



**A9-0365/2023**

17.11.2023

**\*\*\*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 a la introducción de sanciones, incluidas las sanciones penales, para las infracciones de contaminación  
(COM(2023)0273 – C9-0187/2023 – 2023/0171(COD))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Marian-Jean Marinescu

### ***Explicación de los signos utilizados***

- \* Procedimiento de consulta
- \*\*\* Procedimiento de aprobación
- \*\*\*I Procedimiento legislativo ordinario (primera lectura)
- \*\*\*II Procedimiento legislativo ordinario (segunda lectura)
- \*\*\*III Procedimiento legislativo ordinario (tercera lectura)

(El procedimiento indicado se sustenta en la base jurídica propuesta en el proyecto de acto).

### ***Enmiendas a un proyecto de acto***

#### **Enmiendas del Parlamento presentadas en dos columnas**

Las supresiones se señalan en *cursiva y negrita* en la columna izquierda. Las sustituciones se señalan en *cursiva y negrita* en ambas columnas. El texto nuevo se señala en *cursiva y negrita* en la columna derecha.

En las dos primeras líneas del encabezamiento de cada enmienda se indica el pasaje del proyecto de acto examinado que es objeto de la enmienda. Si una enmienda se refiere a un acto existente que se quiere modificar con el proyecto de acto, su encabezamiento contiene además una tercera y cuarta líneas en las que se indican, respectivamente, el acto existente y la disposición de que se trate.

#### **Enmiendas del Parlamento en forma de texto consolidado**

Las partes de texto nuevas se indican en *cursiva y negrita*. Las partes de texto suprimidas se indican mediante el símbolo ¶ o se tachan. Las sustituciones se indican señalando el texto nuevo en *cursiva y negrita* y suprimiendo o tachando el texto sustituido.

Como excepción, no se marcan las modificaciones de carácter estrictamente técnico introducidas por los servicios para la elaboración del texto final.

## ÍNDICE

	<b>Página</b>
PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO .....	5
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS .....	35
ANEXO: ENTIDADES O PERSONAS DE LAS QUE EL PONENTE HA RECIBIDO CONTRIBUCIONES.....	36
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE PESCA.....	37
PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO.....	68
VOTACIÓN FINAL NOMINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO	69



## 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 a la introducción de sanciones, incluidas las sanciones penales, para las infracciones de contaminación

(COM(2023)0273 – C9-0187/2023 – 2023/0171(COD))

(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)

*El Parlamento Europeo,*

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2023)0273),
  - Vistos el artículo 294, apartado 2, y el artículo 91, apartado 1, letra c), del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C9-0187/2023),
  - Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
  - Visto el dictamen del Comité de las Regiones de xx<sup>1</sup>,
  - Visto el artículo 59 de su Reglamento interno,
  - Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (A9-0365/2023),
1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación;
  2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si sustituye su propuesta, la modifica sustancialmente o se propone modificarla sustancialmente;
  3. Encarga a su presidenta que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

---

<sup>1</sup> Pendiente de publicación en el Diario Oficial.

## Enmienda 1

### Propuesta de Directiva Considerando 3 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(3 bis) Aunque el objetivo general de la presente Directiva es transponer importantes modificaciones del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques («Convenio Marpol 73/78») de la Organización Marítima Internacional (OMI), en el Derecho de la Unión, en el sitio web de la OMI no está disponible un texto actualizado y completo del Convenio Marpol 73/78 y sus anexos conexos. Esto hace que resulte gravoso para el sector, los ciudadanos y las administraciones acceder de forma adecuada al texto del Convenio Marpol 73/78 y a otros convenios similares de la OMI, y constituye un obstáculo para la plena transparencia y publicidad del trabajo de la OMI.***

## Enmienda 2

### Propuesta de Directiva Considerando 3 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(3 ter) La Comisión Europea y los Estados miembros deben solicitar a escala de la OMI que los textos completos de todos los convenios de la OMI, incluido el Convenio Marpol 73/78 y sus anexos, se hagan públicos en el sitio web de la OMI, accesibles a todos de forma gratuita, a más tardar el [OP, insertar la fecha: un año después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa]. Posteriormente, la OMI deberá actualizar periódicamente los***

*textos del Convenio cuando sea necesario.*

### **Enmienda 3**

#### **Propuesta de Directiva Considerando 3 quater (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(3 quater) Deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por lo que respecta a la modificación de la presente Directiva, en caso necesario y con fines informativos, a fin de incluir en forma de anexo el texto completo del Convenio Marpol 73/78 y los de sus anexos a los que se hace referencia en la presente Directiva, y en lo que respecta a la modificación posterior de ese anexo, siempre que sea necesario.***

### **Enmienda 4**

#### **Propuesta de Directiva Considerando 3 quinquies (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(3 quinquies) Al aplicar las disposiciones de la presente Directiva y las legislaciones nacionales correspondientes, deben tenerse en cuenta el Convenio Marpol 73/78 y sus anexos a los que se refiere la presente Directiva en vigor en la fecha de la infracción.***

### **Enmienda 5**

#### **Propuesta de Directiva Considerando 6 ter (nuevo)**

***(6 ter) Más allá del ámbito de aplicación de la presente Directiva, la contaminación marina es más amplia que los aspectos específicos de origen marítimo cubiertos por los anexos del Convenio Marpol 73/78, tal como se definen en el artículo 3, apartado 8, de la Directiva 2008/56/UE, y también están cubiertos por otra normativa pertinente de la Unión. Se traduce en daños a la biodiversidad y los recursos vivos de los ecosistemas marinos, así como en peligros para la salud humana y el deterioro de la calidad del uso del agua marina y el uso sostenible de los bienes y servicios marinos, obstaculizando así otras actividades marinas, como la pesca, el turismo y el ocio. La contaminación acústica submarina producida por la navegación es perjudicial para las especies marinas tanto a corto como a largo plazo, especialmente para los mamíferos marinos, pero también para los peces, los crustáceos y los invertebrados. Debe fomentarse la notificación por parte de los Estados miembros de incidentes que impliquen un ruido subacuático excesivo. La contaminación atmosférica, como el carbono negro, las partículas o las emisiones de NOx, pueden convertirse en una amenaza para la salud pública, especialmente en las zonas costeras, así como la liberación de microesferas y pellets de plástico a partir de contenedores.***

## **Enmienda 6**

### **Propuesta de Directiva Considerando 9**

(9) Deben reforzarse las sanciones reguladas en la Directiva 2005/35/CE

(9) Deben reforzarse las sanciones reguladas en la Directiva 2005/35/CE



velando por la coherencia de las sanciones administrativas que se apliquen en toda la Unión. Para intensificar el efecto disuasorio de las sanciones que se impongan por los delitos de contaminación procedente de buques, dichas sanciones deben revestir al menos la forma de multas impuestas a la compañía del buque, salvo que esta pueda demostrar que los responsables de la descarga hayan sido el capitán del buque o bien uno o varios miembros de la tripulación que no hayan actuado bajo las órdenes del capitán. En este contexto, se entenderá por «compañía del buque» su armador o bien cualquier otra organización o persona, como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, a la que el armador haya encomendado la responsabilidad de la explotación del buque, en consonancia con el Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación («Código IGS»)<sup>24</sup>, que se incorporó al Derecho de la Unión en virtud del Reglamento (CE) n.º 336/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>25</sup>. La Directiva 2005/35/CE debe reconocer que el armador registrado puede delegar la gestión del buque en otra entidad, que sería considerada la primera responsable en caso de incumplimiento de las obligaciones contraídas en el marco del Código IGS de no causar daños al medio ambiente o de asignar las operaciones a bordo a personal cualificado.

---

<sup>24</sup> Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la

velando por la coherencia de las sanciones administrativas que se apliquen en toda la Unión. Para intensificar el efecto disuasorio de las sanciones que se impongan por los delitos de contaminación procedente de buques, dichas sanciones deben revestir al menos la forma de multas impuestas a la compañía del buque, salvo que esta pueda demostrar que los responsables de la descarga hayan sido el capitán del buque o bien uno o varios miembros de la tripulación que no hayan actuado bajo las órdenes del capitán. ***No obstante, esta posibilidad de responsabilizar al capitán o a la tripulación no debe impedir el pago de la totalidad del importe de la sanción. Para garantizar que cualquier daño medioambiental causado por vertidos ilegales en virtud de la presente Directiva sea efectivamente sancionado, la empresa debe seguir siendo responsable como último recurso.*** En este contexto, se entenderá por «compañía del buque» su armador o bien cualquier otra organización o persona, como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, a la que el armador haya encomendado la responsabilidad de la explotación del buque, en consonancia con el Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación («Código IGS»)<sup>24</sup>, que se incorporó al Derecho de la Unión en virtud del Reglamento (CE) n.º 336/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>25</sup>. La Directiva 2005/35/CE debe reconocer que el armador registrado puede delegar la gestión del buque en otra entidad, que sería considerada la primera responsable en caso de incumplimiento de las obligaciones contraídas en el marco del Código IGS de no causar daños al medio ambiente o de asignar las operaciones a bordo a personal cualificado.

---

<sup>24</sup> Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la

Prevención de la Contaminación que adoptó la Organización Marítima Internacional mediante la Resolución de la Asamblea A.741(18), de 4 de noviembre de 1993, en su versión modificada.

<sup>25</sup> Reglamento (CE) n.º 336/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2006, sobre la aplicación en la Comunidad del Código internacional de gestión de la seguridad y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 3051/95 del Consejo (DO L 64 de 4.3.2006, p. 1).

Prevención de la Contaminación que adoptó la Organización Marítima Internacional mediante la Resolución de la Asamblea A.741(18), de 4 de noviembre de 1993, en su versión modificada.

<sup>25</sup> Reglamento (CE) n.º 336/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2006, sobre la aplicación en la Comunidad del Código internacional de gestión de la seguridad y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 3051/95 del Consejo (DO L 64 de 4.3.2006, p. 1).

## Enmienda 7

### Propuesta de Directiva Considerando 10

#### *Texto de la Comisión*

(10) Las autoridades administrativas y judiciales nacionales han de tener en cuenta todas las circunstancias que vengan al caso a la hora de determinar el nivel de las sanciones que deben imponerse al contaminador. Teniendo en cuenta la variedad de sustancias contaminantes que regula la Directiva 2005/35/CE y la importancia de una aplicación coherente de estas sanciones en toda la Unión, dado el carácter transfronterizo del comportamiento que se regula, debe promoverse una mayor aproximación y eficacia de los niveles de las sanciones mediante el establecimiento de criterios concretos para la aplicación de sanciones a las descargas de diversas sustancias contaminantes en el mar. A fin de velar por que se apliquen las sanciones con unas condiciones uniformes, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>26</sup>. Debe utilizarse el procedimiento de examen para la adopción de estos actos de ejecución.

#### *Enmienda*

(10) Las autoridades administrativas y judiciales nacionales han de tener en cuenta todas las circunstancias, ***incluidos los casos de reincidencia***, que vengan al caso a la hora de determinar el nivel de las sanciones que deben imponerse al contaminador. Teniendo en cuenta la variedad de sustancias contaminantes que regula la Directiva 2005/35/CE y la importancia de una aplicación coherente de estas sanciones en toda la Unión, dado el carácter transfronterizo del comportamiento que se regula, debe promoverse una mayor aproximación y eficacia de los niveles de las sanciones mediante el establecimiento de criterios concretos para la aplicación de sanciones a las descargas de diversas sustancias contaminantes en el mar. A fin de velar por que se apliquen las sanciones con unas condiciones uniformes, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>26</sup>. Debe utilizarse el procedimiento de examen para la adopción de estos actos

de ejecución.

---

<sup>26</sup> Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

---

<sup>26</sup> Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

## **Enmienda 8**

### **Propuesta de Directiva Considerando 11**

#### *Texto de la Comisión*

(11) Cuando un Estado miembro sospeche que un buque que se encuentre **voluntariamente** en su puerto o en una terminal mar adentro haya cometido una descarga ilegal, debe llevar a cabo una inspección adecuada para determinar las circunstancias. Con objeto de ayudar a los Estados miembros a cumplir sus obligaciones de inspeccionar tales buques, de conformidad con la Directiva 2005/35/CE, el anexo I de esa Directiva recoge una lista indicativa de irregularidades o de información que deben tomar en consideración las autoridades competentes, caso por caso, a la hora de determinar si un buque debe considerarse sospechoso.

#### *Enmienda*

(11) Cuando un Estado miembro sospeche que un buque que se encuentre en su puerto o en una terminal mar adentro haya cometido una descarga ilegal, debe llevar a cabo una inspección adecuada para determinar las circunstancias. Con objeto de ayudar a los Estados miembros a cumplir sus obligaciones de inspeccionar tales buques, de conformidad con la Directiva 2005/35/CE, el anexo I de esa Directiva recoge una lista indicativa de irregularidades o de información que deben tomar en consideración las autoridades competentes, caso por caso, a la hora de determinar si un buque debe considerarse sospechoso.

## **Enmienda 9**

### **Propuesta de Directiva Considerando 12**

#### *Texto de la Comisión*

(12) Las medidas de acompañamiento

#### *Enmienda*

(12) Las medidas de acompañamiento

destinadas a la cooperación y las obligaciones de información de los Estados miembros no han sido suficientes hasta ahora para analizar completamente si los contaminadores se enfrentan a sanciones disuasorias, eficaces y proporcionadas ni si la Comisión *dispone* de los datos adecuados a efectos de supervisar la aplicación de la Directiva 2005/35/CE. Para que se controle el cumplimiento de la Directiva 2005/35/CE de forma efectiva y coherente, debe facilitarse el intercambio de información y *experiencia* mediante una cooperación intensificada, al tiempo que se ponen a disposición de la Comisión los datos pertinentes que permitan dar un seguimiento adecuado a la aplicación de dicha Directiva.

destinadas a la cooperación y las obligaciones de información de los Estados miembros no han sido suficientes hasta ahora para analizar completamente si los contaminadores se enfrentan a sanciones disuasorias, eficaces y proporcionadas ni si la Comisión *o la AESM disponen* de los datos adecuados a efectos de supervisar la aplicación de la Directiva 2005/35/CE. Para que se controle el cumplimiento de la Directiva 2005/35/CE de forma efectiva y coherente, debe facilitarse el intercambio de información, *experiencia y mejores prácticas* mediante una cooperación intensificada, al tiempo que se ponen a disposición de la Comisión *y la AESM* los datos pertinentes que permitan dar un seguimiento adecuado a la aplicación de dicha Directiva.

## Enmienda 10

### Propuesta de Directiva Considerando 13

#### *Texto de la Comisión*

(13) Debe mejorarse el servicio por satélite CleanSeaNet, que notifica a las autoridades de los Estados miembros posibles descargas ilegales, de manera que incluya información sobre las sustancias contaminantes añadidas que pertenecen al ámbito de aplicación de la Directiva 2005/35/CE. La información relativa a las descargas potenciales o reales notificadas por los Estados miembros de conformidad con la Directiva 2005/35/CE y que se incorpora a otras bases de datos de seguridad marítima de la Unión, como el Sistema de Intercambio de Información Marítima de la Unión establecido por la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>27</sup> («SafeSeaNet») y la base de datos de inspecciones establecida por la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>28</sup> («Thetis»), debe integrarse y difundirse, en

#### *Enmienda*

(13) Debe mejorarse el servicio por satélite CleanSeaNet, que notifica a las autoridades de los Estados miembros posibles descargas ilegales, de manera que incluya información sobre las sustancias contaminantes añadidas que pertenecen al ámbito de aplicación de la Directiva 2005/35/CE. La información relativa a las descargas potenciales o reales notificadas por los Estados miembros de conformidad con la Directiva 2005/35/CE y que se incorpora a otras bases de datos de seguridad marítima de la Unión, como el Sistema de Intercambio de Información Marítima de la Unión establecido por la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>27</sup> («SafeSeaNet») y la base de datos de inspecciones establecida por la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>28</sup> («Thetis»), debe integrarse y difundirse, en

un formato electrónico fácil de usar, a las autoridades nacionales que intervienen en la cadena de control del cumplimiento, con miras a facilitar su respuesta en el momento oportuno. Dicha información, cuando se refiera a una descarga real o potencial de residuos del sistema de depuración de los gases de escape de un buque, debe introducirse también de forma automática en el módulo correspondiente de la base de datos Thetis, creada por la Decisión de Ejecución 2015/253 de la Comisión («Thetis-UE»), a fin de ayudar a los Estados miembros con las medidas de ejecución que apliquen de conformidad con las disposiciones de la Directiva (UE) 2016/802. Para que todos los Estados miembros hagan un seguimiento eficaz de la aplicación de la Directiva, cada país verificará un porcentaje del **10** % anual de las alertas enviadas por CleanSeaNet en los tres años siguientes a la transposición de la presente Directiva. Debe concederse acceso a esta información a las autoridades de otros Estados miembros que tengan intereses relacionados con ella, en calidad de Estado rector del siguiente puerto de escala, Estado ribereño afectado por la posible descarga o Estado de pabellón del buque, a fin de facilitar una cooperación transfronteriza eficaz y oportuna, reducir al mínimo la carga administrativa de las actividades de control del cumplimiento y, en última instancia, sancionar eficazmente a los infractores por el incumplimiento de la Directiva 2005/35/CE.

---

<sup>27</sup> Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo (DO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

<sup>28</sup> Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por

un formato electrónico fácil de usar, a las autoridades nacionales que intervienen en la cadena de control del cumplimiento, con miras a facilitar su respuesta en el momento oportuno. Dicha información, cuando se refiera a una descarga real o potencial de residuos del sistema de depuración de los gases de escape de un buque, debe introducirse también de forma automática en el módulo correspondiente de la base de datos Thetis, creada por la Decisión de Ejecución 2015/253 de la Comisión («Thetis-UE»), a fin de ayudar a los Estados miembros con las medidas de ejecución que apliquen de conformidad con las disposiciones de la Directiva (UE) 2016/802. Para que todos los Estados miembros hagan un seguimiento eficaz de la aplicación de la Directiva, cada país verificará un porcentaje del **50** % anual de las alertas enviadas por CleanSeaNet en los tres años siguientes a la transposición de la presente Directiva. Debe concederse acceso a esta información a las autoridades de otros Estados miembros que tengan intereses relacionados con ella, en calidad de Estado rector del siguiente puerto de escala, Estado ribereño afectado por la posible descarga o Estado de pabellón del buque, a fin de facilitar una cooperación transfronteriza eficaz y oportuna, reducir al mínimo la carga administrativa de las actividades de control del cumplimiento y, en última instancia, sancionar eficazmente a los infractores por el incumplimiento de la Directiva 2005/35/CE.

---

<sup>27</sup> Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo (DO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

<sup>28</sup> Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por

el Estado rector del puerto (versión consolidada) (DO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

el Estado rector del puerto (versión consolidada) (DO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

## Enmienda 11

### Propuesta de Directiva Considerando 14

#### *Texto de la Comisión*

(14) El subgrupo Desechos de buques, que se creó en el marco del Foro Europeo de Navegación Sostenible y reunió a una amplia gama de expertos en materia de contaminación por los buques y de gestión de los desechos generados por buques, quedó suspendido en diciembre de 2017 ante el inicio de las negociaciones interinstitucionales en torno a la Directiva (UE) 2019/883. Dado que este subgrupo temporal proporcionó en su día unas orientaciones y unos conocimientos especializados valiosos a la Comisión, debe crearse un grupo de expertos similar con el mandato de intercambiar experiencias sobre la aplicación de la presente Directiva, con vistas a ayudar a los Estados miembros a desarrollar sus capacidades para detectar y verificar los incidentes de contaminación y velar por el control del cumplimiento efectivo de la Directiva 2005/35/CE.

#### *Enmienda*

(14) El subgrupo Desechos de buques, que se creó en el marco del Foro Europeo de Navegación Sostenible y reunió a una amplia gama de expertos en materia de contaminación por los buques y de gestión de los desechos generados por buques, quedó suspendido en diciembre de 2017 ante el inicio de las negociaciones interinstitucionales en torno a la Directiva (UE) 2019/883. Dado que este subgrupo temporal proporcionó en su día unas orientaciones y unos conocimientos especializados valiosos a la Comisión, debe crearse un grupo de expertos similar con el mandato de intercambiar experiencias sobre la aplicación de la presente Directiva, con vistas a ayudar a los Estados miembros a desarrollar sus capacidades para **prevenir**, detectar y verificar los incidentes de contaminación y velar por el control del cumplimiento efectivo de la Directiva 2005/35/CE.

## Enmienda 12

### Propuesta de Directiva Considerando 15

#### *Texto de la Comisión*

(15) La Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), que se creó mediante el Reglamento (UE) xxxx/xxxx<sup>29</sup>, debe ayudar a la Comisión en lo que precise para velar por la aplicación de la presente

#### *Enmienda*

(15) La Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), que se creó mediante el Reglamento (UE) xxxx/xxxx<sup>29</sup>, debe ayudar a la Comisión **y a las autoridades competentes de los Estados miembros** en

Directiva.

lo que precise para velar por la aplicación de la presente Directiva.

---

<sup>29</sup> DO L xxxx.

---

<sup>29</sup> DO L xxxx.

## Enmienda 13

### Propuesta de Directiva Considerando 15 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(15 bis) Para poder abordar el problema de la contaminación de los contenedores oceánicos con mayor eficacia en el plano europeo, las nuevas obligaciones de notificación a la OMI en virtud del capítulo 5 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) no deben limitarse al ámbito de la OMI. Los Estados miembros también deben notificar este problema a la Comisión Europea y a la AESM con carácter anual.**

## Enmienda 14

### Propuesta de Directiva Considerando 16

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

(16) Los Estados miembros deben comunicar a la Comisión la información necesaria para que haya un seguimiento adecuado de la aplicación de la Directiva 2005/35/CE. Asimismo, los Estados miembros deben comunicar tal información a través de una herramienta electrónica específica de notificación a efectos de limitar la carga administrativa y ayudar a la Comisión a analizar los datos que le faciliten. En la medida en que dicha información se refiera a sanciones impuestas a personas físicas o que

(16) Los Estados miembros deben comunicar a la Comisión **y a la AESM** la información necesaria para que haya un seguimiento adecuado de la aplicación de la Directiva 2005/35/CE. Asimismo, los Estados miembros deben comunicar tal información a través de una herramienta electrónica específica de notificación **desarrollada por la AESM** a efectos de limitar la carga administrativa y ayudar a la Comisión a analizar los datos que le faciliten. En la medida en que dicha información se refiera a sanciones

impliquen a personas físicas, debe anonimizarse. A fin de garantizar que la información comunicada de conformidad con la Directiva 2005/35/CE sea de un tipo comparable entre los Estados miembros y se recopile con arreglo a un formato electrónico y un procedimiento de notificación armonizados, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Estas competencias han de ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011.

impuestas a personas físicas o que impliquen a personas físicas, debe anonimizarse. A fin de garantizar que la información comunicada de conformidad con la Directiva 2005/35/CE sea de un tipo comparable entre los Estados miembros y se recopile con arreglo a un formato electrónico y un procedimiento de notificación armonizados, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Estas competencias han de ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011.

## **Enmienda 15**

### **Propuesta de Directiva Considerando 17**

#### *Texto de la Comisión*

(17) La Comisión, a fin de ayudar a los Estados miembros a desarrollar sus capacidades en relación con el control del cumplimiento efectivo de la Directiva 2005/35/CE por parte de las autoridades administrativas y judiciales nacionales, debe proporcionarles orientación y formación acerca de, entre otros aspectos, los mejores métodos y prácticas para la detección, verificación y recogida de pruebas, así como orientaciones sobre la evolución normativa pertinente del Convenio Marpol 73/78 y acerca de los avances tecnológicos disponibles, especialmente las nuevas herramientas digitales, con vistas a facilitar que las actividades de control del cumplimiento sean eficaces, rentables y específicas.

#### *Enmienda*

(17) La Comisión **y la AESM**, a fin de ayudar a los Estados miembros a desarrollar sus capacidades en relación con el control del cumplimiento efectivo de la Directiva 2005/35/CE por parte de las autoridades administrativas y judiciales nacionales, debe proporcionarles orientación y formación acerca de, entre otros aspectos, los mejores métodos y prácticas para la detección, verificación y recogida de pruebas, así como orientaciones sobre la evolución normativa pertinente del Convenio Marpol 73/78 y acerca de los avances tecnológicos disponibles, especialmente las nuevas herramientas digitales, con vistas a facilitar que las actividades de control del cumplimiento sean eficaces, rentables y específicas.

## **Enmienda 16**

### **Propuesta de Directiva Considerando 18**



### *Texto de la Comisión*

(18) La información que faciliten los Estados miembros sobre la aplicación de la Directiva 2005/35/CE debe ponerse a disposición del público a través de un resumen relativo a toda la Unión e incluir la información enumerada en el anexo II de dicha Directiva, a fin de aumentar la sensibilización del público sobre las descargas contaminantes procedentes de buques y mejorar la protección del medio ambiente. La Directiva 2003/4/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>30</sup> pretende garantizar el derecho de acceso a la información medioambiental en los Estados miembros, en sintonía con el Convenio sobre el acceso a la información, la participación del público en la toma de decisiones y el acceso a la justicia en materia de medio ambiente (Convenio de Aarhus), del que es parte la Unión. La Comisión debe proteger la confidencialidad de la información que reciban los Estados miembros, sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva 2003/4/CE.

---

<sup>30</sup> Directiva 2003/4/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de enero de 2003, relativa al acceso del público a la información medioambiental y por la que se deroga la Directiva 90/313/CEE del Consejo (DO L 41 de 14.2.2003, p. 26).

### **Enmienda 17**

#### **Propuesta de Directiva Considerando 19**

### *Texto de la Comisión*

(19) La Directiva (UE) 2019/1937 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>31</sup> establece normas mínimas para que se

### *Enmienda*

(18) La información que faciliten los Estados miembros sobre la aplicación de la Directiva 2005/35/CE debe ponerse a disposición del público **de forma desglosada, con datos de cada Estado miembro**, a través de un resumen relativo a toda la Unión e incluir la información enumerada en el anexo II de dicha Directiva, a fin de aumentar la sensibilización del público sobre las descargas contaminantes procedentes de buques y mejorar la protección del medio ambiente. La Directiva 2003/4/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>30</sup> pretende garantizar el derecho de acceso a la información medioambiental en los Estados miembros, en sintonía con el Convenio sobre el acceso a la información, la participación del público en la toma de decisiones y el acceso a la justicia en materia de medio ambiente (Convenio de Aarhus), del que es parte la Unión. La Comisión debe proteger la confidencialidad de la información que reciban los Estados miembros, sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva 2003/4/CE.

---

<sup>30</sup> Directiva 2003/4/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de enero de 2003, relativa al acceso del público a la información medioambiental y por la que se deroga la Directiva 90/313/CEE del Consejo (DO L 41 de 14.2.2003, p. 26).

### *Enmienda*

(19) La Directiva (UE) 2019/1937 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>31</sup> establece normas mínimas para que se

informe sobre infracciones del Derecho de la Unión, que también se aplican a la Directiva 2005/35/CE, y para la protección de las personas que denuncien tales infracciones. Los Estados miembros deben velar, en particular, por que se proteja a las tripulaciones incluidas en el ámbito de aplicación de la Directiva (UE) 2019/1937 que informen de descargas ilegales reales o potenciales. Además de los cauces de denuncia que existan a escala nacional regulados por la Directiva (UE) 2019/1937, la Comisión debe poner a disposición de los interesados un canal centralizado externo de denuncia por vía electrónica que permita informar de descargas ilegales reales o potenciales y transmitir estas denuncias al Estado miembro o a los Estados miembros afectados, que deben tramitarlas posteriormente de conformidad con esa Directiva, también en lo que respecta al acuse de recibo, la información de retorno adecuada y el seguimiento. La Comisión debe proteger la confidencialidad de la identidad de los denunciantes, para lo cual, cuando sea necesario, podrá restringir el ejercicio de determinados derechos de protección de datos de las personas afectadas, como las personas incluidas en la denuncia como participantes en la posible descarga ilegal, de conformidad con el artículo 25, apartado 1, letras c) y h), y el artículo 25, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>32</sup>. Esta restricción tendrá la medida y la duración que se precise para prevenir y hacer frente a cualquier intento de obstaculizar la denuncia o de impedir, frustrar o ralentizar el seguimiento del caso, especialmente las investigaciones, o bien de averiguar la identidad de los denunciantes.

---

<sup>31</sup> Directiva (UE) 2019/1937 del Parlamento Europeo y del Consejo, de

informe sobre infracciones del Derecho de la Unión, que también se aplican a la Directiva 2005/35/CE, y para la protección de las personas que denuncien tales infracciones. Los Estados miembros deben velar, en particular, por que se proteja a las tripulaciones incluidas en el ámbito de aplicación de la Directiva (UE) 2019/1937 que informen de descargas ilegales reales o potenciales, ***así por que, cuando sea necesario, reciban apoyo adecuado y asistencia material, cuando sea necesario.*** Además de los cauces de denuncia que existan a escala nacional regulados por la Directiva (UE) 2019/1937, la Comisión debe poner a disposición de los interesados un canal centralizado externo de denuncia por vía electrónica que permita informar de descargas ilegales reales o potenciales y transmitir estas denuncias al Estado miembro o a los Estados miembros afectados, que deben tramitarlas posteriormente de conformidad con esa Directiva, también en lo que respecta al acuse de recibo, la información de retorno adecuada y el seguimiento. La Comisión debe proteger la confidencialidad de la identidad de los denunciantes, para lo cual, cuando sea necesario, podrá restringir el ejercicio de determinados derechos de protección de datos de las personas afectadas, como las personas incluidas en la denuncia como participantes en la posible descarga ilegal, de conformidad con el artículo 25, apartado 1, letras c) y h), y el artículo 25, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>32</sup>. Esta restricción tendrá la medida y la duración que se precise para prevenir y hacer frente a cualquier intento de obstaculizar la denuncia o de impedir, frustrar o ralentizar el seguimiento del caso, especialmente las investigaciones, o bien de averiguar la identidad de los denunciantes.

---

<sup>31</sup> Directiva (UE) 2019/1937 del Parlamento Europeo y del Consejo, de

23 de octubre de 2019, relativa a la protección de las personas que informen sobre infracciones del Derecho de la Unión (DO L 305 de 26.11.2019, p. 17).

<sup>32</sup> Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2018, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones, órganos y organismos de la Unión, y a la libre circulación de esos datos, y por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 45/2001 y la Decisión n.º 1247/2002/CE (DO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

23 de octubre de 2019, relativa a la protección de las personas que informen sobre infracciones del Derecho de la Unión (DO L 305 de 26.11.2019, p. 17).

<sup>32</sup> Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2018, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones, órganos y organismos de la Unión, y a la libre circulación de esos datos, y por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 45/2001 y la Decisión n.º 1247/2002/CE (DO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

## Enmienda 18

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 2005/35/CE

Artículo 1 – apartado 1

#### *Texto de la Comisión*

1. El objeto de la presente Directiva es incorporar al Derecho de la Unión normas internacionales sobre la contaminación procedente de buques, y velar por que **los** responsables de las descargas ilegales de sustancias contaminantes estén sujetos a unas sanciones administrativas disuasorias, eficaces y proporcionadas, con vistas a mejorar la seguridad marítima y la protección del medio ambiente marino en relación con la contaminación procedente de buques.

#### *Enmienda*

1. El objeto de la presente Directiva es incorporar al Derecho de la Unión normas internacionales sobre la contaminación procedente de buques, y velar por que **las personas y las empresas** responsables de las descargas ilegales de sustancias contaminantes estén sujetos a unas sanciones administrativas disuasorias, eficaces y proporcionadas, con vistas a mejorar la seguridad marítima y la protección del medio ambiente marino en relación con la contaminación procedente de buques.

## Enmienda 19

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 2005/35/CE

Artículo 1 – apartado 2

*Texto de la Comisión*

2. La presente Directiva no impide a los Estados miembros adoptar medidas más rigurosas, de conformidad con el Derecho internacional, mediante el establecimiento de sanciones administrativas o penales acordes con su Derecho nacional.

*Enmienda*

2. La presente Directiva no impide a los Estados miembros adoptar medidas más rigurosas, de conformidad con el Derecho **de la Unión e** internacional, mediante el establecimiento de sanciones administrativas o penales acordes con su Derecho nacional.

**Enmienda 20**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 2 – apartado 3

*Texto de la Comisión*

3. “residuo del sistema de depuración de los gases de escape”: cualquier material extraído de las aguas de lavado o de las aguas de purga mediante un sistema de tratamiento o un vertido de aguas, que no cumpla los criterios para ser descargado, o bien otro material residual que se haya retirado del sistema de depuración de gases de escape **y se haya vertido por la borda** como resultado de la aplicación de un método de cumplimiento en materia de reducción de emisiones, tal como se define en el anexo VI, regla 4, del Convenio Marpol 73/78, utilizado como alternativa a las normas que se establecen en la regla 14 del anexo VI del Convenio Marpol 73/78 en lo referente a la reducción de emisiones, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la OMI;

*Enmienda*

3. “residuo del sistema de depuración de los gases de escape”: cualquier material extraído de las aguas de lavado o de las aguas de purga mediante un sistema de tratamiento o un vertido de aguas, que no cumpla los criterios para ser descargado, o bien otro material residual que se haya retirado del sistema de depuración de gases de escape como resultado de la aplicación de un método de cumplimiento en materia de reducción de emisiones, tal como se define en el anexo VI, regla 4, del Convenio Marpol 73/78, utilizado como alternativa a las normas que se establecen en la regla 14 del anexo VI del Convenio Marpol 73/78 en lo referente a la reducción de emisiones, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la OMI;

**Enmienda 21**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 2 – apartado 3 – letra a

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**a) “descarga”:** cualquier vertido procedente de un buque por cualquier causa, tal como se menciona en el artículo 2 del Convenio Marpol 73/78;

*suprimida*

## **Enmienda 22**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 2 – apartado 3 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**3 bis. “descarga”:** cualquier vertido procedente de un buque por cualquier causa, tal como se menciona en el artículo 2 del Convenio Marpol 73/78;

## **Enmienda 23**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 4 – apartado 1 – letra f

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

f) cumplan las condiciones establecidas en las reglas 14.1, 14.4, 14.6 y 3.1.1 del anexo VI del Convenio Marpol 73/78, en el caso de los residuos del sistema de depuración de los gases de escape.

f) cumplan las condiciones establecidas en las reglas **4**, 14.1, 14.4, 14.6 y 3.1.1 del anexo VI del Convenio Marpol 73/78, en el caso de los residuos del sistema de depuración de los gases de escape, **teniendo en cuenta las directrices establecidas por la OMI.**

## **Enmienda 24**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 4 – apartado 2

*Texto de la Comisión*

2. Todos los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que cualquier persona física o jurídica que cometa una infracción en el sentido del apartado 1 se considere responsable de tal infracción.»

*Enmienda*

2. Todos los Estados miembros adoptarán **todas** las medidas necesarias para garantizar que cualquier persona física o jurídica que cometa una infracción en el sentido del apartado 1 se considere responsable de tal infracción.

**Enmienda 25**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 5 – apartado 1 – parte introductoria

*Texto de la Comisión*

1. Las descargas de sustancias contaminantes sujetas a lo dispuesto en los anexos I, II y VI del Convenio Marpol 73/78, que se produzcan en las zonas establecidas en el artículo 3, apartado 1, letras c), d) y e), no se considerarán infracciones por parte de la compañía, el capitán ni la tripulación, si se cumplen las dos condiciones siguientes:

*Enmienda*

1. Las descargas de sustancias contaminantes sujetas a lo dispuesto en los anexos I, II y VI del Convenio Marpol 73/78, que se produzcan en las zonas establecidas en el artículo 3, apartado 1, letras **b)**, c), d) y e), no se considerarán infracciones por parte de la compañía, el capitán ni la tripulación, si se cumplen las dos condiciones siguientes:

**Enmienda 26**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 5 – apartado 1 – letra a

*Texto de la Comisión*

a) la descarga se debe a una avería del buque **o de su equipo**;

*Enmienda*

a) la descarga se debe a una avería del buque;

**Enmienda 27**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5**

Directiva 2005/35/CE  
Artículo 5 – apartado 1 – letra b bis (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***b bis) la descarga se notifica a las autoridades inmediatamente después de que se produzca.***

## **Enmienda 28**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5**  
Directiva 2005/35/CE  
Artículo 5 – apartado 1 – letra b ter (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***b ter) la compañía, el capitán o la tripulación facilitarán pruebas documentales o registros en los que se detallen las precauciones adoptadas para evitar o minimizar los vertidos a petición de las autoridades pertinentes.***

## **Enmienda 29**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7 bis (nuevo)**  
Directiva 2005/35/CE  
Artículo 6 – apartado 2

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***7 bis) en el artículo 6, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:***

***‘2. Si las inspecciones prescritas en el apartado 1 revelan hechos que pudieran constituir indicios de una infracción con arreglo al artículo 4, los Estados miembros aplicarán las disposiciones de la presente Directiva teniendo en cuenta los artículos 8 y 9. Se informará a las autoridades competentes de dicho Estado miembro y a las autoridades del Estado del pabellón.***

## Enmienda 30

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9

Directiva 2005/35/CE

Artículo 8 – apartado 3

#### *Texto de la Comisión*

3. En caso de que se demuestre que el capitán o bien la tripulación, siempre que no actúe bajo las órdenes del capitán, es responsable de haber cometido una infracción determinada, los Estados miembros velarán por que se impongan sanciones a estas personas de conformidad con lo dispuesto en la presente Directiva.

#### *Enmienda*

3. En caso de que se demuestre que el capitán o bien la tripulación, siempre que no actúe bajo las órdenes del capitán, es responsable de haber cometido una infracción determinada, los Estados miembros velarán por que se impongan sanciones a estas personas de conformidad con lo dispuesto en la presente Directiva. ***No obstante, en caso de que el capitán o la tripulación responsable de la comisión de la infracción de que se trate ya no pueda ser hallado o no pueda permitirse pagar la totalidad del importe de la sanción, la empresa seguirá siendo responsable, en última instancia, del pago de la totalidad del importe o del resto de la sanción;***

## Enmienda 31

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13

Directiva 2005/35/CE

Artículo 8 quinquies – apartado 1 – parte introductoria

#### *Texto de la Comisión*

1. Los Estados miembros velarán por que las autoridades competentes, al determinar y aplicar el tipo y el nivel de la sanción administrativa a una persona física o jurídica que consideren responsable de una infracción en el sentido del artículo 4 y del artículo 5, apartado 2, tomen en consideración todas las circunstancias pertinentes de la infracción, concretamente:

#### *Enmienda*

1. ***A fin de garantizar que las sanciones sean disuasorias, efectivas y proporcionadas,*** los Estados miembros velarán por que las autoridades competentes, al determinar y aplicar el tipo y el nivel de la sanción administrativa a una persona física o jurídica que consideren responsable de una infracción en el sentido del artículo 4 y del artículo 5, apartado 2, tomen en consideración todas



las circunstancias pertinentes de la infracción, concretamente:

## **Enmienda 32**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 8 quinquies – apartado 1 – letra h bis (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***h bis) La magnitud de los daños causados a la vida marina por el vertido, incluidas las poblaciones de peces, y su consiguiente impacto en las actividades pesqueras y en las comunidades costeras.***

## **Enmienda 33**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 8 quinquies – apartado 1 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***1 bis. Los Estados miembros no fijarán ni aplicarán «sanciones administrativas máximas» o «sanciones administrativas mínimas» para las infracciones en virtud de la presente Directiva que sean demasiado bajas para garantizar el carácter disuasorio, la proporcionalidad y la eficacia de dichas sanciones.***

## **Enmienda 34**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 10 – apartado 1 – parte introductoria

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

1. A efectos de la presente Directiva,

1. A efectos de la presente Directiva,

los Estados miembros y la **Comisión** cooperarán en el intercambio de información, a través del Sistema de Intercambio de Información Marítima de la Unión establecido en el artículo 22 bis, apartado 3, y en el anexo III de la Directiva 2002/59/CE<sup>37</sup> (SafeSeaNet), a fin de alcanzar los objetivos siguientes:

---

<sup>37</sup> Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo (DO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

los Estados miembros, **la Comisión o la AESM** cooperarán en el intercambio de información, a través del Sistema de Intercambio de Información Marítima de la Unión establecido en el artículo 22 bis, apartado 3, y en el anexo III de la Directiva 2002/59/CE<sup>37</sup> (SafeSeaNet), a fin de alcanzar los objetivos siguientes:

---

<sup>37</sup> Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo (DO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

## Enmienda 35

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14

Directiva 2005/35/CE

Artículo 10 – apartado 1 – letra d

#### *Texto de la Comisión*

d) en el plazo de tres años a partir de la fecha de transposición de la presente Directiva, velar por que las **autoridades competentes comprueben** al menos el **10 %** de las alertas que les envíe CleanSeaNet **cada año**.

#### *Enmienda*

d) en el plazo de tres años a partir de la fecha de transposición de la presente Directiva, velar por que **cada Estado miembro analice minuciosamente el 100 % de las alertas recibidas de CleanSeaNet cada año y lleve a cabo verificaciones in situ de al menos el 50 % de esas alertas. Un Estado miembro puede permanecer por debajo de este umbral del 50 % de verificación in situ si puede demostrar a la Comisión, en el marco de la notificación prevista en el artículo 10 bis, que el análisis exhaustivo de las imágenes recibidas de CleanSeaNet puso claramente de manifiesto una falsa alarma, causada, entre otros aspectos, por algas o reflexiones luminosas, lo que hace redundante una verificación in situ. Las autoridades responsables llevarán a cabo verificaciones in situ lo antes posible, a fin de evitar que una descarga ilegal se**

*disperse y, por lo tanto, sea indetectable en el momento de la llegada al lugar.*

## **Enmienda 36**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 10 – apartado 1 – letra d bis (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*d bis) garantizar que las autoridades nacionales o locales divulguen a las comunidades pesqueras de manera oportuna y comprensible la información pertinente, en particular sobre las zonas en las que se han producido incidentes de contaminación procedente de buques.*

## **Enmienda 37**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 10 – apartado 2

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

2. La Comisión se **encargará** de que se organicen intercambios de experiencias relativas al control del cumplimiento de la presente Directiva en toda la Unión, entre las autoridades nacionales de los Estados miembros y expertos, entre otros los del sector privado, la sociedad civil y los sindicatos, con objeto de fijar prácticas y orientaciones comunes acerca del control del cumplimiento de la presente Directiva.».

2. La Comisión, **o la AESM cuando corresponda**, se **encargarán** de que se organicen intercambios de experiencias relativas al control del cumplimiento de la presente Directiva en toda la Unión, entre las autoridades nacionales de los Estados miembros y expertos, entre otros los del sector privado, la sociedad civil y los sindicatos, con objeto de fijar prácticas y orientaciones comunes acerca del control del cumplimiento de la presente Directiva.

## **Enmienda 38**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15**

*Texto de la Comisión*

1. La Comisión establecerá una herramienta electrónica de notificación que le servirá para recoger e intercambiar con los Estados miembros información sobre la aplicación del sistema de control del cumplimiento regulado en la presente Directiva.

*Enmienda*

1. La Comisión establecerá, ***a través de la AESM***, una herramienta electrónica de notificación que le servirá para recoger e intercambiar con los Estados miembros información sobre la aplicación del sistema de control del cumplimiento regulado en la presente Directiva.

### **Enmienda 39**

#### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 10 bis – apartado 2 – letra d bis (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***d bis) un resumen anual de las pérdidas de contenedores notificadas a la OMI en virtud del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), que incluya, para cada pérdida, la ruta del buque, así como la causa y el lugar de la pérdida, si se conocen.***

### **Enmienda 40**

#### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 10 ter

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

La Comisión facilitará el desarrollo de las capacidades de los Estados miembros proporcionando, en su caso, formación a las autoridades responsables de la detección, la verificación y el control del cumplimiento de las infracciones en el ámbito de aplicación de la presente

La Comisión y ***la AESM*** facilitará el desarrollo de las capacidades de los Estados miembros proporcionando, en su caso, formación a las autoridades responsables de la detección, la verificación y el control del cumplimiento de las infracciones en el ámbito de

Directiva.

aplicación de la presente Directiva.

## Enmienda 41

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15

Directiva 2005/35/CE

Artículo 10 quater – apartado 1

#### *Texto de la Comisión*

1. La Comisión, partiendo de la información que le comuniquen los Estados miembros de conformidad con el artículo 10 bis, publicará un resumen sobre la aplicación y el control del cumplimiento de la presente Directiva en toda la Unión, que actualizará periódicamente. Este resumen recogerá la información enumerada en el anexo II de la presente Directiva.

#### *Enmienda*

1. La Comisión, partiendo de la información que le comuniquen los Estados miembros de conformidad con el artículo 10 bis, publicará un resumen ***detallado por Estado, en particular de forma desglosada, con datos de cada Estado miembro***, sobre la aplicación y el control del cumplimiento de la presente Directiva en toda la Unión, que actualizará periódicamente. Este resumen recogerá la información enumerada en el anexo II de la presente Directiva. ***La información que identifique a un buque concreto solo debe ponerse a disposición del público si todos los procedimientos judiciales han concluido y no hay recurso.***

## Enmienda 42

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15

Directiva 2005/35/CE

Artículo 10 quater – apartado 2

#### *Texto de la Comisión*

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva 2003/4/CE<sup>39</sup>, la Comisión adoptará las medidas oportunas para proteger la confidencialidad de ***la*** información que haya obtenido en aplicación de la presente Directiva.

#### *Enmienda*

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva 2003/4/CE<sup>39</sup>, la Comisión adoptará las medidas oportunas para proteger la confidencialidad de ***cierta*** información que haya obtenido en aplicación de la presente Directiva.

---

<sup>39</sup> Directiva 2003/4/CE del Parlamento

---

<sup>39</sup> Directiva 2003/4/CE del Parlamento

Europeo y del Consejo, de 28 de enero de 2003, relativa al acceso del público a la información medioambiental y por la que se deroga la Directiva 90/313/CEE del Consejo (DO L 41 de 14.2.2003, p. 26).

Europeo y del Consejo, de 28 de enero de 2003, relativa al acceso del público a la información medioambiental y por la que se deroga la Directiva 90/313/CEE del Consejo (DO L 41 de 14.2.2003, p. 26).

## Enmienda 43

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15

Directiva 2005/35/CE

Artículo 10 quinquies – apartado 1

#### *Texto de la Comisión*

1. La Comisión desarrollará y ***mantendrá*** un canal de denuncia externa confidencial por vía electrónica para la recepción de denuncias, en el sentido de la Directiva (UE) 2019/1937<sup>40</sup>, sobre posibles infracciones de la presente Directiva, y transmitirá dichas denuncias al Estado miembro o a los Estados miembros afectados.

---

<sup>40</sup> Directiva (UE) 2019/1937 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, relativa a la protección de las personas que informen sobre infracciones del Derecho de la Unión (DO L 305 de 26.11.2019, p. 17).

#### *Enmienda*

1. La Comisión desarrollará, ***mantendrá y pondrá fácilmente a disposición del público*** un canal de denuncia externa confidencial por vía electrónica para la recepción de denuncias, en el sentido de la Directiva (UE) 2019/1937<sup>40</sup>, sobre posibles infracciones de la presente Directiva, y transmitirá dichas denuncias al Estado miembro o a los Estados miembros afectados.

---

<sup>40</sup> Directiva (UE) 2019/1937 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, relativa a la protección de las personas que informen sobre infracciones del Derecho de la Unión (DO L 305 de 26.11.2019, p. 17).

## Enmienda 44

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15

Directiva 2005/35/CE

Artículo 10 quinquies – apartado 2

#### *Texto de la Comisión*

2. Los Estados miembros velarán por que las autoridades nacionales competentes que reciban denuncias de infracciones de la presente Directiva que se presenten a

#### *Enmienda*

2. Los Estados miembros velarán por que las autoridades nacionales competentes que reciban denuncias de infracciones de la presente Directiva que se presenten a

través del canal contemplado en el apartado 1 faciliten información de retorno y seguimiento de dichas denuncias de conformidad con la Directiva (UE) 2019/1937.

través del canal contemplado en el apartado 1 **investiguen esas denuncias, actúen en consecuencia, cuando proceda,** y faciliten **con rapidez** información de retorno y seguimiento de dichas denuncias de conformidad con la Directiva (UE) 2019/1937.

## Enmienda 45

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 18 ter (nuevo)

Directiva 2005/35/CE

Artículo 12 sexies (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(18 ter) Se inserta el texto siguiente:**

**«Artículo 12 sexies**

**Accesibilidad pública de los convenios consolidados de la OMI**

**Si a más tardar el [OP, insertar la fecha: cinco años después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa], la OMI no ha publicado en su sitio web los textos completos de todos sus convenios, incluido el Convenio Marpol 73/78 y sus anexos conexos, accesibles a los usuarios de forma gratuita, la Comisión adoptará, en un plazo de tres meses, un acto delegado de conformidad con el artículo 12 ter por el que se modifique la presente Directiva, añadiendo un nuevo anexo con el texto completo del Convenio Marpol 73/78 y los de sus anexos a que se refiere la presente Directiva. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 12 ter para modificar posteriormente ese anexo cuando sea necesario.».**

## Enmienda 46

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 18**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 12 bis – apartado 1 – letra b bis (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***b bis) la interacción de la presente Directiva con otros actos legislativos internacionales y de la Unión pertinentes en materia de protección del medio marino y seguridad marítima;***

**Enmienda 47**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 18**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 12 bis – apartado 1 – letra b ter (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***b ter) los datos y los resultados científicos más recientes.***

**Enmienda 48**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 18**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 12 bis – apartado 2

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

2. Como parte de la revisión, la Comisión evaluará la posibilidad de modificar el ámbito de aplicación de la presente Directiva, si procede, teniendo en cuenta, entre otros aspectos, las normas internacionales para la prevención de la contaminación atmosférica por los buques reguladas en el Convenio Marpol 73/78, especialmente las relativas a las emisiones de óxido de azufre y óxido de nitrógeno de los buques, así como otras normas que rigen las descargas de buques reguladas en

2. Como parte de la revisión, la Comisión evaluará la posibilidad de modificar el ámbito de aplicación de la presente Directiva, si procede, teniendo en cuenta ***las novedades previstas por las convenciones internacionales y el Derecho de la Unión***, entre otros aspectos, las normas internacionales para la prevención de la contaminación atmosférica por los buques reguladas en el Convenio Marpol 73/78, especialmente las relativas a las emisiones de óxido de azufre



el Convenio Marpol 73/78, como el carbono negro, la basura plástica marina, los *envases* y los gránulos de plástico que se depositan en el mar y el ruido subacuático.».

y óxido de nitrógeno de los buques, así como otras normas que rigen las descargas de buques reguladas en el Convenio Marpol 73/78, como el carbono negro, la basura plástica marina *procedente de fuentes distintas de los buques*, los *contenedores que se depositan en el mar para los contenedores distintos de los ya cubiertos por anexo III del Convenio Marpol*, los gránulos de plástico que se depositan en el mar y el ruido subacuático. *Toda modificación del ámbito de aplicación tendrá en cuenta la normativa en vigor, internacional y de la UE, y evitará el solapamiento con las disposiciones legislativas y los mecanismos de aplicación vigentes de la Unión.*

## Enmienda 49

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 18 bis (nuevo)

Directiva 2005/35/CE

Artículo 12 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*18 bis) se inserta el artículo siguiente:*

*«Artículo 12 ter*

*Ejercicio de la delegación*

*1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.*

*2. Los poderes para adoptar los actos delegados a que se refiere el artículo 12 sexies se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del [...]. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se*

*oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.*

*3. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 12 sexies podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.*

*4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.*

*5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.*

*6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 12 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.».*

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El principal objetivo de la propuesta de la Comisión es incorporar al Derecho de la Unión las normas internacionales sobre descargas ilegales de buques al mar y garantizar que los responsables de dichas descargas sean objeto de sanciones disuasorias, efectivas y proporcionadas. El resultado debería ser proteger mejor el medio marino de la contaminación causada por los buques y mejorar la seguridad marítima. Aunque la ponente comparte los objetivos de la propuesta de la Comisión, propone una serie de adiciones y modificaciones para seguir mejorando el texto, entre ellas:

Quiere garantizar que todas las partes interesadas tengan fácil acceso a los textos completos y actualizados de los convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI), lo que no es el caso en el momento de redactar el presente documento. Aunque el objetivo general de la presente Directiva, actualmente objeto de estudio, es transponer importantes modificaciones del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (conocido como «Convenio Marpol 73/78») al Derecho de la Unión, en el sitio web de la OMI no está disponible un texto actualizado y completo del Convenio Marpol 73/78 y sus anexos conexos. Esto hace que resulte gravoso para el sector, los ciudadanos y las administraciones acceder de forma adecuada al texto del Convenio Marpol 73/78 y a otros convenios similares de la OMI, y constituye un obstáculo para la plena transparencia y publicidad del trabajo de la OMI.

La ponente también quiere garantizar que todas las partes, incluido el sector del transporte marítimo, las administraciones nacionales y la sociedad civil, tengan fácil acceso al texto de referencia de la presente Directiva en la fecha de la infracción. Al aplicar las disposiciones de la presente Directiva y las legislaciones nacionales correspondientes, deben tenerse en cuenta el Convenio Marpol 73/78 y sus anexos a que se refiere la presente Directiva en vigor en la fecha de la infracción.

La ponente también desea aclarar el nivel de las sanciones. Debe precisarse más claramente que en la propuesta de la Comisión el hecho de que no debe permitirse que el nivel de las sanciones administrativas se fije en niveles tan bajos que, *de facto*, el carácter disuasorio, efectivo y proporcionado de dichas sanciones se vea menoscabado. Los límites máximos de las sanciones administrativas de hasta 10 000 EUR para las personas jurídicas, como las compañías navieras, o los límites mínimos que comienzan solo en 10 EUR para las personas físicas y en 32 EUR para las personas jurídicas, como se indica para algunos Estados miembros en la evaluación de impacto adjunta, parecen demasiado bajos para sancionar los comportamientos manifiestamente ilícitos o incluso disuadirlos.

Por último, la ponente desea aclarar y aumentar el nivel de verificación. Propone que los Estados miembros analicen exhaustivamente todas las alertas que reciben de CleanSeaNet. A continuación, deben realizar un porcentaje de verificaciones en el terreno superior al previsto en la propuesta de la Comisión. Para evitar verificaciones sobre el terreno claramente innecesarias, pueden restarse de este objetivo las falsas alarmas manifiestas, si se revelan durante el análisis de las imágenes.

Con estas y otras enmiendas, la ponente desea seguir mejorando la eficacia de la Directiva sobre la contaminación procedente de los buques y convertirla en una herramienta más potente, en beneficio de todos, reduciendo la contaminación marina y aumentando la seguridad marítima, manteniendo al mismo tiempo la proporcionalidad de todas las medidas.

## ANEXO: ENTIDADES O PERSONAS DE LAS QUE EL PONENTE HA RECIBIDO CONTRIBUCIONES

La lista siguiente se elabora bajo la exclusiva responsabilidad del ponente. Las siguientes organizaciones o personas han colaborado con el ponente durante la preparación del informe, hasta su aprobación en comisión:

<b>Organización o persona</b>
Assarmatori, The Italian Shipowner's Association
Costa Cruises
ECSA
IFAW
EMSA
Fincantieri
SafeSeas
MSC Group
ESPO
CLIA
World Shipping Council
Intertanko
FEPOR

15.11.2023

## OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE PESCA

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 a la introducción de sanciones, incluidas las sanciones penales, para las infracciones de contaminación (COM(2023)273 – C9-0187/2023 – 2023/0171(COD))

Ponente de opinión: Cláudia Monteiro de Aguiar

### BREVE JUSTIFICACIÓN

La conservación de los recursos biológicos marinos ocupa un lugar central en la política pesquera común, ya que el sector pesquero es víctima de la contaminación marina, que incluye, entre otras muchas fuentes, los vertidos ilegales al mar de sustancias contaminantes procedentes de buques.

Por consiguiente, la ponente acoge con satisfacción esta propuesta de la Comisión por la que se actualiza la [Directiva 2005/35/CE<sup>1</sup> relativa a la contaminación procedente de buques](#) y la introducción de sanciones para los delitos de contaminación.

La ponente señala que la definición de contaminación procedente de buques se recoge en los anexos I a VI del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, de 1973, y en su Protocolo de 1978 (Marpol 73/78), que son jurídicamente vinculantes para la Unión Europea. La aplicación de normas más estrictas garantizará unas condiciones de competencia equitativas para el sector del transporte marítimo, que tiene una dimensión transnacional con efectos positivos en los ecosistemas marinos y, por tanto, en la pesca.

La ponente acoge con satisfacción unos límites de emisiones más estrictos; no obstante, advierte de que la inclusión de disposiciones sobre las emisiones de óxido de azufre y óxido de nitrógeno procedentes de los gases de escape de los buques puede tener un impacto en la flota pesquera de la UE, que se compone principalmente de buques envejecidos pertenecientes a pymes con recursos limitados para invertir en nuevos motores de bajas emisiones. La ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva para incluir sustancias adicionales en el marco del Marpol 73/78 deberá reflejarse firmemente en el FEMPA, con un mayor apoyo a los motores de bajas emisiones y a la renovación de la flota.

La ponente insta a la Comisión a que apoye la renovación de la flota a través del FEMPA.

La ponente también introduce una nueva definición en el proyecto y subraya la necesidad de vigilancia en zonas con una actividad pesquera significativa, defendiendo la doble causa de la

---

<sup>1</sup> DO L 255 de 30.9.2005, p. 11.

protección ecológica y el sustento de las comunidades pesqueras. La ponente también aboga por una comunidad marítima informada, haciendo hincapié en la necesidad de educación y formación.

Por último, la ponente también recomienda que la inclusión de los comentarios de las comunidades pesqueras y un enfoque colaborativo con las partes interesadas del sector pongan de relieve la visión integral de la Directiva, con el fin de equilibrar la protección ecológica con la sostenibilidad de las comunidades pesqueras.

Para concluir, además de lograr unas condiciones de competencia equitativas entre las flotas de terceros países que faenan en aguas de la UE, la ponente espera que esto facilite los controles coordinados por parte de los Estados miembros, así como las actuaciones legales, inclusive a nivel transfronterizo, lo que, en última instancia, dará lugar a una reducción de la contaminación procedente de buques.

## ENMIENDAS

La Comisión de Pesca pide a la Comisión de Transportes y Turismo, competente para el fondo, que tome en consideración lo siguiente:

### Enmienda 1

#### Propuesta de Directiva Considerando 1

##### *Texto de la Comisión*

(1) La política marítima de la Unión tiene como finalidad lograr un elevado nivel de seguridad y de protección del medio ambiente. Esta meta puede alcanzarse mediante el cumplimiento de convenios, códigos y resoluciones internacionales, al tiempo que se conserva la libertad de navegación, de conformidad con lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

##### *Enmienda*

(1) La política marítima de la Unión tiene como finalidad lograr un elevado nivel de seguridad y de protección del medio ambiente. Esta meta puede alcanzarse mediante el cumplimiento de convenios, códigos y resoluciones internacionales, al tiempo que se conserva la libertad de navegación, de conformidad con lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. ***A este respecto, cabe recordar que el océano debe ser reconocido a nivel internacional como bien común mundial y debe protegerse a la luz de su singularidad e interconexión y de los servicios ecosistémicos esenciales que presta, de los que dependen las generaciones actuales y futuras para su supervivencia y bienestar.***

## Enmienda 2

### Propuesta de Directiva Considerando 2 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(2 bis) La mejor actuación en relación con la contaminación y los desechos marinos es asegurarse de impedir, antes que nada, que las sustancias contaminantes se liberen en el océano. A la vista de la elevada prevalencia de la espuma de poliestireno en el medio ambiente marino, que se explica por el hecho de que estos productos, por su ligereza, se separan fácilmente de los buques y acaban en el mar, los Estados miembros deben plantearse eliminar progresivamente de los productos de la pesca los envases y embalajes de espuma de poliestireno, conforme al objetivo de sustituir los plásticos de un solo uso por alternativas duraderas, que resulten beneficiosas para los pescadores y el medio ambiente.***

## Enmienda 3

### Propuesta de Directiva Considerando 2 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(2 ter) Es también importante que las actuaciones para recuperar eficazmente los materiales contaminantes y los desechos liberados reciban apoyo. Los pescadores, los productores de acuicultura y sus organizaciones ya están trabajando para recoger desechos, como los aparejos de pesca abandonados, perdidos o descartados en el mar, que suponen una amenaza para todos los ecosistemas y actividades marinos en todo el mundo. No se puede esperar que estos***

*esfuerzos se produzcan sin un mecanismo de compensación adaptado a los mismos. Habida cuenta de que se calcula que en la Unión se pierde en el mar el 20 % de los aparejos de pesca, lo que representa casi un tercio de la basura marina de los mares europeos <sup>18 bis</sup>, y que únicamente se recicla el 1,5 % de estos aparejos <sup>18 ter</sup>, hace falta, con carácter urgente, mejorar la recogida, el reciclaje y la reparación de todos los aparejos de pesca, para lo que se requieren ayudas. A este respecto, los Estados miembros deben intercambiar buenas prácticas e informar sobre las distintas actuaciones que han acometido para recuperar e impedir la liberación de materiales contaminantes y desechos.*

---

*<sup>18 bis</sup> «Circular economy: From abandoned fishing nets to sustainable clothing» (Economía circular: de red de pesca abandonada a prenda de vestir sostenible), Comisión Europea.*

*<sup>18 ter</sup> «Lost fishing gear: a trap for our ocean» («Aparejos de pesca perdidos: una trampa para nuestros océanos»), Comisión Europea.*

#### **Enmienda 4**

##### **Propuesta de Directiva Considerando 4 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(4 bis) La flota pesquera de la UE tiene una antigüedad media de 31,5 años y su renovación debe apoyarse a través del FEMPA [Reglamento (UE) 2021/1139], contribuyendo a cumplir una normativa medioambiental cada vez más exigente, especialmente para el desarrollo de la pesca costera a pequeña escala y sostenible.*



## Enmienda 5

### Propuesta de Directiva Considerando 5 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(5 bis) El Reglamento (CE) n.º 1224/2009 incluye la obligación de que los Estados miembros transmitan a la Comisión la información sobre aparejos perdidos. La Comisión debe utilizar esta información ya recibida al evaluar la aplicación de la presente Directiva y la situación de la Unión a este respecto.***

## Enmienda 6

### Propuesta de Directiva Considerando 7 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(7 bis) El Reglamento (CE) n.º 1224/2009 convierte en una infracción grave el desecho ilegal de un aparejo o arte de pesca en el mar desde un buque pesquero, siempre que se hayan cumplido determinados criterios. Respecto de estas infracciones, el Reglamento (CE) n.º 1224/2009 obliga a los Estados miembros a imponer sanciones administrativas o penales adecuadas que resulten disuasorias, eficaces y proporcionadas.***

## Enmienda 7

### Propuesta de Directiva Considerando 8

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

(8) Las sanciones administrativas que se hayan introducido en la transposición de la Directiva 2005/35/CE deben entenderse sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva

(8) Las sanciones administrativas que se hayan introducido en la transposición de la Directiva 2005/35/CE deben entenderse sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva

(UE) 2023/xxxx. Compete a los Estados miembros definir, con arreglo a su legislación nacional, el ámbito de aplicación del Derecho administrativo y del Derecho penal respecto a **los delitos relacionados con la contaminación procedente de buques**. En la aplicación del Derecho nacional que incorpore la Directiva 2005/35/CE, los Estados miembros deben velar por que la imposición de sanciones penales o administrativas respete los principios de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, incluido el principio de que no cabe aplicar dos sanciones por la misma infracción).

(UE) 2023/xxxx, **con el objetivo de armonizar y sancionar de manera proporcionada los delitos de contaminación procedente de buques**. Compete a los Estados miembros definir, con arreglo a su legislación nacional, el ámbito de aplicación del Derecho administrativo y del Derecho penal respecto a **estos** delitos. En la aplicación del Derecho nacional que incorpore la Directiva 2005/35/CE, los Estados miembros deben velar por que la imposición de sanciones penales o administrativas respete los principios de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, incluido el principio de que no cabe aplicar dos sanciones por la misma infracción).

## Enmienda 8

### Propuesta de Directiva Considerando 9

#### *Texto de la Comisión*

(9) Deben reforzarse las sanciones reguladas en la Directiva 2005/35/CE velando por la coherencia de las sanciones administrativas que se apliquen en toda la Unión. Para intensificar el efecto disuasorio de las sanciones que se impongan por los delitos de contaminación procedente de buques, dichas sanciones deben revestir al menos la forma de multas impuestas a la compañía del buque, **salvo que esta pueda demostrar que los responsables de la descarga hayan sido el capitán del buque o bien** uno o varios miembros de la tripulación **que no hayan actuado bajo las órdenes del capitán**. En este contexto, se entenderá por «compañía del buque» su armador o bien cualquier otra organización o persona, como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, a la que el armador haya encomendado la responsabilidad de la explotación del buque, en consonancia con el Código

#### *Enmienda*

(9) Deben reforzarse las sanciones reguladas en la Directiva 2005/35/CE velando por la coherencia de las sanciones administrativas que se apliquen en toda la Unión. Para intensificar el efecto disuasorio de las sanciones que se impongan por los delitos de contaminación procedente de buques, dichas sanciones deben revestir al menos la forma de multas impuestas **tanto** a la compañía del buque **como a** uno o varios miembros de la tripulación **responsables de la descarga**. En este contexto, se entenderá por «compañía del buque» su armador o bien cualquier otra organización o persona, como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, a la que el armador haya encomendado la responsabilidad de la explotación del buque, en consonancia con el Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación («Código

Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación («Código IGS»)<sup>24</sup>, que se incorporó al Derecho de la Unión en virtud del Reglamento (CE) n.º 336/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>25</sup>. La Directiva 2005/35/CE debe reconocer que el armador registrado puede delegar la gestión del buque en otra entidad, que sería considerada la primera responsable en caso de incumplimiento de las obligaciones contraídas en el marco del Código IGS de no causar daños al medio ambiente o de asignar las operaciones a bordo a personal cualificado.

---

<sup>24</sup> «Código IGS»: el Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación que adoptó la Organización Marítima Internacional mediante la Resolución de la Asamblea A.741(18), de 4 de noviembre de 1993, en su versión modificada.

<sup>25</sup> Reglamento (CE) n.º 336/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2006, sobre la aplicación en la Comunidad del Código internacional de gestión de la seguridad y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 3051/95 del Consejo (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 64 de 4.3.2006, p. 1).

IGS»)<sup>24</sup>, que se incorporó al Derecho de la Unión en virtud del Reglamento (CE) n.º 336/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>25</sup>. La Directiva 2005/35/CE debe reconocer que el armador registrado puede delegar la gestión del buque en otra entidad, que sería considerada la primera responsable en caso de incumplimiento de las obligaciones contraídas en el marco del Código IGS de no causar daños al medio ambiente o de asignar las operaciones a bordo a personal cualificado.

---

<sup>24</sup> «Código IGS»: el Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación que adoptó la Organización Marítima Internacional mediante la Resolución de la Asamblea A.741(18), de 4 de noviembre de 1993, en su versión modificada.

<sup>25</sup> Reglamento (CE) n.º 336/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2006, sobre la aplicación en la Comunidad del Código internacional de gestión de la seguridad y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 3051/95 del Consejo (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 64 de 4.3.2006, p. 1).

## Enmienda 9

### Propuesta de Directiva Considerando 10

#### *Texto de la Comisión*

(10) Las autoridades administrativas y judiciales nacionales han de tener en cuenta todas las circunstancias que vengan al caso a la hora de determinar el nivel de las sanciones que deben imponerse al contaminador. Teniendo en cuenta la

#### *Enmienda*

(10) Las autoridades administrativas y judiciales nacionales han de tener en cuenta todas las circunstancias que vengan al caso a la hora de determinar el nivel de las sanciones que deben imponerse al contaminador. ***Las autoridades nacionales***

variedad de sustancias contaminantes que regula la Directiva 2005/35/CE y la importancia de una aplicación coherente de estas sanciones en toda la Unión, dado el carácter transfronterizo del comportamiento que se regula, debe promoverse una mayor aproximación y eficacia de los niveles de las sanciones mediante el establecimiento de criterios concretos para la aplicación de sanciones a las descargas de diversas sustancias contaminantes en el mar. A fin de velar por que se apliquen las sanciones con **unas** condiciones uniformes, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>26</sup>. Debe utilizarse el procedimiento de examen para la adopción de estos actos de ejecución.

---

<sup>26</sup> Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

***deben establecer un sistema exhaustivo y proporcional para penalizar los delitos de contaminación procedente de buques, que tenga en cuenta el tamaño del buque, la naturaleza y cantidad de los desechos y la frecuencia de las infracciones, al tiempo que promueve la responsabilidad medioambiental y desincentiva la contaminación ilegal.*** Teniendo en cuenta la variedad de sustancias contaminantes que regula la Directiva 2005/35/CE y la importancia de una aplicación coherente de estas sanciones en toda la Unión, dado el carácter transfronterizo del comportamiento que se regula, debe promoverse una mayor aproximación y eficacia de los niveles de las sanciones mediante el establecimiento de criterios concretos para la aplicación de sanciones a las descargas de diversas sustancias contaminantes en el mar. A fin de velar ***por asegurar condiciones de competencia equitativas y un amplio apoyo en los Estados miembros para la adopción de medidas administrativas y judiciales, es importante garantizar una aplicación lo más uniforme posible de las sanciones.*** A fin de velar por que se apliquen las sanciones con ***estas*** condiciones uniformes, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>26</sup>. Debe utilizarse el procedimiento de examen para la adopción de estos actos de ejecución.

---

<sup>26</sup> Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

## Enmienda 10

### Propuesta de Directiva Considerando 12

#### *Texto de la Comisión*

(12) Las medidas de acompañamiento destinadas a la cooperación y las obligaciones de información de los Estados miembros no han sido suficientes hasta ahora para analizar completamente si los contaminadores se enfrentan a sanciones disuasorias, eficaces y proporcionadas ni si la Comisión dispone de los datos adecuados a efectos de supervisar la aplicación de la Directiva 2005/35/CE. Para que se controle el cumplimiento de la Directiva 2005/35/CE de forma efectiva y coherente, debe facilitarse el intercambio de información y experiencia mediante una cooperación intensificada, al tiempo que se ponen a disposición de la Comisión los datos pertinentes que permitan dar un seguimiento adecuado a la aplicación de dicha Directiva.

#### *Enmienda*

(12) Las medidas de acompañamiento destinadas a la cooperación y las obligaciones de información de los Estados miembros no han sido suficientes hasta ahora para analizar completamente si los contaminadores se enfrentan a sanciones disuasorias, eficaces y proporcionadas ni si la Comisión dispone de los datos adecuados a efectos de supervisar la aplicación de la Directiva 2005/35/CE. Para que se controle el cumplimiento de la Directiva 2005/35/CE de forma efectiva y coherente, debe facilitarse el intercambio de información y experiencia mediante una cooperación intensificada, al tiempo que se ponen a disposición de la Comisión los datos pertinentes que permitan dar un seguimiento adecuado a la aplicación de dicha Directiva. ***Es necesario proteger con diligencia los derechos de los miembros de la tripulación que denuncien posibles delitos. En este contexto, los Estados miembros también deben intercambiar las buenas prácticas y actuaciones acometidas para impedir los desechos marinos, incluidos los desechos procedentes de la pesca, el modo en que se podría aplicar un diseño más ecológico para reducir los desechos marinos más comunes detectados y sus efectos en el medio ambiente, y las buenas actuaciones desplegadas para recuperar los desechos marinos que ya se encuentren en el mar.***

## Enmienda 11

### Propuesta de Directiva Considerando 12 bis (nuevo)

**(12 bis) El Reglamento (UE) 2021/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo incluye la posibilidad de que los Estados miembros respalden medidas para mejorar el diseño ecológico de los aparejos de pesca y el apoyo a acciones para prevenir y recuperar los desechos marinos.**

## Enmienda 12

### Propuesta de Directiva Considerando 13

Texto de la Comisión

Enmienda

(13) Debe mejorarse el servicio por satélite CleanSeaNet, que notifica a las autoridades de los Estados miembros posibles descargas ilegales, de manera que incluya información sobre las sustancias contaminantes añadidas que pertenecen al ámbito de aplicación de la Directiva 2005/35/CE. La información relativa a las descargas potenciales o reales notificadas por los Estados miembros de conformidad con la Directiva 2005/35/CE y que se incorpora a otras bases de datos de seguridad marítima de la Unión, como el Sistema de Intercambio de Información Marítima de la Unión establecido por la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>27</sup> («SafeSeaNet») y la base de datos de inspecciones establecida por la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>28</sup> («Thetis»), debe integrarse y difundirse, en un formato electrónico fácil de usar, a las autoridades nacionales que intervienen en la cadena de control del cumplimiento, con miras a facilitar su respuesta en el momento oportuno. Dicha información, cuando se refiera a una descarga real o potencial de residuos del sistema de depuración de los gases de escape de un buque, debe introducirse también de forma

(13) Debe mejorarse el servicio por satélite CleanSeaNet, que notifica a las autoridades de los Estados miembros posibles descargas ilegales, de manera que incluya información sobre las sustancias contaminantes añadidas que pertenecen al ámbito de aplicación de la Directiva 2005/35/CE. La información relativa a las descargas potenciales o reales notificadas por los Estados miembros de conformidad con la Directiva 2005/35/CE y que se incorpora a otras bases de datos de seguridad marítima de la Unión, como el Sistema de Intercambio de Información Marítima de la Unión establecido por la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>27</sup> («SafeSeaNet») y la base de datos de inspecciones establecida por la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>28</sup> («Thetis»), debe integrarse y difundirse, en un formato electrónico fácil de usar, a las autoridades nacionales que intervienen en la cadena de control del cumplimiento, con miras a facilitar su respuesta en el momento oportuno. Dicha información, cuando se refiera a una descarga real o potencial de residuos del sistema de depuración de los gases de escape de un buque, debe introducirse también de forma

automática en el módulo correspondiente de la base de datos Thetis, creada por la Decisión de Ejecución 2015/253 de la Comisión («Thetis-UE»), a fin de ayudar a los Estados miembros con las medidas de ejecución que apliquen de conformidad con las disposiciones de la Directiva (UE) 2016/802. Para que todos los Estados miembros hagan un seguimiento eficaz de la aplicación de la Directiva, cada país verificará un porcentaje del 10 % anual de las alertas enviadas por CleanSeaNet en los tres años siguientes a la transposición de la presente Directiva. Debe concederse acceso a esta información a las autoridades de otros Estados miembros que tengan intereses relacionados con ella, en calidad de Estado rector del siguiente puerto de escala, Estado ribereño afectado por la posible descarga o Estado de pabellón del buque, a fin de facilitar una cooperación transfronteriza eficaz y oportuna, reducir al mínimo la carga administrativa de las actividades de control del cumplimiento y, en última instancia, sancionar eficazmente a los infractores por el incumplimiento de la Directiva 2005/35/CE.

---

<sup>27</sup> Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo (DO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

<sup>28</sup> Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (versión consolidada) (DO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

automática en el módulo correspondiente de la base de datos Thetis, creada por la Decisión de Ejecución 2015/253 de la Comisión («Thetis-UE»), a fin de ayudar a los Estados miembros con las medidas de ejecución que apliquen de conformidad con las disposiciones de la Directiva (UE) 2016/802. Para que todos los Estados miembros hagan un seguimiento eficaz de la aplicación de la Directiva, cada país verificará un porcentaje del 10 % anual de las alertas enviadas por CleanSeaNet en los tres años siguientes a la transposición de la presente Directiva. Debe concederse acceso a esta información a las autoridades de otros Estados miembros que tengan intereses relacionados con ella, en calidad de Estado rector del siguiente puerto de escala, Estado ribereño afectado por la posible descarga o Estado de pabellón del buque, a fin de facilitar una cooperación transfronteriza eficaz y oportuna, reducir al mínimo la carga administrativa de las actividades de control del cumplimiento y, en última instancia, sancionar *proporcionada* y eficazmente a los infractores por el incumplimiento de la Directiva 2005/35/CE.

---

<sup>27</sup> Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo (DO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

<sup>28</sup> Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (versión consolidada) (DO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

## Enmienda 13

### Propuesta de Directiva

## Considerando 14

### *Texto de la Comisión*

(14) El subgrupo Desechos de buques, que se creó en el marco del Foro Europeo de Navegación Sostenible y reunió a una amplia gama de expertos en materia de contaminación por los buques y de gestión de los desechos generados por buques, quedó suspendido en diciembre de 2017 ante el inicio de las negociaciones interinstitucionales en torno a la Directiva (UE) 2019/883. Dado que este subgrupo temporal proporcionó en su día unas orientaciones y unos conocimientos especializados valiosos a la Comisión, debe crearse un grupo de expertos similar con el mandato de intercambiar experiencias sobre la aplicación de la presente Directiva, con vistas a ayudar a los Estados miembros a desarrollar sus capacidades para detectar y verificar los incidentes de contaminación y velar por el control del cumplimiento efectivo de la Directiva 2005/35/CE.

### *Enmienda*

(14) El subgrupo Desechos de buques, que se creó en el marco del Foro Europeo de Navegación Sostenible y reunió a una amplia gama de expertos en materia de contaminación por los buques y de gestión de los desechos generados por buques, quedó suspendido en diciembre de 2017 ante el inicio de las negociaciones interinstitucionales en torno a la Directiva (UE) 2019/883. Dado que este subgrupo temporal proporcionó en su día unas orientaciones y unos conocimientos especializados valiosos a la Comisión, debe crearse un grupo de expertos similar con el mandato de intercambiar experiencias sobre la aplicación de la presente Directiva, con vistas a ayudar a los Estados miembros a desarrollar sus capacidades para detectar y verificar los incidentes de contaminación y velar por el control del cumplimiento efectivo de la Directiva 2005/35/CE. ***También es importante incluir en estos subgrupos a todas las partes interesadas pertinentes, como el sector pesquero.***

## Enmienda 14

### **Propuesta de Directiva Considerando 15**

### *Texto de la Comisión*

(15) La Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), que se creó mediante el Reglamento (UE) xxxx/xxxx<sup>29</sup>, debe ayudar a la Comisión en lo que precise para velar por la aplicación de la presente Directiva.

### *Enmienda*

(15) La Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), que se creó mediante el Reglamento (UE) xxxx/xxxx<sup>29</sup>, debe ayudar a la Comisión en lo que precise para velar por la aplicación de la presente Directiva. ***La Comisión debe también utilizar los datos recopilados por la AECP, cuando proceda, especialmente en lo relativo a los aparejos de pesca perdidos.***



## Enmienda 15

### Propuesta de Directiva Considerando 18

#### *Texto de la Comisión*

(18) La información que faciliten los Estados miembros sobre la aplicación de la Directiva 2005/35/CE debe ponerse a disposición del público a través de un resumen relativo a toda la Unión e incluir la información enumerada en el anexo II de dicha Directiva, a fin de aumentar la sensibilización del público sobre las descargas contaminantes procedentes de buques y mejorar la protección del medio ambiente. La Directiva 2003/4/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>30</sup> pretende garantizar el derecho de acceso a la información medioambiental en los Estados miembros, en sintonía con el Convenio sobre el acceso a la información, la participación del público en la toma de decisiones y el acceso a la justicia en materia de medio ambiente (Convenio de Aarhus), del que es parte la Unión. La Comisión debe proteger la confidencialidad de la información que reciban los Estados miembros, sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva 2003/4/CE.

#### *Enmienda*

(18) La información que faciliten los Estados miembros sobre la aplicación de la Directiva 2005/35/CE debe ponerse a disposición del público a través de un resumen relativo a toda la Unión e incluir la información enumerada en el anexo II de dicha Directiva, a fin de aumentar la sensibilización del público sobre las descargas contaminantes procedentes de buques, mejorar la protección del medio ambiente, ***contribuir al objetivo de restauración de la naturaleza y respetar los compromisos del Pacto Verde Europeo. Para ello, deben de existir estadísticas sobre el número y lugar de vertidos detectados por el sistema CleanSeaNet y que se emita un informe anual con los datos recibidos, cuántas descargas fueron verificadas y confirmadas y también el número de sanciones administrativas y penales cursadas.*** La Directiva 2003/4/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>30</sup> pretende garantizar el derecho de acceso a la información medioambiental en los Estados miembros, en sintonía con el Convenio sobre el acceso a la información, la participación del público en la toma de decisiones y el acceso a la justicia en materia de medio ambiente (Convenio de Aarhus), del que es parte la Unión. La Comisión debe proteger la confidencialidad de la información que reciban los Estados miembros, sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva 2003/4/CE.

<sup>30</sup> Directiva 2003/4/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de enero de 2003, relativa al acceso del público a la información medioambiental y por la que se deroga la Directiva 90/313/CEE del Consejo (DO L 41 de 14.2.2003, p. 26).

<sup>30</sup> Directiva 2003/4/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de enero de 2003, relativa al acceso del público a la información medioambiental y por la que se deroga la Directiva 90/313/CEE del Consejo (DO L 41 de 14.2.2003, p. 26).

## Enmienda 16

### Propuesta de Directiva Considerando 21

#### *Texto de la Comisión*

(21) En la OMI se están debatiendo nuevas cuestiones medioambientales en relación con el transporte marítimo internacional que contamina el agua y el aire. Entre ellas figuran los contaminantes del agua procedentes de la basura plástica marina, como los envases y los gránulos de plástico que se depositan en el mar, así como el ruido subacuático y los contaminantes atmosféricos, como el carbono negro. Estos debates pueden dar lugar a nuevas normas en el marco del Convenio Marpol 73/78. Además, la Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>34</sup> exige a los Estados miembros que tengan un buen estado medioambiental en el medio marino, lo cual incluye como descriptores cualitativos, entre otros aspectos, la basura plástica marina y el ruido subacuático de los buques. Por consiguiente, la Directiva (UE) 2023/xxxx<sup>35</sup> establece valores límite para el dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>) resultante de las emisiones de óxido de nitrógeno (NO<sub>x</sub>). Las actividades de transporte marítimo contribuyen a elevar los niveles de NO<sub>2</sub> en las zonas costeras y portuarias. En este contexto, una futura revisión de la Directiva 2005/35/CE debe tener en cuenta la evolución de la situación y la Comisión ha de examinar la posibilidad de modificar el ámbito de aplicación de la presente Directiva, si procede, a la vista de cualquier nueva

#### *Enmienda*

(21) En la OMI se están debatiendo nuevas cuestiones medioambientales en relación con el transporte marítimo internacional que contamina el agua y el aire. Entre ellas figuran los contaminantes del agua procedentes de la basura plástica marina, como los envases y los gránulos de plástico que se depositan en el mar, así como el ruido subacuático y los contaminantes atmosféricos, como el carbono negro. Estos debates pueden dar lugar a nuevas normas en el marco del Convenio Marpol 73/78. ***Una futura revisión del Convenio Marpol 73/78 también debe incluir la eliminación de la contaminación procedente de microplásticos, plásticos y PFAS.*** Además, la Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>34</sup> exige a los Estados miembros que tengan un buen estado medioambiental en el medio marino, lo cual incluye como descriptores cualitativos, entre otros aspectos, la basura plástica marina y el ruido subacuático de los buques. Por consiguiente, la Directiva (UE) 2023/xxxx<sup>35</sup> establece valores límite para el dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>) resultante de las emisiones de óxido de nitrógeno (NO<sub>x</sub>). Las actividades de transporte marítimo contribuyen a elevar los niveles de NO<sub>2</sub> en las zonas costeras y portuarias. En este contexto, una futura revisión de la Directiva 2005/35/CE debe tener en cuenta la evolución de la situación

norma internacional en el marco del Convenio Marpol 73/78. Una futura revisión debe evaluar la posibilidad de modificar el ámbito de aplicación de la Directiva 2005/35/CE, en su caso, para incorporar las emisiones de SOx y NOx, tal como se regulan en el anexo VI del Convenio Marpol 73/78, partiendo de la experiencia adquirida en la aplicación de la Directiva (UE) 2016/802 y del desarrollo y la madurez que se hayan alcanzado en la vigilancia y la detección de las emisiones de SOx y NOx de los buques, a fin de contar con un régimen de control del cumplimiento que sea coherente, eficiente y eficaz, y con la imposición de sanciones disuasorias al respecto, en sintonía con el Plan de Acción «Contaminación Cero» y, en particular, con la iniciativa emblemática 5 de este plan, titulada: «Garantizar juntos el cumplimiento de la aspiración de contaminación cero».

y la Comisión ha de examinar la posibilidad de modificar el ámbito de aplicación de la presente Directiva, si procede, a la vista de cualquier nueva norma internacional en el marco del Convenio Marpol 73/78. Una futura revisión debe evaluar la posibilidad de modificar el ámbito de aplicación de la Directiva 2005/35/CE, en su caso, para incorporar las emisiones de SOx y NOx, tal como se regulan en el anexo VI del Convenio Marpol 73/78, partiendo de la experiencia adquirida en la aplicación de la Directiva (UE) 2016/802 y del desarrollo y la madurez que se hayan alcanzado en la vigilancia y la detección de las emisiones de **CO<sub>2</sub>**, SOx y NOx de los buques, a fin de contar con un régimen de control del cumplimiento que sea coherente, eficiente y eficaz, y con la imposición de sanciones disuasorias al respecto, en sintonía con el Plan de Acción «Contaminación Cero» y, en particular, con la iniciativa emblemática 5 de este plan, titulada: «Garantizar juntos el cumplimiento de la aspiración de contaminación cero».

---

<sup>34</sup> Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (Directiva marco sobre la estrategia marina) (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 164 de 25.6.2008, p. 19).

<sup>35</sup> DO L xxxx.

---

<sup>34</sup> Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (Directiva marco sobre la estrategia marina) (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 164 de 25.6.2008, p. 19).

<sup>35</sup> DO L xxxx.

## **Enmienda 17**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 1 – apartado 1

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

1. El objeto de la presente Directiva es incorporar al Derecho de la Unión normas internacionales sobre la contaminación procedente de buques, y velar por que los responsables de las descargas ilegales de sustancias contaminantes estén sujetos a unas sanciones administrativas disuasorias, eficaces y proporcionadas, con vistas a mejorar la seguridad marítima y la protección del medio ambiente marino en relación con la contaminación procedente de buques.

1. El objeto de la presente Directiva es incorporar al Derecho de la Unión normas internacionales sobre la contaminación procedente de buques, y velar por que los responsables de las descargas ilegales de sustancias contaminantes estén sujetos a unas sanciones administrativas disuasorias, eficaces y proporcionadas, con vistas a mejorar la seguridad marítima, ***contribuir al objetivo de restauración de la naturaleza, respetar los compromisos del Pacto Verde Europeo y mejorar*** la protección del medio ambiente marino en relación con la contaminación procedente de buques.

## Enmienda 18

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3

Directiva 2005/35/CE

Artículo 2 – párrafo 1 – apartado 2

#### *Texto de la Comisión*

2. “sustancias contaminantes”: las sustancias reguladas en el Convenio Marpol 73/78, anexo I (hidrocarburos), anexo II (sustancias nocivas líquidas transportadas a granel), anexo III (sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos), anexo IV (aguas sucias de los buques) y anexo V (basuras de los buques), así como los residuos de los sistemas de depuración de los gases de escape;

#### *Enmienda*

2. “sustancias contaminantes”: las sustancias reguladas en el Convenio Marpol 73/78, anexo I (hidrocarburos), anexo II (sustancias nocivas líquidas transportadas a granel), anexo III (sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos), anexo IV (aguas sucias de los buques) y anexo V (basuras de los buques), así como los residuos de los sistemas de depuración de los gases de escape, ***en su versión actualizada;***

## Enmienda 19

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3

Directiva 2005/35/CE

Artículo 2 – párrafo 1 – apartado 6 bis (nuevo)

**6 bis. «Daños»: daños físicos accidentales que menoscaban el valor, la utilidad o el funcionamiento normal del buque o de sus equipos, sin incluir el desgaste rutinario.**

## Enmienda 20

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4

Directiva 2005/35/CE

Artículo 4 – apartado 2

#### Texto de la Comisión

2. Todos los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que cualquier persona física o jurídica que cometa una infracción en el sentido del apartado 1 se considere responsable de tal infracción.

#### Enmienda

2. Todos los Estados miembros adoptarán **todas** las medidas necesarias para garantizar que cualquier persona física o jurídica que cometa una infracción en el sentido del apartado 1 se considere responsable de tal infracción.

## Enmienda 21

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Directiva 2005/35/CE

Artículo 5 – apartado 1 – parte introductoria

#### Texto de la Comisión

1. Las descargas de sustancias contaminantes sujetas a lo dispuesto en los anexos I, II y VI del Convenio Marpol 73/78, que se produzcan en las zonas establecidas en el artículo 3, apartado 1, letras c), d) y e), no se considerarán infracciones por parte de la compañía, el capitán ni la tripulación, si se cumplen **las dos** condiciones siguientes:

#### Enmienda

1. Las descargas de sustancias contaminantes sujetas a lo dispuesto en los anexos I, II y VI del Convenio Marpol 73/78, que se produzcan en las zonas establecidas en el artículo 3, apartado 1, letras c), d) y e), no se considerarán infracciones por parte de la compañía, el capitán ni la tripulación, si **es consecuencia directa de un hecho de fuerza mayor, justificado únicamente si se aportan pruebas concluyentes, o** si se cumplen **todas las** condiciones siguientes:

## *Justificación*

*Por ejemplo: accidentes de navegación imprevistos, colisiones con otros buques o accidentes con presencia de obstáculos submarinos, como contenedores o residuos sumergidos, que provoquen daños en el equipo de un buque y den lugar a descargas no intencionadas de sustancias contaminantes. En dichos casos, la compañía, el capitán o la tripulación del buque quedarán exentos de responsabilidad si pueden demostrar que tomaron todas las precauciones razonables para atajar o reducir a un mínimo la descarga una vez producido el accidente.*

*(Condiciones meteorológicas extremas e inesperadas, respuesta a una crisis o emergencia, etc.).*

### **Enmienda 22**

#### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 5 – apartado 1 – letra b bis (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***b bis) la descarga se notifica a las autoridades inmediatamente después de que se produzca.***

### **Enmienda 23**

#### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 5 – apartado 1 – letra b ter (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***b ter) la compañía, el capitán o la tripulación facilitarán pruebas documentales o registros en los que se detallen las precauciones adoptadas para evitar o minimizar los vertidos a petición de las autoridades pertinentes.***

### **Enmienda 24**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 5 – apartado 2

*Texto de la Comisión*

2. El apartado 1 no se aplicará cuando la compañía, el capitán o la tripulación responsables de los daños hayan actuado con la intención de causar daños o con imprudencia temeraria y a sabiendas de que probablemente se producirían daños.

*Enmienda*

2. El apartado 1 no se aplicará cuando la compañía, el capitán o la tripulación responsables de los daños hayan actuado con la intención de causar daños o con ***negligencia o*** imprudencia temeraria y a sabiendas de que probablemente se producirían daños, ***o hayan actuado contra las normas de seguridad, las buenas prácticas e ignorando advertencias, en particular, cuando quede demostrado que se ha incurrido en riesgos con pleno conocimiento del peligro.***

**Enmienda 25**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 8 – apartado 3 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***3 bis. Se anima a los Estados miembros a que incluyan programas educativos y de formación como parte del sistema de sanciones, garantizando que los operadores pesqueros, los capitanes y las tripulaciones estén informados de las mejores prácticas y de la importancia del cumplimiento.***

**Enmienda 26**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 8 quinquies – apartado 1 – letra a bis (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***a bis) el contenido y la cantidad de***

**residuos descargados como agravantes;**

*Justificación*

*Se anima a los Estados miembros a que adapten las sanciones al contenido específico de los residuos descargados y a que establezcan una diferencia entre los distintos tipos de residuos, a fin de aplicar sanciones más elevadas a la descarga ilegal de materiales que presenten un mayor riesgo medioambiental.*

*Los Estados miembros deben crear horquillas de sanciones en función del volumen o de la cantidad de residuos descargados. Las descargas de menor tamaño pueden recibir sanciones más bajas, mientras que las de mayor cuantía o entidad pueden dar lugar a sanciones más elevadas.*

**Enmienda 27**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 8 quinquies – apartado 1 – letra a ter (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**a ter) las categorías de tamaño de los buques;**

*Justificación*

*Se anima a los Estados miembros a que establezcan una estructura de sanciones por niveles, en la que se incrementen las multas o sanciones con el tamaño del buque. Para infracciones similares, los buques de mayor tamaño podrán afrontar multas más sustanciosas que los de menor tamaño.*

**Enmienda 28**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 8 quinquies – apartado 1 – letra c

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

c) los daños causados por la descarga al medio ambiente o a la salud humana;

c) los daños causados por la descarga al medio ambiente o a la salud humana, **la evaluación de impacto ambiental y el**



*coste de la restauración medioambiental;*

*Justificación*

*Se anima a los Estados miembros a que efectúen una evaluación del impacto ambiental de la infracción, teniendo en cuenta factores como la sensibilidad del ecosistema local, el daño potencial a la vida silvestre y el daño a las zonas costeras, y a que ajusten las sanciones, por tanto, en función de la gravedad del impacto ambiental, centrándose en la mitigación y restauración de los ecosistemas afectados.*

*Las sanciones deben cubrir los gastos necesarios para remediar el daño medioambiental provocado por la descarga ilegal, garantizando que los contaminadores asumen la responsabilidad financiera de las labores de limpieza y restauración.*

**Enmienda 29**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 8 quinquies – apartado 1 – letra f bis (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***f bis) las medidas que haya adoptado la persona o la compañía responsable para informar a las autoridades competentes o a sus superiores, si se trata de un trabajador de la compañía;***

*Justificación*

*Los Estados miembros podrán considerar una reducción de las sanciones por las infracciones para aquellos individuos que informen a las autoridades o, si se trata de trabajadores, a sus supervisores, como modo de establecer un equilibrio entre la responsabilidad y la cooperación, al tiempo que se promueve la responsabilidad medioambiental. Esto puede fomentar la sinceridad y la asignación eficiente de recursos, e impulsar labores de descontaminación al tiempo que se asegura la justicia y la equidad en el tratamiento de las infracciones medioambientales.*

**Enmienda 30**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 8 quinquies – apartado 1 – letra h

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

h) **cualquier infracción anterior** que hubiera cometido la persona responsable.

h) **cantidad y volumen de las infracciones anteriores** que hubiera cometido la persona responsable.

*Justificación*

*Se anima a los Estados miembros a que implanten un sistema por el que se incrementen las sanciones para los infractores reincidentes. Por ejemplo, una sanción podría multiplicarse por cada repetición de la infracción cometida por un mismo buque. Es imperativo definir umbrales claros para el número de infracciones reiteradas y especificar el factor de multiplicación que se aplicará en cada caso. Los Estados miembros deben plantearse aumentar exponencialmente las sanciones para los infractores habituales, con el fin de crear una disuasión firme contra infracciones persistentes.*

**Enmienda 31**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 8 quinquies – apartado 1 – letra h bis (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***h bis) La magnitud de los daños causados a la vida marina por el vertido, incluidas las poblaciones de peces, y su consiguiente impacto en las actividades pesqueras y en las comunidades costeras.***

**Enmienda 32**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 8 quinquies – apartado 1 – letra h ter (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***h ter) En las zonas de actividad pesquera significativa, se anima a los Estados miembros a que apliquen mecanismos de seguimiento reforzados y a que consideren sanciones más estrictas y disuasorias para evitar las infracciones.***

### **Enmienda 33**

#### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 8 quinquies – apartado 1 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***1 bis. En la aplicación de las obligaciones contempladas en el apartado 1, los Estados miembros tendrán en cuenta las obligaciones derivadas de otros actos legislativos de la Unión, como el Reglamento (CE) n.º 1224/2009 sobre control de la pesca.***

### **Enmienda 34**

#### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 10 – apartado 1 – letra d bis (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***d bis) Garantizar que las autoridades nacionales o locales divulguen a las comunidades pesqueras de manera oportuna y comprensible la información pertinente, en particular sobre las zonas en las que se han producido incidentes de contaminación procedente de buques.***

### **Enmienda 35**

#### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 10 – apartado 1 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***1 bis. Los Estados miembros y la Comisión cooperarán en el intercambio***

*de información sobre buenas prácticas y actuaciones acometidas para impedir los desechos marinos, incluidos los desechos procedentes de la pesca, el modo en que se podría aplicar un diseño más ecológico para reducir los desechos marinos más comunes detectados y sus efectos en el medio ambiente, y las buenas actuaciones desplegadas para recuperar los desechos marinos que ya se encuentren en el mar.*

## **Enmienda 36**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 10 – apartado 2

#### *Texto de la Comisión*

2. La Comisión se encargará de que se organicen intercambios de experiencias relativas al control del cumplimiento de la presente Directiva en toda la Unión, entre las autoridades nacionales de los Estados miembros y expertos, entre otros los del sector privado, la sociedad civil y los sindicatos, con objeto de fijar prácticas y orientaciones comunes acerca del control del cumplimiento de la presente Directiva.

#### *Enmienda*

2. La Comisión se encargará de que se organicen intercambios de experiencias relativas al control del cumplimiento de la presente Directiva en toda la Unión, entre las autoridades nacionales de los Estados miembros y expertos, entre otros los del sector privado, la sociedad civil, los sindicatos **y los representantes de las asociaciones y las comunidades pesqueras**, con objeto de fijar prácticas y orientaciones comunes acerca del control del cumplimiento de la presente Directiva.

## **Enmienda 37**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 10 bis – apartado 2 bis (nuevo)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

**2 bis. Los Estados miembros también informarán sobre las medidas adoptadas en relación con la prevención y recuperación de desechos marinos, así como sobre las actuaciones para sustituir**

*los materiales presentes en aparejos y productos utilizados en el mar, como los envases y embalajes de espuma de poliestireno, cuando proceda, teniendo en cuenta otras obligaciones de notificación en virtud de otros actos legislativos de la Unión.*

## **Enmienda 38**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 10 ter – apartado 1 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*1 bis. Esta formación incluirá también módulos sobre el impacto ecológico de la contaminación marina, centrándose específicamente en las implicaciones para las poblaciones de peces, los lugares de cría y los patrones migratorios. Se invitará a expertos del sector pesquero a contribuir a estas sesiones de formación y a participar en ellas, ofreciendo conocimientos e información de primera mano sobre los efectos de la contaminación en las actividades pesqueras y en la vida marina. La Comisión y los Estados miembros se esforzarán por difundir entre las comunidades pesqueras los conocimientos y la información clave de estas sesiones de formación, garantizando que estén bien informadas y equipadas para desempeñar un papel colaborativo en la defensa de los objetivos de la presente Directiva.*

## **Enmienda 39**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 10 quater – apartado 1

### *Texto de la Comisión*

1. La Comisión, partiendo de la información que le comuniquen los Estados miembros de conformidad con el artículo 10 bis, publicará un resumen sobre la aplicación y el control del cumplimiento de la presente Directiva en toda la Unión, que actualizará periódicamente. Este resumen recogerá la información enumerada en el anexo II de la presente Directiva.

### *Enmienda*

1. La Comisión, partiendo de la información que le comuniquen los Estados miembros de conformidad con el artículo 10 bis, ***así como de cualquier información pertinente recibida en virtud de otros actos legislativos de la Unión, como el Reglamento (CE) n.º 1224/2009 en relación con los aparejos de pesca perdidos***, publicará un resumen sobre la aplicación y el control del cumplimiento de la presente Directiva en toda la Unión, que actualizará periódicamente. Este resumen recogerá la información enumerada en el anexo II de la presente Directiva.

## **Enmienda 40**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15**

Directiva 2005/35/CE

Artículo 10 quinquies – apartado 1

### *Texto de la Comisión*

1. La Comisión desarrollará y mantendrá un canal de denuncia externa confidencial por vía electrónica para la recepción de denuncias, en el sentido de la Directiva (UE) 2019/1937<sup>40</sup>, sobre posibles infracciones de la presente Directiva, y transmitirá dichas denuncias al Estado miembro o a los Estados miembros afectados.

### *Enmienda*

1. La Comisión desarrollará, mantendrá y ***pondrá fácilmente a disposición del público*** un canal de denuncia externa confidencial por vía electrónica para la recepción de denuncias, en el sentido de la Directiva (UE) 2019/1937<sup>40</sup>, sobre posibles infracciones de la presente Directiva, y transmitirá dichas denuncias al Estado miembro o a los Estados miembros afectados.

---

<sup>40</sup> Directiva (UE) 2019/1937 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, relativa a la protección de las personas que informen sobre infracciones del Derecho de la Unión (DO L 305 de 26.11.2019, p. 17).

---

<sup>40</sup> Directiva (UE) 2019/1937 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, relativa a la protección de las personas que informen sobre infracciones del Derecho de la Unión (DO L 305 de 26.11.2019, p. 17).

## **Enmienda 41**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15**  
Directiva 2005/35/CE  
Artículo 10 quinquies – apartado 2

*Texto de la Comisión*

2. Los Estados miembros velarán por que las autoridades nacionales competentes que reciban denuncias de infracciones de la presente Directiva que se presenten a través del canal contemplado en el apartado 1 faciliten información de retorno y seguimiento de dichas denuncias de conformidad con la Directiva (UE) 2019/1937.

*Enmienda*

2. Los Estados miembros velarán por que las autoridades nacionales competentes que reciban denuncias de infracciones de la presente Directiva que se presenten a través del canal contemplado en el apartado 1 **investiguen esas denuncias, actúen en consecuencia, cuando proceda,** y faciliten **con rapidez** información de retorno y seguimiento de dichas denuncias de conformidad con la Directiva (UE) 2019/1937.

**Enmienda 42**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15**  
Directiva 2005/35/CE  
Artículo 10 quinquies – apartado 2 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**2 bis. Los Estados miembros velarán por que las personas que denuncien posibles infracciones en el marco de la presente Directiva no sufran consecuencias adversas en el empleo, acoso, amenazas o discriminación como resultado de su divulgación. La identidad de los informantes de irregularidades será confidencial en la medida en que lo permita la ley. Los informantes de irregularidades no serán considerados responsables por su divulgación, siempre que esta se realice de buena fe y sin alevosía.**

**Enmienda 43**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 18**

Directiva 2005/35/CE  
Artículo 12 bis – apartado 1 – letra b bis (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***b bis) la información pertinente recopilada en virtud de otros actos legislativos de la Unión, como el Reglamento (CE) n.º 1224/2009.***

#### **Enmienda 44**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 18**  
Directiva 2005/35/CE  
Artículo 12 bis – apartado 2 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***2 bis. La Comisión también compilará la información que hayan presentado los Estados miembros en virtud del artículo 10 bis, apartado 2 bis, evaluará si se requieren acciones adicionales a escala de la Unión y presentará, cuando proceda, propuestas a tal efecto.***



## **ANEXO: LISTA DE LAS ORGANIZACIONES O PERSONAS QUE HAN COLABORADO CON LA PONENTE DE OPINIÓN**

La lista siguiente se elabora bajo la exclusiva responsabilidad de la ponente de opinión. Las siguientes organizaciones o personas han colaborado con la ponente de opinión durante la preparación de la opinión, hasta su aprobación en comisión:

<b>Organización o persona</b>
No procede.

## PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

<b>Título</b>	Modificación de la Directiva 2005/35/CE relativa a la contaminación procedente de buques y a la introducción de sanciones, incluidas las sanciones penales, para las infracciones de contaminación
<b>Referencias</b>	COM(2023)0273 – C9-0187/2023 – 2023/0171(COD)
<b>Comisión competente para el fondo</b> Fecha del anuncio en el Pleno	Comisión TRAN 10.7.2023
<b>Opinión emitida por</b> Fecha del anuncio en el Pleno	Comisión PECH 10.7.2023
<b>Ponente de opinión</b> Fecha de designación	Cláudia Monteiro de Aguiar 12.9.2023
<b>Examen en comisión</b>	9.10.2023
<b>Fecha de aprobación</b>	9.11.2023
<b>Resultado de la votación final</b>	+: 21 –: 0 0: 1
<b>Miembros presentes en la votación final</b>	Clara Aguilera, João Albuquerque, Pietro Bartolo, François-Xavier Bellamy, Isabel Carvalhais, Asger Christensen, Rosa D'Amato, Francisco Guerreiro, Anja Haga, Anja Hazekamp, Niclas Herbst, Jan Huitema, Ladislav Ilčić, France Jamet, Predrag Fred Matić, Francisco José Millán Mon, Marc Tarabella, Theodoros Zagorakis
<b>Suplentes presentes en la votación final</b>	Cláudia Monteiro de Aguiar, Elżbieta Rafalska, Lucia Vuolo
<b>Suplentes (art. 209, apdo. 7) presentes en la votación final</b>	Iskra Mihaylova

**VOTACIÓN FINAL NOMINAL  
EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN**

21	+
ECR	Ladislav Ilčić, Elżbieta Rafalska
NI	Marc Tarabella
PPE	François-Xavier Bellamy, Anja Haga, Niclas Herbst, Francisco José Millán Mon, Cláudia Monteiro de Aguiar, Lucia Vuolo, Theodoros Zagorakis
Renew	Asger Christensen, Jan Huitema, Iskra Mihaylova
S&D	Clara Aguilera, João Albuquerque, Pietro Bartolo, Isabel Carvalhais, Predrag Fred Matić
The Left	Anja Hazekamp
Verts/ALE	Rosa D'Amato, Francisco Guerreiro

0	-

1	0
ID	France Jamet

Explicación de los signos utilizados

+ : a favor

- : en contra

0 : abstenciones

## PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO

<b>Título</b>	Modificación de la Directiva 2005/35/CE relativa a la contaminación procedente de buques y a la introducción de sanciones, incluidas las sanciones penales, para las infracciones de contaminación			
<b>Referencias</b>	COM(2023)0273 – C9-0187/2023 – 2023/0171(COD)			
<b>Fecha de la presentación al PE</b>	1.6.2023			
<b>Comisión competente para el fondo</b> Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 10.7.2023			
<b>Comisiones competentes para emitir opinión</b> Fecha del anuncio en el Pleno	BUDG 10.7.2023	ENVI 10.7.2023	PECH 10.7.2023	JURI 10.7.2023
	LIBE 10.7.2023			
<b>Opiniones no emitidas</b> Fecha de la decisión	BUDG 28.6.2023	ENVI 17.7.2023	JURI 18.9.2023	LIBE 29.6.2023
<b>Ponentes</b> Fecha de designación	Marian-Jean Marinescu 7.7.2023			
<b>Examen en comisión</b>	19.9.2023			
<b>Fecha de aprobación</b>	16.11.2023			
<b>Resultado de la votación final</b>	+: -: 0:	36 1 0		
<b>Miembros presentes en la votación final</b>	Magdalena Adamowicz, José Ramón Bauzá Díaz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Karima Delli, Carlo Fidanza, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elena Kountoura, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Henna Virkkunen, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski			
<b>Suplentes presentes en la votación final</b>	Sara Cerdas, Leila Chaibi, Valter Flego, Ljudmila Novak, Marianne Vind			
<b>Suplentes (art. 209, apdo. 7) presentes en la votación final</b>	Daniel Freund, Gabriel Mato, Ana Miranda, Dennis Radtke, Michaela Šojdrová, Eugen Tomac			
<b>Fecha de presentación</b>	17.11.2023			

## VOTACIÓN FINAL NOMINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO

36	+
ECR	Carlo Fidanza, Peter Lundgren, Kosma Zlotowski
ID	Marco Campomenosi
PPE	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Gabriel Mato, Ljudmila Novak, Dennis Radtke, Michaela Šojdrová, Eugen Tomac, Henna Virkkunen, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Valter Flego, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet
S&D	Sara Cerdas, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Thomas Rudner, Marianne Vind, Petar Vitanov
The Left	Leila Chaibi, Elena Kountoura
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Karima Delli, Daniel Freund, Tilly Metz, Ana Miranda

1	-
ID	Philippe Olivier

0	0

### Explicación de los signos utilizados

+ : a favor

- : en contra

0 : abstenciones