delitos como simples infracciones.

Enmienda 16

Propuesta de Directiva – acto modificativo

Artículo 1 – punto 3 ter (nuevo)

Directiva 2005/35/CE

Artículo 5 – apartado 2

Texto de la Comisión

Enmienda

(3 ter) el artículo 5, apartado 2, será sustituido por el texto siguiente:

2. Las descargas de sustancias contaminantes realizadas en las zonas mencionadas en el artículo 3, apartado 1, letras c), d) y e), no se considerarán infracciones *ni delitos* por parte del armador, del capitán del buque ni de la tripulación, cuando ésta actúe bajo la responsabilidad del capitán, siempre que cumplan las condiciones establecidas en la regla 11, letra b), del anexo I, o en la regla 6, letra b), del anexo II del Marpol 73/78.

Justificación

Al incorporar a la nueva Directiva los posibles delitos que antes eran regulados en la Decisión marco 2005/667/JAI anulada, conviene reseñar en la Directiva que se modifica que las excepciones se refieren tanto a delitos como simples infracciones.

Enmienda 17

Propuesta de Directiva – acto modificativo

Artículo 1 – punto 4

Directiva 2005/35/CE

Artículo 5 bis – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

1. Cada Estado miembro adoptará las medidas necesarias para garantizar que los delitos a que se refiere el artículo 4 se castiguen con sanciones penales efectivas,

1. Cada Estado miembro adoptará las medidas necesarias para garantizar que **las infracciones o** los delitos a que se refiere el artículo 4 se castiguen, **respectivamente,**

proporcionadas y disuasorias.

con sanciones **administrativas o** penales efectivas, proporcionadas y disuasorias.

Justificación

Se modifica en coherencia con las enmiendas formuladas al artículo 4 de la Directiva 2005/35/CE, que no limita las infracciones a los delitos sino que comprende también las infracciones administrativas.

Enmienda 18

Propuesta de Directiva – acto modificativo Artículo 2 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva a más tardar en el plazo de **seis meses** a partir de la fecha de su entrada en vigor. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones, así como una tabla de correspondencias entre las mismas y la presente Directiva.

Enmienda

Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva a más tardar en el plazo de **doce meses** a partir de la fecha de su entrada en vigor. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones, así como una tabla de correspondencias entre las mismas y la presente Directiva.

Justificación

Convendría ampliar a un tiempo razonable el periodo de aplicación, hasta un máximo de doce meses desde la fecha de entrada en vigor de la misma. Ampliarlo más allá de un año se aleja de toda realidad teniendo en cuenta que su contenido se basa fundamentalmente en la Decisión marco 2005/667/JAI cuyo periodo de aplicación expiró el 12 de enero de 2007, de modo que los Estados miembros habrán realizado ya parte significativa de las tareas necesarias para aplicar la Directiva.

Enmienda 19

Propuesta de Directiva – acto modificativo Artículo 1 – punto 7 bis (nuevo) Directiva 2005/35/CE Artículo 10 – apartado 2 – letra a bis (nueva)

(7 bis) Después del artículo 10, apartado 2, letra a), se insertará la letra siguiente:

«a bis) las actividades de vigilancia y seguimiento a que se refiere la letra a) podrán confiarse a un laboratorio interdisciplinario de seguimiento —que opere, entre otros, en los ámbitos científico, jurídico y sanitario— que habrá de crearse en el marco de la Agencia Europea de Seguridad Marítima y que procesará los datos pertinentes y analizará sus repercusiones, especialmente en los planos biológico, químico y físico, para la salud del ecosistema marino amenazado.»

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Antecedentes:

En el año 2003, la Comisión Europea presentó una propuesta de Directiva¹ basada en el artículo 80, apartado 2, del Tratado CE relativo al transporte “*El Consejo, por mayoría cualificada, podrá decidir si, en qué medida y de acuerdo con qué procedimiento podrán adoptarse disposiciones apropiadas para la navegación marítima y aérea*” para hacer frente a una problemática extendida en el transporte marítimo como es la preocupante escalada de descargas operativas ilícitas de sustancias contaminantes procedentes de buques. Aunque existía ya en ese momento normativa internacional para paliar esta situación-el Convenio MARPOL 73/78- se venía observando una falta clara en su aplicación y cumplimiento además de constatar que los vigentes regímenes de responsabilidad civil en materia de contaminación procedente de buques no eran lo suficientemente disuasorios. La propuesta de Directiva presentada contenía disposiciones en materia de Derecho penal- no sólo la tipificación de las conductas (aquellas que deben ser sancionables) sino también normas mínimas en materia de sanciones, responsabilidad y competencia dando una orientación sobre la naturaleza de las sanciones- pues establecía que la contaminación procedente de buques debía considerarse un delito sujeto a sanciones penales. Las objeciones alegadas por un número considerable de Estados miembros sobre la base jurídica escogida por la Comisión, basada ésta en la política de transportes del primer pilar, obligó a retirar las disposiciones en materia de Derecho penal de la Directiva y a presentar en su lugar una propuesta de Decisión marco JAI. Así las cosas, en mayo de 2005 ambas propuestas fueron adoptadas por el Parlamento y el Consejo. La Directiva 2005/35/CE relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones contiene una definición precisa de las infracciones, así como la regla de que serán “objeto de sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias, que podrían incluir sanciones penales o administrativas” mientras que las disposiciones sobre la naturaleza, el tipo y los niveles de las sanciones se incluyeron en la Decisión marco 2005/667/JAI.

El 13 de septiembre de 2005², el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas (TJCE) adoptó una sentencia cuyas consecuencias jurídicas son de primer orden ya que estipula que ***las instituciones europeas pueden adoptar legislación en materia penal sobre la base del Primer Pilar***. Concretamente el TJCE declaró que, en determinadas condiciones, el legislador comunitario podía establecer medidas relativas al Derecho penal. Consecuentemente, la Comisión decidió imponer un recurso de anulación de la Decisión marco 2005/667/JAI porque, en su opinión, había sido adoptada con arreglo a una base jurídica errónea (asunto C-440/05). El TJCE dio la razón a la Comisión Europea y el 23 de octubre de 2007 anuló la Decisión marco al declarar que sus artículos relativos a la tipificación penal y a la naturaleza de las sanciones (artículos 2, 3 y 5) podían haberse adoptado sobre la base del artículo 80, apartado 2, del Tratado CE relativo al transporte y que, por lo tanto, la Decisión marco incumplía el artículo 47 del Tratado UE al usurpar las competencias atribuidas a la Comunidad.

¹ COM(2003)0092 final, de 5 de marzo de 2003.

² Asunto C-176/03, *Comisión/Consejo*, sentencia de 13 de septiembre de 2005.

Objetivo de la propuesta:

El objeto de la mencionada propuesta es colmar el vacío jurídico creado por la decisión del TJCE que vino a dejar fuera un marco armonizado para las posibles sanciones aplicables en la lucha contra la contaminación marítima. La nueva propuesta de la Comisión se basa en la Directiva 2005/35/CE e incorpora el contenido esencial de la Decisión marco 2005/667/JAI anulada.

Estado del trabajo en el Parlamento:

Dada la complejidad y trascendencia de la materia que nos ocupa, se suscitó en su día un conflicto de competencias entre la Comisión de Transportes y la Comisión de Asuntos Jurídicos. El resultado final, siguiendo la recomendación hecha por la Conferencia de Presidentes, fue que la Comisión de Transportes fuese designada la competente para el fondo y que las Comisiones de Asuntos Jurídicos y de Medio Ambiente emitiesen un informe de opinión invitando, a su vez, al ponente principal a trabajar de manera estrecha con los dos ponentes de opinión.

En consecuencia de tal recomendación, el ponente ha mantenido reuniones conjuntas con los ponentes de opinión de la Comisión de Asuntos Jurídicos y de la Comisión de Medio Ambiente, así como con los ponentes en la sombra al efecto de indicarles, de forma previa a la presentación del informe, cuales eran las cuestiones clave que pretendía plantear sin perjuicio de mostrar disposición al diálogo en todo el proceso legislativo.

Por último, cabe destacar que este asunto también ha sido objeto de debate en la Comisión de Peticiones a raíz de haber recibido una petición sobre contaminación procedente de buques. Los peticionarios tienen la esperanza de que la nueva propuesta de Directiva que nos ocupa pueda servir para resolver la problemática que seriamente les afecta.

Consideraciones y propuestas del ponente:

a) Generales:

La propuesta de la Comisión es muy realista y prudente, pretendiendo cubrir, con buen sentido, el vacío legal que se ha producido con ocasión de la sentencia de 13 de septiembre de 2005 del TJCE (asunto C-176/03) y más en concreto, con la sentencia de 23 de octubre de 2007 (asunto C-440/05) que anuló la Decisión marco 2005/667/JAI.

El juicio de valor inicial del ponente sobre la propuesta es positivo y cree que debe merecer el apoyo del Parlamento Europeo y ello sin perjuicio de algunas observaciones que el ponente concreta en las enmiendas que formula.

La Comisión no hace sino reproducir los consensos alcanzados con ocasión del debate y aprobación de la Directiva 2003/35/CE pero sobre una base jurídica nueva, ya que las meritadas sentencias abren la posibilidad de que el legislador comunitario adopte medidas relacionadas con el Derecho penal de los Estados miembros.

b) Las sentencias de 13 de septiembre de 2005 (asunto C-176/03) y de 23 de octubre de

2007 (asunto C-440/05) del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas:

Si bien es cierto que hubiese sido deseable que la adquisición de competencias en materia penal por parte de la Comisión hubiese sido el fruto de una reforma de los Tratados y no de la jurisprudencia, es jurídicamente indiscutible que ambas sentencias abren la posibilidad para la Comunidad de adoptar medidas penales.

Dicho esto, se puede adoptar respecto de las mismas una interpretación restrictiva o ajustada. El ponente se niega a aceptar la primera pero quiere no salirse de los límites estrictos y excepcionales que marcan sendas sentencias.

Las sentencias enmarcan de una manera bastante rigurosa las condiciones de ejercicio de esta nueva competencia, a saber:

- Exigencia de que la medida sea indispensable para combatir los graves atentados contra el medio ambiente.

A juicio del ponente los vigentes regímenes de responsabilidad civil en materia de contaminación procedente de buques no son suficientemente disuasorios.

- La armonización que propone la Comisión es de mínimos necesarios para asegurar el objetivo de luchar eficazmente contra algo concreto como es la contaminación procedente de buques en el marco de la protección del medio ambiente, asunto de claras dimensiones europeas.

c) Principio de subsidiariedad:

Se respeta plenamente utilizando una Directiva como instrumento jurídico, lo que implica que los Estados miembros tienen la obligación de resultados pero libertad de medios. Además, deja un margen de aplicación importante a los Estados miembros a la hora de transponer la Directiva a su ordenamiento jurídico interno.

d) Claves que inspiran las enmiendas del ponente:

- Interpretación equilibrada y estricta del alcance de las sentencias de 13 de septiembre de 2005 y de 23 de octubre de 2007 del TJCE.

- Diagnóstico a nivel comunitario de que la norma existente de carácter preventivo para la lucha contra la contaminación procedente de buques ha resultado ser ineficaz. La aplicación del Convenio MARPOL 73/78 no es homogénea en los Estados miembros, incumpléndose a diario sus normas por el elevado número de buques que navegan por aguas comunitarias sin que se adopten medidas correctoras.

- Distinguir entre sanciones administrativas para sancionar las descargas ilícitas de sustancias contaminantes procedentes de buques y de carácter menor en los términos definidos en el Convenio MARPOL 73/78 y sanciones penales para las infracciones graves que han de ser tipificadas por los Estados miembros como delitos en los supuestos en los que concurran las circunstancias previstas en la propuesta de Directiva y que retoma lo aprobado, en su día, por

la Decisión marco 667/2005/JAI anulada.

- Elevar al rango de delito la conducta de reiteración de infracciones menores cuyo resultado sea una contaminación grave siempre que concurren las circunstancias de intencionalidad, imprudencia temeraria o negligencia grave.

Se trata de disuadir a algunos responsables del transporte marítimo que en la práctica prefieren llevar a cabo la actividad ilícita de contaminar porque les resulta más barato pagar la sanción administrativa que cumplir la legislación correspondiente.

Con estas conductas que son muy frecuentes, el viejo principio de "quien contamina paga" lo han convertido en "pagar para contaminar".

- Distinguir entre personas físicas y jurídicas dejando éstas últimas a la subsidiariedad por la complejidad y la diversidad de las legislaciones en los Estados miembros.

12.11.2008

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE, SALUD PÚBLICA Y SEGURIDAD ALIMENTARIA

para la Comisión de Transportes y Turismo

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2005/35/CE relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones
(COM(2008)0134 – C6-0142/2008 – 2008/0055(COD))

Ponente de opinión: Marios Matsakis

BREVE JUSTIFICACIÓN

Información general

La necesidad de presentar una nueva propuesta de modificación de una Directiva existente contra la contaminación marítima responde al objetivo de llenar el vacío legal originado por una sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de octubre de 2007. Esta sentencia anuló la Decisión marco 2005/667/JAI «destinada a reforzar el marco penal para la represión de la contaminación procedente de buques» porque sus artículos relativos a la tipificación penal y al carácter de las sanciones (artículos 2, 3 y 5) habrían podido adoptarse sobre la base del apartado 2 del artículo 80 del Tratado CE y porque, por lo tanto, la Decisión marco incumplía el artículo 47 del Tratado al usurpar las competencias atribuidas a la Comunidad.

La nueva propuesta de Directiva se basa plenamente en la decisión del Tribunal de Justicia mencionada anteriormente y, por lo tanto, se considera que ya no hay problemas en cuanto al fundamento jurídico.

Proyecto de opinión de la Comisión de Medio Ambiente

El ponente de opinión considera que esta propuesta de modificación es absolutamente necesaria para llenar el vacío legal creado por la decisión del Tribunal de Justicia por lo que se refiere a la aplicación de sanciones eficaces a las infracciones en virtud de la Directiva de 2005. Es importante que dicha Directiva se modifique cuanto antes, ya que un retraso en la ejecución de un acto legislativo comunitario tan importante podría resultar perjudicial para nuestro medio ambiente marino. Cabe señalar que habría podido evitarse este retraso si no se hubiera cometido el error en cuanto al fundamento jurídico que condujo posteriormente a la

decisión de anulación por el Tribunal de Justicia. Cabe esperar que pueda evitarse en el futuro este tipo de errores.

Debido a su carácter y a las circunstancias en las que se presenta esta propuesta, el ponente de opinión sugiere solamente un reducido número de enmiendas.

ENMIENDAS

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

Enmienda 1

Propuesta de directiva – acto modificativo Considerando 2

Texto de la Comisión

(2) El 23 de octubre de 2007, el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas anuló la Decisión marco 2005/667/JAI, de 12 de julio de 2005, destinada a reforzar el marco penal para la represión de la contaminación procedente de buques, que previamente había completado a la Directiva 2005/35/CE con medidas penales. La **presente modificación de la Directiva llena el vacío legal creado tras la sentencia.**

Enmienda

(2) El 23 de octubre de 2007, el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas anuló la Decisión marco 2005/667/JAI, de 12 de julio de 2005, destinada a reforzar el marco penal para la represión de la contaminación procedente de buques, que previamente había completado a la Directiva 2005/35/CE con medidas penales. La **sentencia creó un vacío legal que se pretende llenar con la modificación de la Directiva.**

Enmienda 2

Propuesta de directiva – acto modificativo Considerando 3

Texto de la Comisión

(3) Las sanciones penales, que son la manifestación de una desaprobación social de naturaleza diferente a la de las sanciones administrativas, **refuerzan** el cumplimiento de la legislación vigente en materia de lucha contra la contaminación procedente de buques.

Enmienda

(3) Las sanciones penales, que son la manifestación de una desaprobación social de naturaleza diferente a la de las sanciones administrativas, **mejoran considerablemente** el cumplimiento de la legislación vigente en materia de lucha contra la contaminación procedente de

buques.

Enmienda 3

Propuesta de directiva – acto modificativo Considerando 4

Texto de la Comisión

(4) Las normas comunes sobre sanciones penales permiten utilizar métodos de investigación y **ayuda** más eficaces en y entre los Estados miembros.

Enmienda

(4) Las normas comunes sobre sanciones penales permiten utilizar métodos de investigación y **cooperación** más eficaces en y entre los Estados miembros.

Enmienda 4

Propuesta de directiva – acto modificativo Considerando 6

Texto de la Comisión

(6) Los Estados miembros *deberán* facilitar a la Comisión información sobre la aplicación de la presente Directiva, a fin de que la Comisión pueda evaluar sus efectos.

Enmienda

(6) Los Estados miembros *deben estar obligados a* facilitar a la Comisión información sobre la aplicación de la presente Directiva, a fin de que la Comisión pueda evaluar sus efectos.

Enmienda 5

Propuesta de directiva – acto modificativo Artículo 1, punto 1 bis (nuevo) Directiva 2005/35/CE Artículo 1 - apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

(1 bis) En el apartado 1 del artículo 1, los términos «en el artículo 8» serán sustituidos por los términos «en los artículos 5 bis y 5 quáter y medidas de responsabilidad con arreglo al artículo 5 ter de la presente Directiva».

Justificación

Los puntos 4, 5 y 6 del artículo 1 de la presente Directiva introducen sanciones y medidas de

responsabilidad, en sustitución del artículo 8 de la Directiva 2005/35/CE original, suprimido por el artículo 1, punto 7, de la presente Directiva.

Enmienda 6

Propuesta de directiva – acto modificativo

Artículo 1 – punto 3

Directiva 2000/35/CE

Artículo 4 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Los Estados miembros velarán por que las descargas de sustancias contaminantes procedentes de buques realizadas en cualquiera de las zonas enumeradas en el artículo 3, apartado 1, se consideren delitos si se han cometido de forma intencional, con imprudencia temeraria o negligencia **grave**.

Enmienda

1. Los Estados miembros velarán por que las descargas de sustancias contaminantes procedentes de buques realizadas en cualquiera de las zonas enumeradas en el artículo 3, apartado 1, se consideren delitos si se han cometido de forma intencional, con imprudencia temeraria o negligencia.

Enmienda 7

Propuesta de directiva – acto modificativo

Artículo 1 – punto 3

Directiva 2000/35/CE

Artículo 4 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Cada Estado miembro adoptará las medidas necesarias para garantizar que el Derecho penal castigue la instigación y colaboración en los delitos a que se refiere en el apartado 1.

Enmienda

2. Cada Estado miembro adoptará las medidas necesarias para garantizar que el Derecho penal castigue **adecuadamente** la instigación y colaboración en los delitos a que se refiere en el apartado 1.

PROCEDIMIENTO

Título	Contaminación procedente de buques e introducción de sanciones para las infracciones
Referencias	COM(2008)0134 – C6-0142/2008 – 2008/0055(COD)
Comisión competente para el fondo	TRAN
Opinión emitida por Fecha del anuncio en el Pleno	ENVI 13.3.2008
Ponente de opinión Fecha de designación	Marios Matsakis 22.5.2008
Examen en comisión	8.9.2008
Fecha de aprobación	5.11.2008
Resultado de la votación final	+: 47 -: 1 0: 2
Miembros presentes en la votación final	Adamos Adamou, Georgs Andrejevs, Margrete Auken, Pilar Ayuso, Irena Belohorská, John Bowis, Frieda Brepoels, Hiltrud Breyer, Martin Callanan, Dorette Corbey, Magor Imre Csibi, Avril Doyle, Mojca Drčar Murko, Edite Estrela, Anne Ferreira, Matthias Groote, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Caroline Jackson, Dan Jørgensen, Christa Kläß, Urszula Krupa, Marios Matsakis, Linda McAvan, Roberto Musacchio, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Vittorio Prodi, Frédérique Ries, Guido Sacconi, Daciana Octavia Sârbu, Amalia Sartori, Carl Schlyter, Richard Seeber, Kathy Sinnott, Bogusław Sonik, María Sornosa Martínez, Antonios Trakatellis, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber y Glenis Willmott
Suplente(s) presente(s) en la votación final	Bairbre de Brún, Christofer Fjellner, Anne Laperrouze, Johannes Lebech, Caroline Lucas, Andres Tarand y Lambert van Nistelrooij

22.1.2009

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS

para la Comisión de Transportes y Turismo

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2005/35/CE relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones
(COM(2008)0134 – C6-0142/2008 – 2008/0055(COD))

Ponente de opinión: Eva Lichtenberger

ENMIENDAS

La Comisión de Asuntos Jurídicos pide a la Comisión de Transportes y Turismo, competente para el fondo, que incorpore en su informe las siguientes enmiendas:

Enmienda 1

Propuesta de directiva – acto modificativo
Considerando 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(3 bis) Ya se ha aprobado, al nivel de la UE, un conjunto de medidas legislativas para reforzar la seguridad marítima y contribuir a la prevención de la contaminación procedente de los buques. La legislación en cuestión se destina a los Estados de abanderamiento, a los propietarios y a los fletadores de buques, a las sociedades de clasificación, a los Estados portuarios y a los Estados

costeros. El sistema de sanciones existente para las descargas operativas ilícitas procedentes de los buques que complementa esa legislación se ha de consolidar en mayor medida mediante la introducción de sanciones penales para cualquier descarga ilícita.

Justificación

Se necesita un vínculo con la legislación actual para garantizar la consistencia y seguridad jurídicas.

PROCEDIMIENTO

Título	Contaminación procedente de buques e introducción de sanciones para las infracciones	
Referencias	COM(2008)0134 – C6-0142/2008 – 2008/0055(COD)	
Comisión competente para el fondo	TRAN	
Opinión emitida por Fecha del anuncio en el Pleno	JURI 13.3.2008	
Ponente de opinión Fecha de designación	Eva Lichtenberger 22.9.2008	
Examen en comisión	4.11.2008	15.12.2008
Fecha de aprobación	20.1.2009	
Resultado de la votación final	+: 20	-: 0
	0: 0	
Miembros presentes en la votación final	Carlo Casini, Bert Doorn, Monica Frassoni, Giuseppe Gargani, Neena Gill, Klaus-Heiner Lehne, Katalin Lévai, Antonio López-Istúriz White, Manuel Medina Ortega, Hartmut Nassauer, Aloyzas Sakalas, Eva-Riitta Siitonen, Francesco Enrico Speroni, Diana Wallis, Rainer Wieland, Jaroslav Zvěřina y Tadeusz Zwiefka	
Suplente(s) presente(s) en la votación final	Eva Lichtenberger, József Szájer y Jacques Toubon	

PROCEDIMIENTO

Título	Contaminación procedente de buques e introducción de sanciones para las infracciones
Referencias	COM(2008)0134 – C6-0142/2008 – 2008/0055(COD)
Fecha de la presentación al PE	11.3.2008
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 13.3.2008
Comisión(es) competente(s) para emitir opinión Fecha del anuncio en el Pleno	ENVI JURI 13.3.2008 13.3.2008
Ponente(s) Fecha de designación	Luis de Grandes Pascual 10.4.2008
Examen en comisión	16.2.2009
Fecha de aprobación	17.2.2009
Resultado de la votación final	+: 38 -: 0 0: 1
Miembros presentes en la votación final	Gabriele Albertini, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Josu Ortuondo Larrea, Reinhard Rack, Ulrike Rodust, Luca Romagnoli, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Michel Teychenné y Silvia-Adriana Ţicău
Suplente(s) presente(s) en la votación final	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Luigi Cocilovo, Jas Gawronski, Pedro Guerreiro, Lily Jacobs, Rosa Miguélez Ramos y Corien Wortmann-Kool
Fecha de presentación	20.2.2009