



A9-0419/2023

8.12.2023

*****I**

INFORME

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto
(COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(COD))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Vera Tax

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

	Página
PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	4
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS	28
ANEXO: ENTIDADES O PERSONAS DE LAS QUE LA PONENTE HA RECIBIDO CONTRIBUCIONES.....	30
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE PESCA.....	31
PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO.....	41
VOTACIÓN FINAL NOMINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO	42

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 2009/16/CE, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto
(COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(COD))

(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2023)0271),
 - Vistos el artículo 294, apartado 2, y el artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C9-0191/2023),
 - Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
 - Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo, de 20 de septiembre de 2023¹,
 - Previa consulta al Comité de las Regiones,
 - Visto el artículo 59 de su Reglamento interno,
 - Vista la opinión de la Comisión de Pesca,
 - Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (A9-0419/2023),
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.

¹ Pendiente de publicación en el Diario Oficial.

Enmienda 1

Propuesta de Directiva Considerando 1

Texto de la Comisión

(1) La Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁵ establece normas sobre el sistema de inspecciones de control por parte del Estado rector del puerto, mediante el cual se controlan los buques susceptibles de ser inspeccionados que hacen escala en puertos de la Unión para verificar si la competencia de la tripulación a bordo y el estado del buque y su equipo cumplen los requisitos de los convenios internacionales sobre seguridad de la vida humana en el mar y sobre protección del medio marino.

²⁵ DO L 131 de 28.5.2009, p. 57.

Enmienda

(1) La Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁵ establece normas sobre el sistema de inspecciones de control por parte del Estado rector del puerto, mediante el cual se controlan los buques susceptibles de ser inspeccionados que hacen escala en puertos de la Unión para verificar si la competencia **y las condiciones de trabajo y de vida** de la tripulación a bordo y el estado del buque y su equipo cumplen los requisitos de los convenios internacionales sobre seguridad de la vida humana en el mar **y a bordo** y sobre protección del medio marino.

²⁵ DO L 131 de 28.5.2009, p. 57.

Enmienda 2

Propuesta de Directiva Considerando 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(4 bis) Habida cuenta del compromiso de los Estados miembros de ratificar el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, los Estados miembros que aún no lo hayan ratificado deben iniciar el proceso de ratificación lo antes posible. Por otra parte, los Estados miembros que ya hayan ratificado dicho acuerdo deben aplicarlo inmediatamente.

Enmienda 3

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

Texto de la Comisión

Enmienda

(5 bis) El Convenio Internacional de Hong Kong para el Reciclaje Seguro y Ambientalmente Racional de los Buques entrará en vigor el 26 de junio de 2025. La presente Directiva debe prever la aplicación de dicho Convenio.

Enmienda 4

**Propuesta de Directiva
Considerando 5 ter (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

(5 ter) Con el fin de crear unas condiciones de competencia equitativas en toda la Unión, es preferible empezar por transponer los convenios pesqueros al acervo comunitario con vistas a crear un sistema de control comunitario armonizado. Sin embargo, ya hay Estados miembros que han ratificado convenios internacionales como el Convenio n.º 188 de la OIT y el Convenio STCW-F de la OMI y tienen la responsabilidad de aplicar las medidas de control de los buques por el Estado rector del puerto.

Enmienda 5

**Propuesta de Directiva
Considerando 5 quater (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

(5 quater) Es de suma importancia que los Estados miembros que no hayan ratificado los convenios internacionales relativos a la pesca —especialmente el Convenio n.º 188 de la OIT, el Convenio STCW-F de la OMI y el Acuerdo CTA de la OMI— lo hagan lo antes posible, con el fin de evitar el riesgo de que los Estados

miembros apliquen las normas de manera diferente. La Comisión debe alentar y ayudar activamente a los Estados miembros a ratificar los convenios internacionales pertinentes. Con el fin de garantizar unos enfoques armonizados en la aplicación de estas obligaciones internacionales, estas deben transponerse a escala de la Unión con vistas a establecer posteriormente un enfoque armonizado para controlarlas, en particular unos sistemas armonizados de inspección del control y la aplicación de las disposiciones del Convenio n.º 188.

Enmienda 6

Propuesta de Directiva Considerando 5 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(5 quinquies) La Comisión debe continuar la evaluación y seguimiento de la ratificación de los convenios internacionales que contienen obligaciones relativas a las actividades pesqueras y, en su caso, presentar una propuesta legislativa para una transposición armonizada de estas obligaciones internacionales al Derecho de la Unión, en particular en lo que respecta al Convenio STCW-F de la OMI sobre un sistema armonizado de inspección del control y la aplicación de las disposiciones del Convenio n.º 188, así como medidas de ejecución en relación con la Directiva (UE) 2017/159.

Enmienda 7

Propuesta de Directiva Considerando 6

Texto de la Comisión

Enmienda

(6) Debido a su pequeño tamaño, la

(6) Debido a su pequeño tamaño, la

mayoría de los buques pesqueros de la Unión faenan en aguas territoriales y no son susceptibles de ser inspeccionados en puertos extranjeros. Esto significa que, en general, es probable que solamente los buques pesqueros de eslora superior a 24 metros (que son también los que suelen estar amparados por Convenios internacionales) faenen en aguas internacionales y hagan escala en puertos distintos de los del país donde están registrados y, por tanto, estén sujetos a control por el Estado rector del puerto. Dado que la mayoría de los Convenios internacionales aplicables a los buques pesqueros de mayor eslora difieren de los que aplica actualmente el Estado rector del puerto, y para evitar efectos indirectos indeseables en el actual sistema de control, se propone un sistema paralelo de control por el Estado rector del puerto para los buques pesqueros.

mayoría de los buques pesqueros de la Unión faenan en aguas territoriales y no son susceptibles de ser inspeccionados en puertos extranjeros. Esto significa que, en general, es probable que solamente los buques pesqueros de eslora superior a 24 metros (que son también los que suelen estar amparados por Convenios internacionales) faenen en aguas internacionales y hagan escala en puertos distintos de los del país donde están registrados y, por tanto, estén sujetos a control por el Estado rector del puerto. Dado que la mayoría de los Convenios internacionales aplicables a los buques pesqueros de mayor eslora difieren de los que aplica actualmente el Estado rector del puerto, y para evitar efectos indirectos indeseables en el actual sistema de control, se propone un sistema paralelo de control por el Estado rector del puerto para los buques pesqueros. ***No obstante, los criterios de inspección de los buques pesqueros deben armonizarse en la medida de lo posible con los del Acuerdo de Ciudad del Cabo, dado que todos los Estados miembros se comprometieron a ratificarlo a fin de evitar prácticas desiguales en los puertos de la Unión. Esto facilitará la recogida de datos más completos —en particular, sobre accidentes y lesiones a bordo de los buques pesqueros— y la mejora de la salud y la seguridad de la gente de mar y de los pescadores que trabajan en estos buques.***

Enmienda 8

Propuesta de Directiva Considerando 7

Texto de la Comisión

(7) Sin embargo, debido a las pautas de pesca, estos buques pesqueros de mayor eslora no hacen escala en todos los Estados miembros de la Unión. Por lo tanto, para los Estados miembros de la Unión que

Enmienda

(7) Sin embargo, debido a las pautas de pesca, estos buques pesqueros de mayor eslora no hacen escala en todos los Estados miembros de la Unión. Por lo tanto, para los Estados miembros de la Unión que

deseen llevar a cabo estas inspecciones, se propone un sistema voluntario que sea independiente del actual régimen de control por el Estado rector del puerto, a fin de ofrecer flexibilidad y adaptación a la manera en que se elaboran las normas para ese control por el Estado rector del puerto. Así, los Estados miembros, el MA de París y la Comisión pueden desarrollar de manera orgánica el sistema de control por el Estado rector del puerto de los buques pesqueros de eslora superior a 24 metros.

deseen llevar a cabo estas inspecciones, se propone un sistema voluntario que sea independiente del actual régimen de control por el Estado rector del puerto, a fin de ofrecer flexibilidad y adaptación a la manera en que se elaboran las normas para ese control por el Estado rector del puerto. Así, los Estados miembros, el MA de París y la Comisión pueden desarrollar de manera orgánica el sistema de control por el Estado rector del puerto de los buques pesqueros de eslora superior a 24 metros. ***Este sistema voluntario debe promoverse, ya que ayudará a los Estados miembros y a los buques pesqueros de mayor tamaño a prepararse para la entrada en vigor del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la aplicación de las disposiciones del Protocolo de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros de 1977 (en lo sucesivo, «Acuerdo de Ciudad del Cabo») para mejorar la seguridad de los buques pesqueros. Tan pronto como sea posible tras la entrada en vigor de dicho Acuerdo, la Comisión debe adaptar en consecuencia los actos jurídicos vigentes de la Unión y, en particular, la Directiva 97/70/CE del Consejo^{1 bis}. El régimen obligatorio de cumplimiento del control por el Estado rector del puerto que se introduzca en la Unión tras la entrada en vigor del Acuerdo de Ciudad del Cabo debe tener en cuenta los sistemas voluntarios existentes para el control por el Estado rector del puerto de los buques pesqueros a que se refiere la presente Directiva.***

^{1 bis} ***Directiva 97/70/CE del Consejo, de 11 de diciembre de 1997, por la que se establece un régimen armonizado de seguridad para los buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros (DO L 34 de 9.2.1998, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1997/70/oj>).***

Enmienda 9

Propuesta de Directiva Considerando 11

Texto de la Comisión

(11) El perfil de seguridad de los buques que hacen escala en puertos de la Unión ha mejorado considerablemente durante la última década, pese al aumento del número de buques que hacen escala en puertos de la Unión, lo que incluye el transporte marítimo de corta distancia de mercancías entre los principales puertos de los Estados miembros de la Unión y puertos situados en la región geográfica de Europa o en países no europeos del Mediterráneo y el mar Negro. Las inspecciones de control por el Estado rector del puerto se utilizan cada vez más para vigilar el cumplimiento de la legislación medioambiental, por ejemplo en relación con las emisiones de azufre o el desguace seguro y respetuoso con el medio ambiente de los buques. El paquete de medidas «Objetivo 55» tiene por objeto reducir las emisiones totales de gases de efecto invernadero de la Unión en un 55 % de aquí a 2030, allanando el camino hacia la neutralidad climática de aquí a 2050, y se prevé que el transporte marítimo contribuya a este esfuerzo. Sin embargo, el perfil de riesgo del buque que se elaboró antes de 2009 tiene otras prioridades y no está plenamente adaptado a centrar el esfuerzo de inspección en los buques menos eficientes desde el punto de vista medioambiental.

Enmienda

(11) El perfil de seguridad de los buques que hacen escala en puertos de la Unión ha mejorado considerablemente durante la última década, pese al aumento del número de buques que hacen escala en puertos de la Unión, lo que incluye el transporte marítimo de corta distancia de mercancías entre los principales puertos de los Estados miembros de la Unión y puertos situados en la región geográfica de Europa o en países no europeos del Mediterráneo y el mar Negro. Las inspecciones de control por el Estado rector del puerto se utilizan cada vez más para vigilar el cumplimiento de la legislación medioambiental, por ejemplo en relación con las emisiones de azufre o el desguace seguro y respetuoso con el medio ambiente de los buques. ***En consonancia con sus compromisos en virtud del Acuerdo de París^{1 bis}, adoptado el 12 de diciembre de 2015 en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, la Unión debe seguir ejerciendo su liderazgo en un sector que está regulado tanto a escala europea como internacional y sigue dependiendo en gran medida de los combustibles fósiles.*** El paquete de medidas «Objetivo 55» tiene por objeto reducir las emisiones totales de gases de efecto invernadero de la Unión en un 55 % de aquí a 2030, allanando el camino hacia la neutralidad climática de aquí a 2050, y se prevé que el transporte marítimo contribuya a este esfuerzo. Sin embargo, el perfil de riesgo del buque que se elaboró antes de 2009 tiene otras prioridades y no está plenamente adaptado a centrar el esfuerzo de inspección en los buques menos eficientes desde el punto de vista medioambiental.

^{1 bis} ***DO L 282 de 19.10.2016, p. 4.***

Enmienda 10

Propuesta de Directiva Considerando 12

Texto de la Comisión

(12) Sobre esta base, debe actualizarse el perfil de riesgo del buque para reflejar los aspectos medioambientales concediendo mayor importancia a parámetros como la intensidad de carbono operativa de los buques inspeccionados y las deficiencias e inmovilizaciones relacionadas con el medio ambiente.

Enmienda

(12) Sobre esta base, debe actualizarse el perfil de riesgo del buque para reflejar los aspectos medioambientales concediendo mayor importancia a parámetros como la intensidad de carbono operativa de los buques inspeccionados y las deficiencias e inmovilizaciones relacionadas con el medio ambiente. ***El control por el Estado rector del puerto puede desempeñar un papel importante a la hora de garantizar que las medidas del paquete «Objetivo 55» que se aplican al sector marítimo sean eficaces mediante la imposición de más inspecciones a los buques contaminantes. Además de salvaguardar la competitividad del sector, ello ayudará a incentivar el uso del suministro de electricidad en puerto o cualquier otra tecnología de ahorro energético que reduzca las emisiones de gases de efecto invernadero y los contaminantes atmosféricos en los puertos. Esto, junto con el apoyo a las industrias portuarias, a las pequeñas y medianas empresas y a las empresas emergentes especializadas en la economía circular y la inversión en alternativas renovables, de bajas emisiones y de cero emisiones, contribuirá a la consecución de los objetivos de neutralidad climática de la Unión.***

Enmienda 11

Propuesta de Directiva Considerando 12 bis (nuevo)

(12 bis) Tan pronto como la OMI haya concluido la revisión de su indicador de intensidad de carbono (CII por su sigla en inglés), la Comisión debe adoptar un acto delegado para modificar la presente Directiva mediante la inclusión del indicador de intensidad de carbono adoptado por la OMI entre los parámetros medioambientales utilizados para determinar el perfil de riesgo de un buque en el marco de la presente Directiva.

Enmienda 12

Propuesta de Directiva Considerando 13

(13) La digitalización es un aspecto esencial del progreso tecnológico en lo relativo a la recogida y la transmisión de datos a fin de contribuir a la reducción de los costes y a una utilización eficaz de los recursos humanos. Va en aumento el número de buques que actualmente llevan certificados electrónicos y se prevé que prosiga esa tendencia. Por consiguiente, debe mejorarse la eficacia del control por el Estado rector del puerto haciendo un mayor uso de los certificados electrónicos para permitir que las inspecciones se centren más en los buques y estén mejor preparadas. Deben incentivarse la adopción y el uso de estos certificados electrónicos mediante su inclusión en el perfil de riesgo del buque.

(13) La digitalización es un aspecto esencial del progreso tecnológico en lo relativo a la recogida y la transmisión de datos a fin de contribuir a la reducción de los costes y a una utilización eficaz de los recursos humanos. Va en aumento el número de buques que actualmente llevan certificados electrónicos y se prevé que prosiga esa tendencia. Por consiguiente, debe mejorarse la eficacia del control por el Estado rector del puerto haciendo un mayor uso de los certificados electrónicos para permitir que las inspecciones se centren más en los buques y estén mejor preparadas. Deben incentivarse la adopción y el uso de estos certificados electrónicos mediante su inclusión en el perfil de riesgo del buque. ***Es importante que la Unión apoye la investigación y la innovación, así como la mejora de las capacidades y el reciclaje profesional de la gente de mar, a fin de optimizar los beneficios que la digitalización y la automatización pueden aportar al sector marítimo, en particular en términos de reducción de las emisiones.***

Enmienda 13

Propuesta de Directiva Considerando 14

Texto de la Comisión

(14) El control por el Estado rector del puerto ha ido aumentando en complejidad a medida que se añaden nuevos requisitos de inspección, ya sea en la legislación de la Unión o a través de la Organización Marítima Internacional. Por lo tanto, es necesario mejorar las capacidades y el reciclaje profesional de los funcionarios encargados de dicho control y ofrecerles formación continua.

Enmienda

(14) El control por el Estado rector del puerto ha ido aumentando en complejidad a medida que se añaden nuevos requisitos de inspección, ya sea en la legislación de la Unión o a través de la Organización Marítima Internacional **y la Organización Internacional del Trabajo**. Por lo tanto, es necesario mejorar las capacidades y el reciclaje profesional de los funcionarios encargados de dicho control y ofrecerles formación continua. ***Más concretamente, se debe hacer mayor hincapié en la formación relativa al respeto del bienestar de la gente de mar, en particular en lo referido a la verificación de los registros de horas de trabajo y de descanso —dado que un descanso insuficiente afecta a la seguridad del buque y al rendimiento laboral— y en lo referido a la salud profesional de la gente de mar. Las autoridades competentes del Estado rector del puerto también deben ejercer eficazmente sus responsabilidades en virtud del Convenio sobre el trabajo en la pesca de 2007 de la OIT (n.º 188). Es importante tener en cuenta las condiciones de trabajo y de vida a bordo de la tripulación, así como la formación y la cualificación de sus miembros, dado que las cuestiones de carácter sanitario, de seguridad y sociales están estrechamente interrelacionadas y que es de suma importancia prevenir cualquier daño causado por factores humanos. En particular, al considerar la inmovilización de un buque por incumplimiento grave o reiterado de los requisitos del CTM de 2006 (en particular, los derechos de la gente de mar), las autoridades competentes también deben tener en cuenta los salarios mínimos, las horas de***

Enmienda 14

Propuesta de Directiva Considerando 15

Texto de la Comisión

(15) Las administraciones de Estado de abanderamiento de la Unión, de conformidad con la Directiva 2009/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁶, deben disponer de un sistema de gestión de la calidad para ayudar a los Estados miembros a seguir mejorando su actuación como Estados de abanderamiento y garantizar la igualdad de condiciones entre las administraciones. Establecer un requisito similar para las actividades de control por el Estado rector del puerto permitiría a los Estados miembros certificar que su organización y sus políticas, procesos, recursos y documentación son adecuados para alcanzar los objetivos, así como para determinar aspectos del sistema, como la asignación de recursos o de personal, que podrían resultar problemáticos.

Enmienda

(15) Las administraciones de Estado de abanderamiento de la Unión, de conformidad con la Directiva 2009/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁶, deben disponer de un sistema de gestión de la calidad para ayudar a los Estados miembros a seguir mejorando su actuación como Estados de abanderamiento y garantizar la igualdad de condiciones entre las administraciones. Establecer un requisito similar para las actividades de control por el Estado rector del puerto permitiría a los Estados miembros certificar que su organización y sus políticas, procesos, recursos y documentación son adecuados para alcanzar los objetivos, así como para determinar aspectos del sistema, como la asignación de recursos o de personal, que podrían resultar problemáticos. ***Las autoridades competentes de los Estados rectores de los puertos deben verificar que los buques que hacen escala en sus puertos cumplen los convenios internacionales aplicables en materia de seguridad y protección marítimas, protección del medio marino y condiciones de vida y de trabajo a bordo. Al llevar a cabo dichas actividades de supervisión, el Estado rector del puerto no debe interferir en las competencias del Estado de abanderamiento, tal y como se establece en convenios internacionales como el artículo 94 de la CNUDM y en actos jurídicos de la Unión, como la Directiva 2013/54/UE del Parlamento Europeo y del Consejo^{26 bis}.***

²⁶ Directiva 2009/21/CE del Parlamento

²⁶ Directiva 2009/21/CE del Parlamento

Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento (DO L 131 de 28.5.2009, p. 132).

Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento (DO L 131 de 28.5.2009, p. 132).

26 bis Directiva 2013/54/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, sobre determinadas responsabilidades del Estado del pabellón en materia de cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, de 2006.

Enmienda 15

Propuesta de Directiva Considerando 15 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(15 bis) Los Estados miembros deben aplicar los mismos criterios a las flotas nacionales y a buques de otros pabellones europeos que hagan escala en sus puertos. No debe haber diferencias en el tratamiento de los buques pesqueros de la Unión ni entre los distintos sistemas nacionales de control aplicados.

Enmienda 16

Propuesta de Directiva Considerando 19

Texto de la Comisión

Enmienda

(19) Habida cuenta del ciclo completo de las visitas a los Estados miembros por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) para supervisar la aplicación de la Directiva 2009/16/CE, la Comisión debe evaluar dicha aplicación a más tardar [*diez* años después de la fecha de aplicación mencionada en el artículo XX] e informar al respecto al Parlamento Europeo y al Consejo. Los Estados miembros deben cooperar con la Comisión a fin de recopilar toda la información necesaria para esta

(19) Habida cuenta del ciclo completo de las visitas a los Estados miembros por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) para supervisar la aplicación de la Directiva 2009/16/CE, la Comisión debe evaluar dicha aplicación a más tardar [*cinco* años después de la fecha de aplicación mencionada en el artículo XX] e informar al respecto al Parlamento Europeo y al Consejo. Los Estados miembros deben cooperar con la Comisión a fin de recopilar toda la información necesaria para esta

evaluación.

evaluación.

Enmienda 17

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – letra a – parte introductoria

Texto de la Comisión

a) en el punto 1 se añaden las letras **i)** y **m)** siguientes:

Enmienda

a) en el punto 1 se añaden las letras **l), m) y m bis)** siguientes:

Enmienda 18

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – letra a

Directiva 2009/16/CE

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1 – letra m bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

m bis) el Convenio Internacional de Hong Kong para el Reciclaje Seguro y Ambientalmente Racional de los Buques (Convenio de Hong Kong);»;

Enmienda 19

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra b

Directiva 2009/16/CE

Artículo 3 – apartado 4 bis

Texto de la Comisión

Enmienda

«4 bis. Los Estados miembros podrán llevar a cabo inspecciones de control por el Estado rector del puerto de los buques pesqueros de eslora total superior a 24 metros. La Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan las modalidades de dicho régimen específico de control por el Estado rector del puerto relativo a los buques pesqueros de eslora total superior a 24 metros. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con

«4 bis. ***Hasta que se aplique en toda la Unión un régimen obligatorio de control de los buques pesqueros por el Estado rector del puerto como consecuencia de la entrada en vigor del Acuerdo de Ciudad del Cabo y de la modificación de los actos jurídicos pertinentes de la Unión,*** los Estados miembros podrán llevar a cabo inspecciones de control por el Estado rector del puerto de los buques pesqueros de eslora total superior a 24 metros. La

el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 31, apartado 2.».

Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan las modalidades de dicho régimen específico de control por el Estado rector del puerto relativo a los buques pesqueros de eslora total superior a 24 metros. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 31, apartado 2.».

Enmienda 20

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7

Directiva 2009/16/CE

Artículo 8 bis – párrafo 1

Texto de la Comisión

Una inspección que no se realice por causas de fuerza mayor no se computará como inspección incumplida, siempre y cuando se documenten y se registren en la base de datos de inspecciones las razones por las que se incumpla la inspección.»

Enmienda

Una inspección que no se realice por causas de fuerza mayor no se computará como inspección incumplida, siempre y cuando se documenten, se registren en la base de datos de inspecciones **y se notifiquen a la AESM** las razones por las que se incumpla la inspección.»

Enmienda 21

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9

Directiva 2009/16/CE

Artículo 10 – apartado 2 – letra c

Texto de la Comisión

«c) Parámetros medioambientales

Los parámetros medioambientales se basarán **en el indicador de intensidad de carbono del buque** y en el número de deficiencias relacionadas con los Convenios Marpol, AFS, BWM, CLC 1992, Bunkers y de Nairobi, de conformidad con el anexo I, parte I.3, y con el anexo II.».

Enmienda

«c) Parámetros medioambientales

Los parámetros medioambientales se basarán en el número de deficiencias relacionadas con los Convenios Marpol, AFS, BWM, CLC 1992, Bunkers y de Nairobi **y en la aportación de documentación válida en relación con el Reglamento (UE) n.º 1257/2013 o el Convenio de Hong Kong**, de conformidad con el anexo I, parte I.3, y con el

anexo II.».

Enmienda 22

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 12 bis (nuevo)

Directiva 2009/16/CE

Artículo 18 – párrafo 5

Texto en vigor

Los Estados miembros comunicarán a la administración del Estado de abanderamiento las denuncias que no sean notoriamente infundadas y las medidas de seguimiento adoptadas, enviando copia a la Organización Internacional del Trabajo (OIT) *si procede*.

Enmienda

12 bis) En el artículo 18, el apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

«Los Estados miembros comunicarán a la administración del Estado de abanderamiento las denuncias que no sean notoriamente infundadas y las medidas de seguimiento adoptadas, enviando copia a la Organización Internacional del Trabajo (OIT) *y a la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM). Los Estados miembros invitarán a la Agencia, de conformidad con el Reglamento de la AESM, a prestar apoyo operativo y técnico en relación con las investigaciones de seguridad.*».

(32009L0016)

Enmienda 23

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13

Directiva 2009/16/CE

Artículo 21 – apartado 4 – párrafo 2

Texto de la Comisión

La notificación de denegación de acceso se levantará una vez transcurrido un período de 12 meses. La notificación de denegación de acceso será aplicable a partir de la fecha de su emisión.

Enmienda

La notificación de denegación de acceso será aplicable a partir de la fecha de su emisión.

Enmienda 24

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13

Directiva 2009/16/CE

Artículo 21 – apartado 4 – párrafo 3

Texto de la Comisión

Esta denegación *se mantendrá hasta* que el propietario o explotador haya acreditado, a satisfacción de la autoridad competente del Estado miembro que hubiese considerado deficiente el buque, que este cumple plenamente todas las prescripciones aplicables de los Convenios.

Enmienda

La denegación *de la orden de acceso se levantará al término de un período de 12 meses a condición de* que el propietario o explotador haya acreditado, a satisfacción de la autoridad competente del Estado miembro que hubiese considerado deficiente el buque, que este cumple plenamente todas las prescripciones aplicables de los Convenios.

Enmienda 25

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14

Directiva 2009/16/CE

Artículo 22 – apartado 7 – párrafo 1

Texto de la Comisión

En cooperación con los Estados miembros y teniendo en cuenta los conocimientos especializados y la experiencia adquiridos en la Unión y en el marco del MA de París, la Comisión elaborará un programa de desarrollo profesional y de formación para los inspectores de control del Estado rector del puerto. Este programa de formación tendrá en cuenta el mayor ámbito del control por el Estado rector del puerto, así como las mejoras en la amplitud y las modalidades de la formación.

Enmienda

En cooperación con los Estados miembros y teniendo en cuenta los conocimientos especializados y la experiencia adquiridos en la Unión y en el marco del MA de París, la Comisión **garantizará un apoyo adecuado para la armonización de las prácticas de control por el Estado rector del puerto en el conjunto de la Unión e informará al Parlamento Europeo y al Consejo cada cuatro años sobre el nivel de armonización y las normas para las inspecciones. Asimismo,** elaborará un programa de desarrollo profesional y de formación para los inspectores de control del Estado rector del puerto. Este programa de formación tendrá en cuenta el mayor ámbito del control por el Estado rector del puerto, así como las mejoras en la amplitud y las modalidades de la formación. **La Comisión se basará en los conocimientos especializados de la AESM y apoyará su actividad, ya que las formaciones que propone contribuyen a la armonización de**

las prácticas de los agentes de control del Estado rector del puerto.

Enmienda 26

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14

Directiva 2009/16/CE

Artículo 22 – apartado 7 – párrafo 2

Texto de la Comisión

En cooperación con los Estados miembros, la Comisión determinará y atenderá de manera continuada nuevas necesidades de formación para modificar los planes de estudios y el contenido del programa de desarrollo profesional y de formación de inspectores, especialmente en lo relativo a las nuevas tecnologías y las obligaciones adicionales derivadas de los instrumentos pertinentes.

Enmienda

En cooperación con los Estados miembros, la Comisión determinará y atenderá de manera continuada nuevas necesidades de formación para modificar los planes de estudios y el contenido del programa de desarrollo profesional y de formación de inspectores, especialmente en lo relativo a las nuevas tecnologías y las obligaciones adicionales derivadas de los instrumentos pertinentes ***a fin de facilitar el cumplimiento de las normas medioambientales, sociales, de salud pública y laborales y la seguridad a bordo de los buques que hagan escala en puertos de la Unión tanto para la gente de mar como para los trabajadores portuarios, con especial hincapié en las trabajadoras.***

Enmienda 27

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14

Directiva 2009/16/CE

Artículo 22 – apartado 7 – párrafo 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

La Comisión, con la participación de la AESM, elaborará un documento de orientación que ofrezca asesoramiento sobre el modo de aplicar los convenios internacionales, en particular el CTM 2006, en relación con el control por el Estado rector del puerto. La AESM

también proporcionará información detallada sobre los problemas más frecuentes detectados durante las inspecciones por parte del Estado rector del puerto de los buques de cada pabellón.

Enmienda 28

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14 bis (nuevo)

Directiva 2009/16/CE

Artículo 23 – apartado 1

Texto en vigor

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas apropiadas para garantizar que sus prácticos encargados de atracar o desatracar buques u ocupados a bordo de buques que se dirijan a un puerto de un Estado miembro o transiten por él informen inmediatamente a la autoridad competente del Estado rector del puerto o, en su caso, al Estado ribereño, cuando observen en el ejercicio de sus funciones normales anomalías aparentes que puedan perjudicar la navegación segura del buque o que constituyan una amenaza para el medio marino.

Enmienda

14 bis) En el artículo 23, los apartados 1 y 2 se sustituyen por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros adoptarán las medidas apropiadas para garantizar que sus prácticos encargados de atracar o desatracar buques u ocupados a bordo de buques que se dirijan a un puerto de un Estado miembro o transiten por él informen inmediatamente a la autoridad competente del Estado rector del puerto o, en su caso, al Estado ribereño, cuando observen en el ejercicio de sus funciones normales anomalías aparentes que puedan perjudicar la navegación segura del buque **o la seguridad de la gente de mar a bordo** o que constituyan una amenaza para el medio marino.

(02009L0016-20191221)

Enmienda 29

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14 bis (nuevo)

Directiva 2009/16/CE

Artículo 23 – apartado 2

Texto en vigor

2. Cuando las autoridades u organismos portuarios, en el curso de sus funciones normales, observen que un

Enmienda

2. Cuando las autoridades u organismos portuarios, en el curso de sus funciones normales, observen que un

buque atracado en su puerto presenta anomalías aparentes que puedan afectar a la seguridad del buque o constituir una amenaza inaceptable para el medio marino, informarán inmediatamente a la autoridad competente del Estado rector del puerto de que se trate.

buque atracado en su puerto presenta anomalías aparentes que puedan afectar a la seguridad del buque ***o de la gente de mar a bordo*** o constituir una amenaza inaceptable para el medio marino, informarán inmediatamente a la autoridad competente del Estado rector del puerto de que se trate.».

(02009L0016-20191221)

Enmienda 30

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 16

Directiva 2009/16/CE

Artículo 24 bis – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Los Estados miembros podrán utilizar la interfaz de notificación armonizada, la herramienta de validación y el repositorio o base de datos central para las versiones electrónicas de los certificados a fin de facilitar la transición de sus registros de buques a certificados electrónicos.

Enmienda

2. Los Estados miembros podrán utilizar la interfaz de notificación armonizada, la herramienta de validación y el repositorio o base de datos central para las versiones electrónicas de los certificados a fin de facilitar la transición de sus registros de buques a certificados electrónicos. ***Los certificados electrónicos serán obligatorios para todos los Estados miembros lo antes posible tras la entrada en vigor de la presente Directiva de modificación y, en cualquier caso, tres años después como máximo.***

Enmienda 31

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 16

Directiva 2009/16/CE

Artículo 24 bis – apartado 3

Texto de la Comisión

3. Los buques que enarbolen el pabellón de un Estado que expida dichos certificados electrónicos reflejarán esta circunstancia en el perfil de riesgo del

Enmienda

3. Los buques que enarbolen el pabellón de un Estado que expida dichos certificados electrónicos reflejarán esta circunstancia en el perfil de riesgo del

buque, tal como se establece en los anexos I y II.

buque, tal como se establece en los anexos I y II, ***hasta que el certificado electrónico pase a ser obligatorio.***

Enmienda 32

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 17 bis (nuevo)

Directiva 2009/16/CE

Artículo 26

Texto en vigor

Artículo 26

Publicidad de la información

La Comisión pondrá a disposición del público y mantendrá un sitio Internet con información sobre inspecciones, inmovilizaciones y prohibiciones de acceso de conformidad con el anexo XIII, basándose en la experiencia y conocimientos en el marco del MA de París.

Enmienda

17 bis) El artículo 26 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 26

Publicidad de la información

La Comisión pondrá a disposición del público y mantendrá un sitio Internet con información sobre inspecciones, inmovilizaciones y prohibiciones de acceso de conformidad con el anexo XIII, basándose en la experiencia y conocimientos en el marco del MA de París. ***La información que sirva para identificar un buque concreto solo se hará pública si han concluido todos los procedimientos judiciales y no existe posibilidad de recurso.».***

(02009L0016-20191221)

Enmienda 33

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 22

Directiva 2009/16/CE

Artículo 35 – apartado 1

Texto de la Comisión

La Comisión, a más tardar el [OP: insértese la fecha, ***diez*** años después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa], presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la

Enmienda

La Comisión, a más tardar el [OP: insértese la fecha, ***cinco*** años después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa], presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la

aplicación y el cumplimiento de la presente Directiva.

aplicación y el cumplimiento de la presente Directiva. ***Sobre la base de este informe, la Comisión determinará si es necesario presentar una propuesta legislativa para modificar la presente Directiva o para adoptar legislación suplementaria en la materia.***

Enmienda 34

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 22

Directiva 2009/16/CE

Artículo 35 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

En cualquier caso, tan pronto como la OMI haya adoptado un indicador de intensidad de carbono (CII por su sigla en inglés), la Comisión adoptará un acto delegado, de conformidad con el artículo 30 ter, para modificar los anexos I y II de la presente Directiva mediante la inclusión del indicador de intensidad de carbono adoptado por la OMI entre los parámetros medioambientales utilizados para determinar el perfil de riesgo de un buque en el marco de la presente Directiva.

Enmienda 35

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 22

Directiva 2009/16/CE

Artículo 35 – apartado 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

A más tardar el... [introdúzcase la fecha correspondiente a cinco años a partir de la entrada en vigor de la presente Directiva modificativa], la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los avances de los Estados miembros en la ratificación de

los convenios internacionales que contienen obligaciones en materia de pesca, en el que también se evalúe la manera en que deben transponerse dichas obligaciones al Derecho de la Unión, y en su caso presentará una propuesta legislativa a tal efecto.

Enmienda 36

Propuesta de Directiva

Anexo I – punto I – letra g – inciso i

Directiva 2009/16/CE

Anexo I

Texto de la Comisión

Enmienda

i) *Se considera que presentan mayor riesgo los buques cuyo indicador de intensidad de carbono sea de las categorías D o E.*

suprimido

Enmienda 37

Propuesta de Directiva

Anexo I – punto I – letra g – inciso ii bis (nuevo)

Directiva 2009/16/CE

Anexo I

Texto de la Comisión

Enmienda

ii bis) Los buques que no tengan un inventario válido de sustancias peligrosas según se especifica en el Reglamento (UE) n.º 1257/2013 o en el Convenio de Hong Kong se considerarán de mayor riesgo.

Enmienda 38

Propuesta de Directiva

Anexo II – cuadro – punto 8

Directiva 2009/16/CE

Anexo II

<i>Texto de la Comisión</i>						
8	Indicador de intensidad de carbono (CII)	Calificación	D-E	1		
<i>Enmienda</i>						
8	<i>suprimido</i>					

Enmienda 39

Propuesta de Directiva

Anexo II – cuadro – punto 9 bis (nuevo)

Directiva 2009/16/CE

Anexo II

<i>Texto de la Comisión</i>						
<i>Enmienda</i>						
<i>9 bis</i>	<i>Los buques que no tengan un inventario válido de sustancias peligrosas según se especifica en el Reglamento (UE) n.º 1257/2013 o en el Convenio de Hong Kong se considerarán de mayor riesgo.</i>		<i>Sin documentación válida</i>	<i>1</i>		

Enmienda 40

Propuesta de Directiva

Anexo III – parte A – punto 54 bis (nuevo)

Directiva 2009/16/CE

Anexo III

Texto de la Comisión

Enmienda

54 bis. Inventario válido de sustancias peligrosas según se detalla en el

*Reglamento (UE) n.º 1257/2013 o en el
Convenio de Hong Kong.*

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La ponente acoge con satisfacción la presentación del paquete de seguridad marítima y la revisión de la Directiva sobre el control por el Estado rector del puerto. La ponente apoya el objetivo general de esta revisión, que es adaptar la legislación de la UE a la normativa internacional revisada, garantizando al mismo tiempo la igualdad de condiciones y la competitividad del transporte marítimo de la UE.

La ponente centra su proyecto de informe en diversos elementos, que, en su opinión, requieren algunos ajustes.

1) Mayor toma en consideración del Pacto Verde Europeo

La ponente considera que el control por el Estado rector del puerto puede reducir con éxito las emisiones de gases de efecto invernadero en consonancia con el compromiso de neutralidad climática de la UE, salvaguardando al mismo tiempo la competitividad del sector y ayudando a incentivar la electricidad en puerto o cualquier otra tecnología de ahorro energético que reduzca las emisiones de gases de efecto invernadero y los contaminantes atmosféricos en los puertos.

Por consiguiente, la ponente acoge con satisfacción la propuesta de la Comisión de que el régimen de control responda mejor a las prioridades climáticas de la UE teniendo en cuenta, a la hora de definir el perfil de riesgo del buque, las deficiencias medioambientales detectadas durante las inspecciones del Estado rector del puerto y el índice de emisiones de CO₂ del buque.

En su informe, la ponente insiste en la aportación que puede suponer el control del Estado rector del puerto a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en consonancia con el compromiso de neutralidad climática de la Unión. La UE debe seguir desempeñando un papel de liderazgo en las negociaciones para la reducción de las emisiones en el marco de la OMI.

2) Introducción de controles voluntarios por el Estado rector del puerto a los buques pesqueros de más de 24 metros

La ponente apoya esta introducción, que promueve el cumplimiento de las normas internacionales, así como el desarrollo de directrices para la realización de inspecciones de buques pesqueros por el Estado rector del puerto; ello contribuirá a mejorar el nivel de seguridad a bordo de estos buques, que sufren un nivel relativamente elevado de accidentes.

Los Estados miembros consideran que estos controles deberían ser obligatorios tan pronto como entre en vigor el Acuerdo de Ciudad del Cabo para mejorar la pesca y que la legislación pertinente de la UE se actualice en consecuencia.

3) Digitalización y certificado electrónico

La ponente celebra la propuesta de la Comisión en el sentido de que deben incentivarse la adopción y el uso de los certificados electrónicos mediante su inclusión en el perfil de riesgo del buque. Un uso generalizado de los certificados digitales y la conexión de las bases de

datos contribuirán a que las inspecciones sean más eficientes y concretas. En términos más generales, la automatización y la digitalización tienen un potencial significativo para contribuir a la descarbonización y a la reducción de las emisiones y para fomentar la cooperación entre las partes interesadas.

En su informe, la ponente pide inversiones, investigación e innovación en el ámbito de la digitalización. La ponente destaca que esta evolución requerirá nuevas competencias de la gente de mar, que, por lo tanto, debe recibir una formación adecuada para permitir garantizar la seguridad y la eficiencia operativa de los buques.

4) Bienestar de la gente de mar

La ponente considera que el control por el Estado rector del puerto debe reconocer los efectos perjudiciales de un descanso insuficiente en la seguridad de los buques, el rendimiento laboral y la salud y la seguridad en el trabajo. La formación de los inspectores de control del Estado rector del puerto debe hacer más hincapié en el respeto del bienestar de la gente de mar y de los trabajadores portuarios y en los derechos fundamentales a unas condiciones de trabajo y de vida dignas, en particular mediante la verificación sistemática de los registros de horas de trabajo y de descanso.

A este respecto, la ponente apoya la propuesta de la Comisión de elaborar un programa de desarrollo profesional y formación para los inspectores que contribuirá a un enfoque eficiente y armonizado de los controles con el apoyo y la experiencia de la AESM.

Por último, la ponente considera que la Comisión, a más tardar siete años después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa, y posteriormente cada cinco años, debe presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación y el cumplimiento de la Directiva.

**ANEXO: ENTIDADES O PERSONAS
DE LAS QUE LA PONENTE HA RECIBIDO CONTRIBUCIONES**

De conformidad con el artículo 8 del anexo I del Reglamento interno, la ponente declara haber recibido contribuciones de las siguientes entidades o personas durante la preparación del informe, hasta su aprobación en comisión:

Entidad o persona
KVNR
European Commission
ECSA
ETF
IACS
Netherlands Per. Rep.
T&E
WSC
EUDA
EMSA

La lista anterior se elabora bajo la exclusiva responsabilidad de la ponente.

29.11.2023

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 2009/16/CE, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(COD))

Ponente de opinión: Izaskun Bilbao Barandica

BREVE JUSTIFICACIÓN

En la actualidad, los buques pesqueros no están cubiertos por la Directiva sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto, pero las obligaciones internacionales aplicables a los buques pesqueros cada vez son más y la necesidad de control de los buques pesqueros por el Estado rector del puerto está aumentando.

La Comisión ha observado que los requisitos vigentes de la Unión no se aplican a los buques pesqueros y que determinadas obligaciones internacionales en relación con los buques pesqueros no se hacen cumplir mediante controles por el Estado rector del puerto ni se inspeccionan de manera coordinada. Estas obligaciones internacionales afectan principalmente a los buques pesqueros de más de 24 metros de eslora.

Por consiguiente, la Comisión propone que los buques pesqueros de más de 24 metros de eslora se incluyan en el ámbito de aplicación de la Directiva y que los Estados miembros, de forma voluntaria, puedan llevar a cabo inspecciones de control por el Estado rector del puerto en dichos buques. Para estas inspecciones, la Comisión propone que se le otorguen competencias de ejecución para definir las modalidades de estos regímenes específicos de control por el Estado rector del puerto aplicables a los buques pesqueros de más de 24 metros de eslora.

La ponente considera que los regímenes voluntarios deben desarrollarse en estrecha cooperación entre los Estados miembros y la Comisión a fin de lograr un enfoque más armonizado de los controles. Este enfoque armonizado es importante para la igualdad de condiciones, por lo que la ponente valora positivamente la propuesta de que sea la Comisión la que establezca las modalidades de los regímenes específicos de control por el Estado rector del puerto aplicables a los buques pesqueros. No obstante, considera que estas modalidades pueden constituir una parte importante de las normas relativas al control por el Estado rector del puerto, por lo que propone —especialmente teniendo en cuenta que las normas sobre las modalidades del régimen ordinario de control por el Estado rector del puerto se establecen en el acto de base— que estas modalidades se establezcan en forma de actos delegados.

La ponente considera que es importante que más Estados miembros ratifiquen y apliquen las obligaciones internacionales relativas a los buques pesqueros y a las actividades pesqueras, a fin de garantizar unas normas de alto nivel cualitativo a escala mundial y unas condiciones de

competencia equitativas para los pescadores. Cree esencial que estas obligaciones internacionales se apliquen y controlen de manera armonizada en la Unión a fin de garantizar unas condiciones de competencia equitativas para todos los pescadores de la Unión. Por consiguiente, considera que la Comisión debe evaluar los avances de los Estados miembros en la ratificación y aplicación de estas obligaciones internacionales y, en su caso, presentar propuestas legislativas para una aplicación y un control armonizados de las medidas.

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 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(5 bis) Con el fin de crear unas condiciones de competencia equitativas en toda la Unión, es preferible empezar por transponer los convenios pesqueros en el acervo comunitario con vistas a crear un sistema de control comunitario armonizado. Sin embargo, ya hay Estados miembros que han ratificado convenios internacionales como el Convenio n.º 188 de la OIT y el Convenio STCW-F de la OMI y tienen la responsabilidad de aplicar la Directiva sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto.

Enmienda 2

Propuesta de Directiva Considerando 5 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(5 ter) Es de suma importancia que los Estados miembros que no hayan ratificado los convenios internacionales relativos a la pesca —especialmente el Convenio n.º 188 de la OIT, el Convenio STCW-F de la OMI y el Acuerdo CTA de

la OMI— lo hagan lo antes posible, con el fin de evitar el riesgo de que los Estados miembros apliquen las normas de manera diferente; además, la Comisión debe animar y ayudar activamente a los Estados miembros a ratificar los convenios internacionales pertinentes. Con el fin de garantizar unos enfoques armonizados en la aplicación de estas obligaciones internacionales, estas deben transponerse a escala de la Unión con vistas a establecer posteriormente un enfoque armonizado para el control de dichas obligaciones, en particular unos sistemas armonizados de inspección del control y la aplicación de las disposiciones del Convenio n.º 188.

Enmienda 3

Propuesta de Directiva Considerando 5 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(5 quater) La Comisión debe continuar la evaluación y seguimiento de la ratificación de las obligaciones internacionales relativas a las actividades pesqueras y, en su caso, presentar una propuesta legislativa para una transposición armonizada de estas obligaciones internacionales, en particular en lo que respecta al Convenio STCW-F de la OMI sobre un sistema armonizado de inspección del control y la aplicación de las disposiciones del Convenio n.º 188, así como a medidas de ejecución en relación con la Directiva (UE) 2017/159.

Enmienda 4

Propuesta de Directiva

Considerando 7

Texto de la Comisión

(7) Sin embargo, debido a las pautas de pesca, estos buques pesqueros de mayor eslora no hacen escala en todos los Estados miembros de la Unión. Por lo tanto, para los Estados miembros de la Unión que deseen llevar a cabo estas inspecciones, se propone un sistema voluntario que sea independiente del actual régimen de control por el Estado rector del puerto, a fin de ofrecer flexibilidad y adaptación a la manera en que se elaboran las normas para ese control por el Estado rector del puerto. Así, los Estados miembros, el MA de París y la Comisión pueden desarrollar de manera orgánica el sistema de control por el Estado rector del puerto de los buques pesqueros de eslora superior a 24 metros.

Enmienda

(7) Sin embargo, debido a las pautas de pesca, estos buques pesqueros de mayor eslora no hacen escala en todos los Estados miembros de la Unión. ***Además, en el sector de la pesca no existe un marco jurídico armonizado a escala de la Unión en ámbitos como la seguridad marítima, la construcción de buques y las condiciones de vida y de trabajo a bordo.*** Por lo tanto, para los Estados miembros de la Unión que deseen llevar a cabo estas inspecciones, se propone un sistema voluntario que sea independiente del actual régimen de control por el Estado rector del puerto, a fin de ofrecer flexibilidad y adaptación a la manera en que se elaboran las normas para ese control por el Estado rector del puerto. Así, los Estados miembros, el MA de París y la Comisión pueden desarrollar de manera orgánica el sistema de control por el Estado rector del puerto de los buques pesqueros de eslora superior a 24 metros. ***Las normas sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto que se elaboren deben ser proporcionadas y no discriminatorias. Los Estados miembros que lleven a cabo dichas inspecciones voluntarias podrán recurrir a asistencia financiera (FEMPA) para garantizar medios y recursos humanos suficientes a tal fin.***

Enmienda 5

Propuesta de Directiva Considerando 15 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(15 bis) Los Estados miembros deben aplicar los mismos criterios a las flotas nacionales y a buques de otros pabellones europeos que hagan escala en sus puertos. No deben producirse

diferencias en el tratamiento de los buques pesqueros de la Unión ni entre los distintos sistemas nacionales de control aplicados.

Enmienda 6

Propuesta de Directiva Considerando 16 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(16 bis) A fin de establecer las modalidades del régimen específico de control por el Estado rector del puerto aplicable a los buques pesqueros, deben conferirse a la Comisión competencias delegadas. En el ejercicio de sus poderes delegados, la Comisión tendrá en cuenta la necesidad de garantizar unas condiciones de competencia equitativas en cuanto a las normas de control de los buques por el Estado rector del puerto entre los Estados miembros y las flotas y la armonización de las normas a escala de la Unión.

Enmienda 7

Propuesta de Directiva Artículo 1 – párrafo 1 – apartado 2 – letra b Directiva 2009/16/CE Artículo 3 – apartado 4 bis

Texto de la Comisión

Enmienda

4 bis. Los Estados miembros podrán llevar a cabo inspecciones de control por el Estado rector del puerto de los buques pesqueros de eslora total superior a 24 metros. La Comisión adoptará actos *de ejecución* que establezcan las modalidades de dicho régimen específico de control por el Estado rector del puerto relativo a los buques pesqueros de eslora total superior a 24 metros. Dichos actos *de ejecución* se adoptarán de conformidad con

4 bis. Los Estados miembros podrán llevar a cabo inspecciones de control por el Estado rector del puerto de los buques pesqueros de eslora total superior a 24 metros. La Comisión adoptará actos *delegados* que establezcan las modalidades de dicho régimen específico de control por el Estado rector del puerto relativo a los buques pesqueros de eslora total superior a 24 metros. Dichos actos *delegados* se adoptarán de conformidad con el

el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 31, apartado 2.

artículo 30 ter.

Enmienda 8

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – apartado 19

Directiva 2009/16/CE

Artículo 30 bis – párrafo 1

Texto de la Comisión

Se otorgan poderes a la Comisión para adoptar actos delegados **con arreglo al artículo 30 ter a fin de modificar el artículo 2, punto 1, para cambiar la lista de Convenios establecida en él**, una vez que dichos convenios hayan sido adoptados como instrumentos pertinentes por el MA de París, y **a fin de modificar el anexo VI en lo que respecta a** añadir o actualizar la lista de procedimientos y directrices relativos al control de buques por el Estado rector del puerto **adoptada** por el MA de París **que figura en dicho anexo**.».

Enmienda

Con arreglo al artículo 30 ter, se otorgan poderes a la Comisión para adoptar actos delegados **a fin de modificar la lista de convenios establecida en el artículo 2, punto 1**, una vez que dichos convenios hayan sido adoptados como instrumentos pertinentes por el MA de París, y **para** añadir o actualizar la lista de procedimientos y directrices relativos al control de buques por el Estado rector del puerto **establecida en el anexo VI, tras su adopción** por el MA de París.

Enmienda 9

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – apartado 19 bis (nuevo)

Directiva 2009/16/CE

Artículo 30 ter – apartado 5

Texto en vigor

5. Un acto delegado adoptado con arreglo al artículo 30 bis solo entrará en vigor en caso de que ni el Parlamento Europeo ni el Consejo hayan formulado objeciones en un plazo de dos meses tras la notificación del acto al Parlamento Europeo y al Consejo o si, antes de que expire dicho plazo, tanto el Parlamento Europeo como el Consejo informan a la

Enmienda

19 bis) En el artículo 30 ter, el apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5. Un acto delegado adoptado con arreglo **al artículo 3, apartado 4 bis, o** al artículo 30 bis solo entrará en vigor en caso de que ni el Parlamento Europeo ni el Consejo hayan formulado objeciones en un plazo de dos meses tras la notificación del acto al Parlamento Europeo y al Consejo o si, antes de que expire dicho plazo, tanto el Parlamento Europeo como el Consejo

Comisión de que no formularán ninguna objeción. El plazo se prorrogará dos meses a instancia del Parlamento Europeo o del Consejo.

informan a la Comisión de que no formularán ninguna objeción. El plazo se prorrogará dos meses a instancia del Parlamento Europeo o del Consejo.».

Enmienda 10

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – apartado 22

Directiva 2009/16/CE

Artículo 35 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

A más tardar el [OP: Introdúzcase la fecha correspondiente a cinco años a partir de la entrada en vigor de la presente Directiva modificativa], la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los avances de los Estados miembros en la ratificación de las obligaciones internacionales en materia de pesca, en el que también se evalúe la manera en que deben transponerse dichas obligaciones a escala de la Unión, y en su caso presentará una propuesta legislativa a tal efecto.

**ANEXO: ENTIDADES O PERSONAS
DE LAS QUE LA PONENTE DE OPINIÓN HA RECIBIDO CONTRIBUCIONES**

La ponente de opinión declara haber recibido contribuciones de las siguientes entidades o personas durante la preparación de la opinión, hasta su aprobación en comisión:

Entidad o persona
European Commission
Europeche
European Transport Workers Federation

La lista anterior se elabora bajo la exclusiva responsabilidad de la ponente de opinión.

PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

Título	Modificación de la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto
Referencias	COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(COD)
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 10.7.2023
Opinión emitida por Fecha del anuncio en el Pleno	PECH 10.7.2023
Ponente de opinión Fecha de designación	Izaskun Bilbao Barandica 18.7.2023
Examen en comisión	9.10.2023
Fecha de aprobación	29.11.2023
Resultado de la votación final	+: 23 –: 0 0: 1
Miembros presentes en la votación final	Clara Aguilera, João Albuquerque, Pietro Bartolo, Izaskun Bilbao Barandica, Isabel Carvalhais, Maria da Graça Carvalho, Asger Christensen, Rosa D’Amato, Francisco Guerreiro, Anja Haga, Niclas Herbst, Ladislav Ilčić, France Jamet, Predrag Fred Matić, Francisco José Millán Mon, Ana Miranda, João Pimenta Lopes, Caroline Roose, Bert-Jan Ruissen, Marc Tarabella, Theodoros Zagorakis
Suplentes presentes en la votación final	Gabriel Mato
Suplentes (art. 209, apdo. 7) presentes en la votación final	Erik Poulsen, Anne Sander

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

23	+
ECR	Ladislav Ilčić, Bert-Jan Ruissen
NI	Marc Tarabella
PPE	Maria da Graça Carvalho, Anja Haga, Niclas Herbst, Gabriel Mato, Francisco José Millán Mon, Anne Sander, Theodoros Zagorakis
Renew	Izaskun Bilbao Barandica, Asger Christensen, Erik Poulsen
S&D	Clara Aguilera, João Albuquerque, Pietro Bartolo, Isabel Carvalhais, Predrag Fred Matić
The Left	João Pimenta Lopes
Verts/ALE	Rosa D'Amato, Francisco Guerreiro, Ana Miranda, Caroline Roose

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

Título	Modificación de la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto			
Referencias	COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(COD)			
Fecha de la presentación al PE	1.6.2023			
Comisión competente para el fondo Fecha de anuncio en el Pleno	TRAN 10.7.2023			
Comisiones competentes para emitir opinión Fecha de anuncio en el Pleno	BUDG 10.7.2023	EMPL 10.7.2023	ENVI 10.7.2023	PECH 10.7.2023
Opiniones no emitidas Fecha de la decisión	BUDG 28.6.2023	EMPL 29.6.2023	ENVI 17.7.2023	
Ponentes Fecha de designación	Vera Tax 13.7.2023			
Examen en comisión	9.10.2023			
Fecha de aprobación	7.12.2023			
Resultado de la votación final	+: –: 0:	34 1 4		
Miembros presentes en la votación final	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Mario Furore, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Tomasz Piotr Poręba, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Achille Variati, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski			
Suplentes presentes en la votación final	Tom Berendsen, Sara Cerdas, Maria Grapini, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Dorien Rookmaker, Nicolae Ștefănuță, Kathleen Van Brempt			
Suplentes (art. 209, apdo. 7) presentes en la votación final	Andreas Glück, Erik Marquardt, Andželika Anna Mozdżanowska, Wolfram Pirchner, Eugen Tomac			
Fecha de presentación	8.12.2023			

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

34	+
ID	Marco Campomenosi
NI	Mario Furore
PPE	Tom Berendsen, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Elzbieta Katarzyna Lukacijewska, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ljudmila Novak, Wolfram Pirchner, Barbara Thaler, Eugen Tomac, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Andreas Glück, Ondřej Kovařík, Caroline Nagtegaal, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet
S&D	Sara Cerdas, Isabel García Muñoz, Maria Grapini, Bogusław Liberadzki, Thomas Rudner, Vera Tax, István Ujhelyi, Kathleen Van Brempt, Achille Variati
Verts/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Erik Marquardt, Tilly Metz, Nicolae Ștefănuță

1	-
ECR	Dorien Rookmaker

4	0
ECR	Peter Lundgren, Andželika Anna Mozdżanowska, Tomasz Piotr Poręba, Kosma Złotowski

Explicación de los signos utilizados

+ : a favor

- : en contra

0 : abstenciones