



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 2 de junio de 2023
(OR. en)

10119/23

**Expediente interinstitucional:
2023/0171(COD)**

**TRANS 219
MAR 79
IA 131
CODEC 1014
OMI 48
DROIPEN 82
ENV 620**

PROPUESTA

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	1 de junio de 2023
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2023) 273 final
Asunto:	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

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2023) 273 final.

Adj.: COM(2023) 273 final



Bruselas, 1.6.2023
COM(2023) 273 final

2023/0171 (COD)

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SEC(2023) 209 final} - {SWD(2023) 159 final} - {SWD(2023) 164 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

La presente propuesta se refiere a una modificación de la Directiva 2005/35/CE¹, relativa a la contaminación procedente de buques y a la introducción de sanciones para las infracciones de contaminación, modificada por la Directiva 2009/123/CE².

Entre 2000 y 2009 se desarrollaron las políticas de prevención de la contaminación causada por los buques, a raíz de dos accidentes marítimos importantes en los que se vieron implicados los buques Erika y Prestige, que provocaron unos vertidos de petróleo de gran envergadura³. La Directiva 2005/35/CE (en lo sucesivo, «la Directiva») regula las sanciones aplicables a las descargas ilegales de hidrocarburos y sustancias líquidas nocivas de los buques en el mar. No todos los desechos generados en los buques deben vaciarse en los puertos: está permitido descargar algunos de ellos en el mar. Una descarga ilegal es una descarga procedente de un buque que no cumple las normas correspondientes de la Organización Marítima Internacional (OMI), es decir, las normas establecidas en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (en lo sucesivo, «Convenio Marpol 73/78»).

El objetivo de la presente Directiva es incorporar estas normas internacionales al Derecho de la Unión y velar por que los responsables de las descargas ilegales de sustancias contaminantes estén sujetos a unas sanciones 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.

La Directiva establece un sistema de control del cumplimiento en el que las actividades de vigilancia y verificación que realizan los Estados miembros conlleven la aplicación de sanciones a los responsables de las infracciones. El proceso tiene tres vertientes: en primer lugar, las herramientas de vigilancia detectan una posible descarga de un buque; en segundo lugar, la autoridad competente decide si envía un barco o una aeronave para comprobar *in situ* si puede confirmarse la contaminación; en tercer lugar, se recogen pruebas y, si se identifica al infractor, se aplican las sanciones correspondientes. La imposición de sanciones por los delitos de contaminación que cometan los buques nace en el Derecho internacional. Conforme a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), un Estado puede imponer sanciones por la contaminación que haya provocado un buque extranjero en caso de causarse daños graves al Estado ribereño o si el Estado del pabellón (también denominado «Estado de abanderamiento») en cuestión ha incumplido reiteradamente sus obligaciones de control del cumplimiento. Los Estados de pabellón de la UE también están obligados a imponer sanciones en consonancia con la CNUDM a sus buques en caso de descarga ilegal de sustancias contaminantes en el mar dentro o fuera de la Unión.

El Pacto Verde Europeo reafirma la ambición de la Comisión de proteger a su población de los riesgos e impactos medioambientales, de manera que se abra la senda hacia un planeta sano para todos. La presente propuesta, que es una de las iniciativas de la UE destinadas a

¹ DO L 255 de 30.9.2005, p. 1.

² DO L 280 de 27.10.2009, p. 52.

³ Accidente del buque MV Erika que tuvo lugar en Francia en 1999 (20 000 toneladas de petróleo), accidente del buque MV Prestige ocurrido en España en 2002 (63 000 toneladas de petróleo).

reducir la contaminación del transporte marítimo en sus mares, está en sintonía con la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente⁴ y el Plan de Acción «contaminación cero»⁵.

La Comisión, en la primera evaluación general *ex post* de la Directiva, que tuvo lugar en 2022, constató que este acto había contribuido con éxito a la incorporación de las normas internacionales sobre contaminación procedente de buques a la legislación de los Estados miembros y que había servido también para mejorar la detección de la contaminación procedente de los buques. Concretamente, la Directiva impulsó la creación de CleanSeaNet, un servicio de la UE de vigilancia por satélite de vertidos de hidrocarburos y de detección de buques que gestiona la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM).

Sin embargo, la evaluación general constató una serie de deficiencias: 1) el ámbito de aplicación actual de la Directiva no cubre todas las sustancias contaminantes que abarca el régimen internacional, como las descargas de basuras o de aguas residuales en el mar; 2) los intercambios de información o conocimientos especializados para detectar, verificar y sancionar eficazmente la contaminación procedente de los buques son irregulares entre todos los Estados miembros de la UE y, en general, resultan insuficientes; 3) existe un efecto disuasorio desequilibrado en lo relativo a las sanciones que se aplican actualmente en toda la UE por la contaminación procedente de buques; 4) los Estados miembros presentan actualmente unas notificaciones incompletas, de modo que falta de información detallada sobre la contaminación procedente de buques y las sanciones conexas que se han impuesto en toda la UE a lo largo del tiempo.

En vista de ello, no siempre se identifica a los infractores que vierten sustancias contaminantes de forma ilegal, y rara vez se les sanciona. Por este motivo, se ha elaborado una propuesta de modificación de la Directiva 2005/35/CE. La propuesta de revisión tiene los objetivos concretos siguientes: 1) incorporar al Derecho de la UE las normas internacionales correspondientes mediante la adaptación de la Directiva a los anexos del Convenio Marpol 73/78 sobre descargas en el mar; 2) contribuir a que los Estados miembros mejoren sus capacidades para detectar incidentes de contaminación, verificar, recopilar pruebas y sancionar eficazmente a los infractores que hayan identificado, de manera armonizada y en el momento debido; 3) velar por que las personas (físicas y jurídicas) responsables de las descargas ilegales procedentes de buques sean objeto de unas sanciones disuasorias, eficaces y proporcionadas, y 4) regular la presentación de notificaciones de forma simplificada y efectiva en relación con los incidentes de contaminación procedente de buques y las actividades de seguimiento.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

Existe una relación estrecha con la Directiva (UE) 2019/883⁶, relativa a las instalaciones portuarias receptoras a efectos de la entrega de desechos generados por los buques. La Directiva (UE) 2019/883 introdujo normas más estrictas y un mejor seguimiento de la entrega de desechos de los buques en los puertos, de manera que los puertos ampliaron su capacidad para recibir estos desechos y hubo menos descargas en el mar. Sin embargo, algunos buques aún pueden decidir descargar ilegalmente desechos en el mar para evitar el pago en las instalaciones portuarias receptoras, sobre todo teniendo en cuenta que la Directiva 2005/35/CE sobre descargas ilegales no cubre las mismas sustancias (por lo que no podrían ser sancionados con arreglo a esta Directiva). Por ello, en el momento de adoptarse la Directiva (UE) 2019/883, los colegisladores pidieron una revisión de la Directiva 2005/35/CE

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ COM(2021) 400 final.

⁶ DO L xxxx.

para adecuar su ámbito de aplicación al de la Directiva (UE) 2019/883 y hacer que las sanciones sean proporcionadas. En concreto, debe disuadirse a los buques de infringir el Derecho de la UE mediante un sistema sólido de sanciones proporcionadas y eficaces en paralelo a las soluciones de recogida de desechos que se ofrecen en los puertos de la UE. Ambas Directivas garantizan conjuntamente que la UE y sus Estados miembros cumplan sus obligaciones en materia de contaminación procedente de buques en el marco del Convenio Marpol 73/78.

Por consiguiente, se propone armonizar el ámbito de aplicación de la Directiva 2005/35/CE con el de la Directiva (UE) 2019/883⁷, a fin de mejorar la prevención de la contaminación del medio marino en Europa.

La propuesta es coherente con la Directiva 2009/16/CE⁸, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto, la Directiva 2009/18/CE⁹, sobre la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo, y la Directiva 2009/21/CE¹⁰, sobre las obligaciones del Estado de abanderamiento. Las tres Directivas de seguridad marítima de la UE se basan en las reglas y normas que ha establecido la OMI a nivel internacional y son complementarias entre sí y con la presente Directiva. La Directiva sobre el Estado de abanderamiento (o el Estado del pabellón) establece normas para las inspecciones de buques y la supervisión de la flota dirigidas a las administraciones del Estado de abanderamiento correspondiente de la UE que se adecúan a la prevención de la contaminación del medio marino dentro y fuera de la UE. Cuando entran en vigor normas medioambientales más estrictas en virtud de los convenios internacionales correspondientes, se amplía automáticamente la responsabilidad de aplicarlas del Estado de abanderamiento. La Directiva sobre el control por el Estado rector del puerto también se aplica a esta cuestión, ya que contribuye, a través de las inspecciones preceptivas, a la detección y subsanación de los incumplimientos, no solo de las normas de seguridad, sino también de las reglas y normas de prevención de la contaminación. Por otro lado, los accidentes marítimos no solo causan víctimas y pérdidas económicas, sino que pueden tener un impacto directo en el medio ambiente, por ejemplo, la contaminación por hidrocarburos, de ahí el vínculo con la Directiva sobre protección del medio ambiente, que aborda esta contaminación.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La Directiva revisada es complementaria de la Directiva (UE) 2023/xxxx¹¹, relativa a delitos medioambientales. La Directiva (UE) 2023/xxxx introdujo sanciones penales para los delitos graves contra el medio ambiente, incluidos los delitos de descargas ilegales procedentes de buques. Por tanto, ya no son necesarias las disposiciones penales de la Directiva 2005/35/CE porque las sanciones penales para los delitos de contaminación procedente de buques están reguladas en la Directiva (UE) 2023/xxxx. En consecuencia, la presente propuesta suprime de la Directiva 2005/35/CE las disposiciones penales de los artículos 5 y 8. La Directiva 2005/35/CE sigue incluyendo las disposiciones sectoriales sobre las obligaciones y prohibiciones pertinentes (por ejemplo, la definición de descargas ilegales) y regula sanciones administrativas para la contaminación procedente de buques cuando el acto no pueda ser objeto de un procedimiento penal. Para velar por la eficacia de los esfuerzos nacionales de

⁷ El anexo III no está cubierto por la Directiva (UE) 2019/883, ya que los productos envasados no se consideran desechos. No obstante, se propone incluir el anexo III en el marco de la Directiva 2005/35/CE, ya que no puede descartarse la posibilidad de que se arrojen al mar mercancías envasadas de forma ilegal, en cuyo caso sería de aplicación la Directiva 2005/35/CE.

⁸ DO L 131 de 28.5.2009, p. 57.

⁹ DO L 131 de 28.5.2009, p. 114.

¹⁰ DO L 131 de 28.5.2009, p. 1.

¹¹ DO L 328 de 6.12.2008, p. 28.

control del cumplimiento, los regímenes de aplicación administrativa y penal deben considerarse partes interrelacionadas de un sistema en el que han de coexistir.

La Directiva 2008/56/CE¹² sobre el marco de la estrategia marina es el principal instrumento jurídico de la UE para proteger y conservar el medio marino, sus especies y sus hábitats. Esta Directiva consagra el enfoque ecosistémico de la gestión de las actividades humanas (incluidas la pesca, el turismo y las actividades recreativas) que repercuten en el medio marino. La Directiva 2005/35/CE contribuye a la consecución de los objetivos de la Directiva 2008/56/CE al introducir sanciones disuasorias que se aplican a los buques que descarguen de forma ilegal sustancias contaminantes en todos los mares de Europa.

La propuesta también respalda las propuestas finales de la Conferencia sobre el Futuro de Europa, en especial las propuestas sobre la lucha contra la contaminación. Más concretamente, la propuesta 2.7 de «luchar contra la contaminación [...] oceánica, en particular mediante [...] la promoción de un transporte marítimo respetuoso con el medio ambiente utilizando las mejores tecnologías disponibles...». La UE también está comprometida con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y sus Objetivos de Desarrollo Sostenible, de los cuales el ODS 14 («Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos») es el que más se aplica a esta propuesta.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

• Base jurídica

El título VI (artículos 90 a 100) del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) establece la prerrogativa de la UE de adoptar disposiciones para la política común de transportes, lo cual confiere a la UE el derecho a actuar en relación con la contaminación procedente de buques. De conformidad con el artículo 100, apartado 2, del TFUE, el legislador de la UE puede establecer disposiciones apropiadas para la navegación marítima. Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 91, apartado 1, letra a), del TFUE, la UE tiene competencia en el ámbito de los transportes para establecer normas comunes aplicables a los transportes internacionales. Considerando lo expuesto, la Directiva revisada se basaría en el artículo 100, apartado 2, del TFUE.

• Subsidiariedad

La contaminación procedente de buques suele provocar daños con implicaciones transfronterizas. Dado que la contaminación marina y la actuación de los contaminadores no conoce de fronteras, la acción de los Estados miembros por sí sola no sería suficiente para abordar este problema. Además, los enfoques nacionales divergentes a este respecto dificultan una cooperación eficaz entre los Estados miembros y permiten a los infractores eludir las sanciones.

Puesto que todos los Estados miembros han ratificado el Convenio Marpol 73/78, podrían haber incorporado por sí solos normas internacionales sobre prevención de la contaminación por los buques. No obstante, la Directiva incorpora y complementa el régimen internacional como sigue: 1) ayuda a los Estados miembros a identificar a los infractores facilitando información de vigilancia por satélite sobre posibles vertidos de hidrocarburos, y 2) establece un régimen de responsabilidades que facilita la penalización de los contaminadores. El valor añadido de esta propuesta es que complementará el marco internacional con el régimen de responsabilidad (aclarando el régimen vigente) y con una mejor información para los Estados

¹² DO L 164 de 25.6.2008, p. 19.

miembros (gracias a la mejora de la vigilancia, que abarca más tipos de contaminantes, y al intercambio de información con las herramientas digitales de la UE). La revisión también introduce nuevas disposiciones sobre sanciones sin que ello afecte a la Directiva (UE) 2023/xxxx. Los Estados miembros no pueden alcanzar estos objetivos por sí solos, de modo que se necesitan un marco jurídico armonizado y herramientas digitales comunes. Por ejemplo, la vigilancia por satélite que proporciona CleanSeaNet resulta muy útil por las economías de escala. La actuación a escala de la UE resulta más eficaz que la acción a escala nacional debido a su mayor efecto disuasorio en los contaminadores, que actúan a través de las fronteras.

- **Proporcionalidad**

La propuesta se ha elaborado teniendo en cuenta los últimos acontecimientos en la escena internacional y los resultados de la evaluación general *ex post*. La Comisión también ha llevado a cabo una evaluación de impacto para determinar y evaluar formas alternativas de alcanzar los mismos objetivos.

La ampliación que se ha propuesto del ámbito de aplicación de la Directiva para incluir todos los anexos del Convenio Marpol 73/78 (es decir, para abarcar todas las sustancias descargadas ilegalmente por buques en el mar que cubre este Convenio) pretende prevenir mejor la contaminación en el medio marino y estar en sintonía con el ámbito de la Directiva 2019/883/CE. La aplicación de la Directiva (UE) 2019/883 es, junto con la Directiva 2005/35/CE, un componente clave de las medidas de prevención de la contaminación procedente de buques. Además, la propuesta se centra en el apoyo técnico a los Estados miembros a través de plataformas de formación, orientación, intercambios de mejores prácticas y del fomento del uso de herramientas digitales de la UE para la recogida y el intercambio de información. La propuesta no establece un enfoque normativo riguroso sobre los niveles de las sanciones ni un objetivo obligatorio importante para las actividades de verificación de los Estados miembros. En su lugar, aborda el problema de manera proporcionada, facilitando mejor información sobre posibles vertidos desde un servicio central rentable e intercambiando información con miras a que las actividades de verificación sean más precisas, a fin de no ir más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos específicos. La propuesta también ofrece aclaraciones sobre el régimen de responsabilidad vigente y recoge disposiciones más detalladas sobre la determinación del nivel y el tipo de sanciones, con vistas a sancionar con éxito a los contaminadores en función de más tipos de sustancias contaminantes. No se proponen disposiciones detalladas en ámbitos en los que los objetivos pueden alcanzarse mejor mediante la intervención en otros ámbitos políticos.

- **Elección del instrumento**

Dado que las modificaciones se refieren únicamente a la Directiva 2005/35/CE, una Directiva de modificación es el instrumento jurídico más adecuado.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente**

La Directiva fue objeto de una evaluación general *ex post* «retrospectiva» (es decir, la evaluación general y la evaluación de impacto se pusieron en marcha al mismo tiempo). Los datos disponibles para la evaluación general *ex post* (en lo sucesivo, «la evaluación general») no eran lo suficientemente sólidos como para poder evaluar completamente a todos los

Estados miembros. No se disponía de datos representativos para medir los indicadores pertinentes, por ejemplo, la proporción de incidentes de contaminación detectados a causa de las sustancias sujetas a sanciones que figuran en los anexos I y II del Convenio Marpol 73/78. A pesar de las limitaciones, la evaluación general ofrece una instantánea de la información existente sobre la aplicación de la Directiva.

La evaluación general concluyó que no se habían alcanzado plenamente los objetivos de la Directiva y que el ámbito de aplicación de las sustancias contaminantes amparadas por la Directiva era demasiado limitado. La Directiva estableció un marco jurídico común para los delitos de contaminación procedente de buques en la UE, pero su eficacia es limitada. Mediante la Directiva, se incorporaron las normas del Convenio Marpol 73/78 al Derecho de la UE y se garantizó que la legislación de los Estados miembros también estuviera armonizada, pero faltan datos que cuantifiquen el papel que ha desempeñado la Directiva en la práctica. La Directiva dio lugar a un instrumento eficaz de vigilancia por satélite para la vigilancia de la contaminación por hidrocarburos: el servicio CleanSeaNet. Sin embargo, esta herramienta no resuelve totalmente el problema de la identificación de los contaminadores, ya que, hasta la fecha, la vigilancia por satélite ha tenido una precisión limitada. Algunos aspectos de la verificación podrían haberse gestionado de manera más eficaz. Por ejemplo, muchos vertidos no se verifican *in situ* y los Estados miembros podrían haber consignado en CleanSeaNet más datos con sus observaciones. La Directiva no ha logrado plenamente los resultados previstos en relación con la acción penal contra los infractores. La evaluación general también llegó a la conclusión de que es necesario aclarar mejor el régimen de responsabilidad vigente de la Directiva y que en esta deben detallarse más el nivel y el tipo de sanciones imponibles. Sin embargo, la principal conclusión de la evaluación general fue la necesidad de ampliar el ámbito de aplicación de la Directiva para abarcar toda la gama de descargas de sustancias contaminantes en el mar que regula el Convenio Marpol 73/78.

- **Consultas con las partes interesadas**

Las principales actividades de consulta para la evaluación general y la evaluación de impacto incluyeron lo siguiente:

- Una consulta pública abierta, organizada por la Comisión, que tuvo lugar entre el 9 de diciembre de 2021 y el 3 de marzo de 2022. La consulta pública planteó cuestiones tanto sobre la evaluación de impacto como sobre la evaluación general. Las aportaciones de las partes interesadas fueron escasas, ya que solo se recibieron respuestas de treinta encuestados.

- Dos encuestas dirigidas a las partes interesadas para recabar información específica, una destinada a la evaluación general y otra, a la evaluación de impacto. El consultor encargado de realizar el estudio externo organizó estas encuestas, que tuvieron lugar de diciembre de 2021 a febrero de 2022, y de junio a julio de 2022, respectivamente.

- Tres rondas de entrevistas con representantes de las principales partes interesadas en la UE, organizadas por el consultor encargado del estudio externo, que se llevaron a cabo de forma intermitente entre noviembre de 2021 y septiembre de 2022. Se trató de dar respuesta a peticiones de información determinadas, de modo que se contribuyera a la evaluación general, y afinar la definición general del problema y las posibles opciones políticas.

- Otras actividades de consulta específicas organizadas por la Comisión para debatir con los Estados miembros y las principales partes interesadas sobre posibles medidas políticas y los resultados de la evaluación de impacto. Estas actividades tuvieron lugar con ocasión de las reuniones siguientes: una reunión del Comité de Seguridad Marítima y Prevención de la

Contaminación por los Buques (2 de junio de 2022), unas reuniones en el marco del Foro Europeo de Navegación Sostenible (18 de mayo de 2022 y 18 de enero de 2023) y su subgrupo Desechos de buques (22 de marzo de 2022, 4 de junio de 2022 y 14 de febrero de 2023), una reunión con los directores de transporte marítimo de la UE y el EEE (3 de octubre de 2022) y otra con la red de investigadores y fiscales del Mar del Norte (25 de abril de 2022). El 22 de septiembre de 2022, se organizó un taller final para validar las conclusiones del estudio externo, al que asistieron los Estados miembros, las ONG y los representantes de la industria.

La información que se recabó de las partes interesadas fue fundamental para que la Comisión pudiera precisar las opciones políticas y evaluar sus repercusiones económicas, sociales y medioambientales, así como, posteriormente, compararlas y seleccionar la opción preferida. Los resultados de estos procesos complementaron la investigación documental que se llevó a cabo como parte del estudio de externo.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Esta revisión se basa principalmente en los datos recogidos durante la evaluación general. La Comisión ha recabado un amplio asesoramiento técnico a través de una serie de estudios de expertos, especialmente un estudio preparatorio exhaustivo para la revisión de la Directiva. Se pidió a las autoridades de los Estados miembros, a los agentes de la industria y a la sociedad civil que aportaran información para la preparación del estudio.

La preparación de esta propuesta también requirió la contribución de expertos de la Comisión y de la AESM sobre la formulación concreta de definiciones técnicas y la redacción jurídica.

- **Evaluación de impacto**

La presente propuesta legislativa se basa en una evaluación de impacto. Se examinaron tres opciones estratégicas (que abarcaban varias medidas políticas) en lo referente a su eficacia a la hora de conseguir los objetivos perseguidos, así como de sus repercusiones medioambientales, económicas y sociales. Para cada objetivo específico, se determinó una serie de medidas. Las medidas, que son complementarias y no se excluyen mutuamente, se agruparon en tres opciones políticas. Las tres opciones de actuación implicaban armonizar el ámbito de aplicación de la Directiva 2005/35/CE con los anexos del Convenio Marpol 73/78 y cubrir los tipos de descargas al mar incluidos en ellos.

- La opción A deja a los Estados miembros la mayor discrecionalidad de cara a aplicar las normas del Convenio Marpol 73/78, al tiempo que mantiene un nivel de apoyo de la UE suficientemente elevado (formación, orientación, herramientas digitales y acceso a la información sobre posibles vertidos). Mantiene la responsabilidad de los Estados miembros en lo relativo a informar al público a través de los sitios web nacionales. Esta opción adopta un enfoque nacional a la hora de determinar el tipo de sanción y no regula su nivel. En resumen, hay una mayor adaptabilidad para los Estados miembros con esta opción, que requiere una intervención mínima de la UE.

- La opción B (la opción preferente) incide en intensificar la cooperación entre los Estados miembros principalmente potenciando el apoyo de la UE (formación, orientación, herramientas digitales y acceso a la información sobre posibles vertidos). Se prevé que esta opción, que fija criterios para determinar los niveles de las sanciones, proporcione una estructura para la colaboración entre los Estados miembros y potencie las medidas de control

del cumplimiento de los Estados miembros mediante el apoyo técnico de la AESM, sin introducir nuevas medidas reglamentarias ni costes importantes para ellos.

- La opción C se centra en reforzar la acción reguladora de la UE para complementar la cooperación entre los Estados miembros. Obliga a los Estados miembros a verificar al menos el 60 % de las alertas que reciban de CleanSeaNet y se prevé que genere mayores costes de control del cumplimiento. En cuanto a los niveles de las sanciones, esta opción potencia específicamente la armonización en toda la UE al fijar sus valores. Por otra parte, ofrece la misma estructura para la colaboración entre los Estados miembros que las otras dos opciones (formación, orientación, herramientas digitales y acceso a la información sobre posibles vertidos).

La presente propuesta se decanta por la opción B porque se consideró que era la más eficiente y proporcionada. Sin embargo, existen lagunas notables en los datos, escasa aportación de las partes interesadas y gran incertidumbre sobre las repercusiones de todas ellas, especialmente por lo que se refiere a los beneficios medioambientales que se han estimado. Las opciones B y C son más eficientes que la opción A, gracias especialmente a las ventajas de ofrecer soluciones armonizadas a escala de la UE, en comparación con múltiples enfoques nacionales.

El Comité de Control Reglamentario emitió un dictamen favorable con reservas sobre la evaluación de impacto el 27 de marzo de 2023. En el anexo I de la evaluación de impacto, se explica cómo se recogieron en el informe las observaciones del Comité de Control Reglamentario.

En una de las conclusiones de la evaluación de impacto, se señalaron las limitaciones de esta derivadas de la escasez de datos. Por tal razón, y más allá del resultado de la evaluación de impacto, la Comisión consideró apropiado proponer una medida adicional que facilitara una recogida de datos más homogénea y proporcionara una mayor visibilidad en relación con la vigilancia eficaz llevada a cabo por los Estados miembros y la proporción correspondiente de incidentes reales de contaminación. La medida propuesta complementará las medidas de la opción preferente según la evaluación de impacto (la opción B), incentivando una mejor vigilancia mediante la obligación de que cada Estado miembro verifique al menos el 10 % de las alertas que envía CleanSeaNet cada año. Este umbral de verificación tiene un efecto muy limitado en los costes (de 0,5 a 0,8 millones EUR al año), ya que la mayoría de los Estados miembros ya lo han alcanzado, mientras que la Comisión considera que incentivará un seguimiento más eficaz de la Directiva y contribuirá a velar por su aplicación por parte de todos los Estados miembros. Esta medida adicional no altera de manera significativa la clasificación de las opciones ni la elección de la opción preferente.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

La propuesta se centra en aumentar la eficiencia de las medidas existentes, dado que se trata de una Directiva que ha evolucionado desde 2005 y que se modificó en 2009 en respuesta a los nuevos acontecimientos, entre los que cabe citar sentencias judiciales en este ámbito, las obligaciones internacionales en virtud del Convenio Marpol 73/78 y los cambios tecnológicos. Además, en la Directiva revisada se introducirán algunas aclaraciones y simplificaciones, lo cual incluye precisiones sobre el régimen de responsabilidad vigente y la simplificación de las obligaciones de notificación, prestando especial atención a las soluciones digitales.

No se prevé que la propuesta dé lugar a costes administrativos añadidos ni a costes de ajuste para el sector privado o el público. Cabe esperar más sanciones para los buques que no

cumplan los requisitos del Convenio Marpol 73/78. En cuanto a los efectos positivos, se prevé que la igualdad de condiciones beneficie a los operadores de buques conformes. Además, las compañías, y especialmente el público en general, se beneficiarán de la reducción de la contaminación procedente de buques.

La propuesta no incluye requisitos para los operadores de buques y, por lo tanto, no es previsible que tenga un impacto en las pymes. Y tampoco crea nuevas obligaciones para las compañías ni tendría repercusiones en sus costes. La ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva para incluir más sustancias, en correspondencia con el Convenio Marpol 73/78, puede afectar a las embarcaciones de recreo y los buques pesqueros, segmentos del sector con una elevada participación de pymes. Sin embargo, esta ampliación se centra en el control del cumplimiento de las normas internacionales, normas que el sector del transporte marítimo debe respetar con o sin la Directiva y, por tanto, no cabe esperar que aumenten los costes de las pymes conformes. Por tanto, la iniciativa no se considera relevante para las pymes.

- **Derechos fundamentales**

La Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, como instrumento del Derecho primario de la UE, consagra los derechos fundamentales de los que disfrutaban las personas en toda la UE. En general, se prevé que la propuesta proteja mejor los derechos fundamentales y las libertades individuales, especialmente en lo que respecta a la justicia, los juicios imparciales, la falta de discriminación, la igualdad de trato de los contaminadores y el principio de legalidad, así como el derecho a unas sanciones proporcionadas y eficaces. En la propuesta, se aclara con más detalle la excepción a la responsabilidad de la tripulación, los capitanes y los armadores. En consecuencia, su protección se refuerza mediante una armonización más integrada de las normas internacionales en las legislaciones nacionales y una mayor observancia de los principios del Estado de Derecho y de juicios imparciales. Además, se salvaguarda el principio de igualdad, de manera que se contribuye a que no haya discriminación y a que los trabajadores del mar sean tratados por igual. Las medidas que velan por una delimitación más clara entre las infracciones incluidas en el procedimiento penal y en el procedimiento administrativo también facilitarán la igualdad de trato de los contaminadores en toda la UE. Esta iniciativa se traducirá en un mayor respeto del derecho a la justicia al mejorar la definición de infracción objeto de un procedimiento administrativo o penal. La propuesta garantiza además la protección de los datos personales.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

Los costes netos actuales de la propuesta ascienden a un importe entre 125,8 y 134,7 millones EUR para el período 2025-2050. El impacto presupuestario de la propuesta se describe con más detalle en la ficha financiera legislativa que se adjunta a la presente propuesta a título informativo. El impacto presupuestario de la propuesta ya está incluido en la propuesta de la Comisión de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la Agencia Europea de Seguridad Marítima y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1406/2002.

El impacto presupuestario más allá del actual MFP es un resumen indicativo, sin perjuicio de un futuro acuerdo sobre el MFP.

5. OTROS ELEMENTOS

• Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación y notificación

Se consideraría que la Directiva ha tenido éxito si se logra sancionar adecuadamente a las personas (jurídicas o físicas) responsables de la contaminación en el mar de modo que tenga un efecto disuasorio que evite la contaminación en el futuro. Las sanciones por contaminación procedente de buques pueden considerarse la última línea de defensa a la hora de prevenir la contaminación y proteger el medio marino y la salud humana. La primera línea de defensa para la seguridad marítima y la prevención de la contaminación se sitúa en los controles que efectúa el Estado del pabellón, y la segunda línea de defensa, en la legislación de control del Estado rector del puerto; sin embargo, los buques pueden seguir contaminando el mar por accidentes y descargas operacionales (intencionadas).

La Comisión supervisará la aplicación y la eficacia de la presente iniciativa a través de varias acciones y un conjunto de indicadores clave que cuantificarán los avances hacia la consecución de los objetivos específicos. En la evaluación de impacto, se han determinado unas disposiciones adecuadas en materia de seguimiento y notificación. La AESM desempeñará un papel importante en este proceso, ya que la Agencia se encarga de las visitas a los Estados miembros y del desarrollo y funcionamiento de las herramientas digitales para el transporte marítimo: los servicios marítimos integrados y CleanSeaNet.

Puede comprobarse la aplicación haciendo un seguimiento de si los Estados miembros facilitan información efectiva en su debido momento respecto a la verificación de las alertas de CleanSeaNet y si se carga periódicamente en la herramienta de notificación la información sobre la recogida de pruebas y los procedimientos administrativos. La Comisión, con la colaboración de la AESM, desarrollará un sitio web público con indicadores básicos sobre el índice de aplicación y la información clave no confidencial relativa a los incidentes de descargas ilegales; se actualizará periódicamente el sitio web con los datos de la herramienta de notificación para mantener informado al público sobre la aplicación y las sanciones impuestas. La AESM llevará a cabo ciclos de visitas a los Estados miembros para verificar las operaciones sobre el terreno como parte de su colaboración con la Comisión¹³. Además, previa solicitud, la AESM proporcionará análisis horizontales y asistencia técnica e informará sobre este aspecto a la Comisión y a los Estados miembros.

Deben evaluarse los efectos de la Directiva a más tardar cinco años después de la fecha de transposición de la legislación. Cabe esperar que, para entonces, se disponga de datos más sólidos y representativos a efectos de preparar una evaluación completa dirigida a todos los Estados miembros. En este contexto, se necesitaría un estudio elaborado por expertos para estimar los progresos realizados en cuanto al nivel de las sanciones. La evaluación también debe examinar los datos disponibles sobre los beneficios medioambientales y la posibilidad de ampliar el ámbito de aplicación a la evolución del Convenio Marpol 73/78 y a la contaminación atmosférica. Posteriormente, en consonancia con el ciclo quinquenal de revisión de la AESM, que también afecta a las visitas a los Estados miembros, la Comisión analizará periódicamente la aplicación de la Directiva.

¹³ La AESM lleva a cabo estas visitas como parte de sus tareas fundamentales, de conformidad con el artículo 3 del Reglamento (CE) n.º 1406/2002, por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima; por tanto, no se prevé que surjan costes añadidos.

- **Documentos explicativos (para las Directivas)**

No se requieren documentos explicativos, dado que el objetivo de la propuesta es simplificar y precisar el régimen vigente.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

El título de la Directiva

El título establece el objeto de la Directiva de manera más precisa, al añadir el aspecto del «control del cumplimiento de normas internacionales». Este cambio pretende aclarar que el objeto de la Directiva no es la introducción de nuevas normas sustantivas respecto a la contaminación procedente de los buques, sino la transposición y el control del cumplimiento de normas internacionales que ya se han adoptado. Se ha suprimido el aspecto de las «sanciones penales» que figura en el título actual por razones de coherencia jurídica con la Directiva (UE) 2023/xxxx, relativa a delitos medioambientales.

Artículo 1. Objeto

Se modifica el objeto general de la Directiva para precisar que unas sanciones adecuadas, en el sentido de la presente Directiva, son unas sanciones disuasorias, eficaces y proporcionadas, y que se trata de sanciones administrativas. Se ha suprimido el aspecto de las «sanciones penales» que figura en el título actual por razones de coherencia jurídica con la Directiva (UE) 2023/xxxx, relativa a delitos medioambientales.

Artículo 2. Definiciones

El artículo 2, apartado 2, actualiza las definiciones que han resultado problemáticas en el pasado o hacen referencia a un ámbito de aplicación obsoleto de la Directiva e introduce una nueva definición. En primer lugar, la definición de «sustancias contaminantes» que figura en el apartado 2 se adapta al ámbito de aplicación ampliado de la Directiva, que abarca los anexos I-VI del Convenio Marpol 73/78. Una nueva definición en el punto 2 *bis* introduce los «residuos del sistema de depuración de los gases de escape», es decir, las descargas al mar de restos de depuradoras, como sustancia incluida en el ámbito de aplicación ampliado de la Directiva con respecto al anexo VI del Convenio Marpol 73/78, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la OMI. Una nueva definición en el punto 5 *bis* incorpora a la Directiva la definición de «compañía» acordada internacionalmente, que se ajusta al Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código IGS)¹⁴, incorporado al Derecho de la Unión mediante el Reglamento (CE) n.º 336/2006¹⁵.

Artículo 4. Prohibición de realizar descargas

El artículo 4 establece las prohibiciones generales que ampara la presente Directiva. Una descarga ilegal puede atribuirse a una persona física o jurídica, y las disposiciones nacionales de aplicación de la presente Directiva deben regular la rendición de cuentas de dichas personas. Algunas de las prohibiciones de la Directiva vigente (sustancias contempladas en

¹⁴ «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.

¹⁵ 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.

los anexos I y II del Convenio Marpol 73/78) son versiones actualizadas de las vigentes, pero otras son nuevas (sustancias recogidas en los anexos III a VI del Convenio Marpol 73/78). Se suprime el concepto de «descargas de menor importancia», dadas las conclusiones de la evaluación general, según las cuales este término es problemático y no tiene una interpretación homogénea en los Estados miembros. Además, este término solo tenía sentido para la aplicación de sanciones penales, que actualmente quedan fuera del ámbito de aplicación de la Directiva.

Artículo 5. Excepciones

La propuesta del artículo 5 establece las excepciones a las prohibiciones establecidas en el artículo 4 en caso de que haya una descarga en el mar después de que se produzca una avería en un buque o en su equipo. Este artículo solo es aplicable si se cumple la condición de que el buque o su equipo sufran una avería. Se ha cambiado esta disposición para aclarar el régimen de responsabilidad existente en el marco del Convenio Marpol 73/78, precisando las normas aplicables sin modificarlas en comparación con la Directiva 2005/35/CE. Se aclara el concepto de «propietario» empleado en el Convenio Marpol 73/78 utilizando en su lugar el concepto de «compañía», ya que puede representar a diversas entidades que gestionen un buque. Por tanto, esta excepción se aplica a cualquier organización que haya asumido la explotación del buque, en consonancia con el Código IGS. Esta disposición se aplica al ámbito de aplicación ampliado de la Directiva. Por razones de coherencia jurídica con la Directiva (UE) 2023/xxxx, relativa a delitos medioambientales, se han suprimido las excepciones relativas a las infracciones penales (artículo 5 *bis*) y las disposiciones más detalladas al respecto (artículo 5 *ter*). Se suprimen los umbrales de responsabilidad penal por delitos de contaminación procedente de buques que se introdujeron mediante la Directiva 2009/123/CE, ya que la Directiva (UE) 2023/xxxx ampara ahora estos umbrales.

Artículo 6. Medidas aplicadas a los buques que se encuentren en puertos de los Estados miembros

Esta disposición no cambia con respecto a la actual. Para ayudar a los Estados miembros a cumplir las obligaciones a las que están sujetos en virtud del artículo 6, se facilita un nuevo anexo de la Directiva, en el que figura una lista indicativa de irregularidades o datos que harían sospechar que se ha producido una descarga ilegal, lo cual, a su vez, da lugar a la obligación del Estado rector del puerto de inspeccionar el incidente.

Artículo 8. Sanciones

El artículo se modifica debido a las implicaciones de la Directiva (UE) 2023/xxxx, relativa a delitos medioambientales. La revisión de la Directiva 2005/35/CE solo cubrirá las sanciones administrativas, mientras que la Directiva (UE) 2023/xxxx ampara las sanciones penales por contaminación procedente de buques. En este artículo se precisan los principios que deben regir la introducción de sanciones en las disposiciones del Derecho nacional por las que se incorpore la Directiva, en el sentido de que deben ser disuasorias, eficaces y proporcionadas. El sistema de sanciones administrativas introducido en el ordenamiento jurídico nacional debe entenderse sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva (UE) 2023/xxxx y en las sanciones que ella regula¹⁶. Un nuevo apartado del artículo 8 especifica el tipo de sanciones que deben regularse, como mínimo, en el ordenamiento jurídico nacional. Estas sanciones deben incluir multas impuestas a la compañía del buque. Además, se reconoce que, conforme a las normas

¹⁶ La Directiva (UE) 2023/xxxx, en sus artículos 5 y 7, aborda las sanciones de índole no penal, de modo que deben tenerse en cuenta estos requisitos al aplicar la Directiva 2005/35/CE.

internacionales aplicables al transporte marítimo, el armador registrado puede delegar la gestión operativa o técnica del buque a otra compañía. En tales casos, la compañía sería considerada responsable de la descarga ilegal en el mar de sustancias contaminantes por no haberlas descargado en las instalaciones portuarias receptoras, a menos que demuestre que otra persona sea responsable de la descarga, concretamente el capitán o algún miembro de la tripulación que no actúe bajo las órdenes del capitán. Un nuevo apartado del artículo 8 aclara que, si se demuestra que otra persona, distinta de la compañía, es responsable de la infracción, debe ser objeto de sanciones de conformidad con la Directiva 2005/35/CE. Se han suprimido las sanciones penales aplicables a las personas físicas (artículo 8 *bis*), la responsabilidad por infracciones penales (artículo 8 *ter*) y las sanciones penales aplicables a las personas jurídicas (artículo 8 *quater*) por razones de coherencia jurídica con la Directiva (UE) 2023/xxxx, relativa a delitos medioambientales.

Artículo 8 quinquies. Aplicación efectiva de las sanciones (nuevo)

Se trata de un artículo nuevo destinado a la aplicación coherente del sistema de sanciones que regula la Directiva en toda la Unión y a la aproximación de las sanciones que se impongan. Las autoridades judiciales y administrativas 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 presente Directiva y la importancia de una aplicación coherente de estas sanciones en toda la Unión, dado el carácter transfronterizo de la contaminación procedente de buques, se definirá una mayor eficacia de los niveles de las sanciones en un acto de ejecución mediante el establecimiento de criterios concretos para la aplicación de sanciones a las descargas en el mar de diversas sustancias contaminantes. Un ejemplo de estos criterios añadidos podría ser la zona geográfica en la que se haya producido una descarga de un tipo concreto de sustancia contaminante, dependiendo de la sensibilidad de la zona a los productos químicos que contenga la sustancia contaminante, por ejemplo, los vertidos ilegales de aceite de cocina en el mar Báltico.

Artículo 10. Intercambio de información y experiencias

El principio subyacente de la disposición no ha cambiado: la Comisión asistirá a los Estados miembros en sus actividades de control del cumplimiento en colaboración con la AESM. Se ha modificado el título del artículo para reflejar que las medidas expuestas en él se refieren al intercambio de información y experiencias necesarios para la aplicación efectiva de la Directiva y la cooperación entre las partes interesadas.

A fin de mejorar el intercambio de información entre los Estados miembros, se han añadido disposiciones sobre el refuerzo de las herramientas digitales con las que cuentan actualmente los Estados miembros, especialmente CleanSeaNet, y la mejora de los vínculos automáticos entre las bases de datos de seguridad marítima y los sistemas de intercambio de información vigentes, incluidos Thetis, Thetis-UE y SafeSeaNet. Se trata de proporcionar información precisa en el momento oportuno, con un formato fácil de utilizar en los servicios marítimos integrados, que permita a los Estados miembros aproximarse más al objetivo. Para que los Estados miembros hagan un seguimiento eficaz de la aplicación de la Directiva, también se prevé que cada país verifique un porcentaje del 10 % anual de las alertas que haya enviado CleanSeaNet. Debe facilitarse el acceso a esta información de las autoridades nacionales de toda la cadena de control del cumplimiento, así como preverse la misma posibilidad para las autoridades de otros Estados miembros interesadas en dicha información, a fin de reducir al mínimo la carga administrativa de las actividades de control del cumplimiento. La Comisión

proporcionará los foros en los que tendrá lugar el intercambio de experiencias entre las autoridades de los Estados miembros y los expertos. A este efecto, se proponen reuniones de expertos para establecer prácticas y directrices comunes, por ejemplo, mediante la creación de un grupo de expertos específico. Se han suprimido del artículo las disposiciones relativas a las tareas de la AESM, ya que estas tareas se definen en un instrumento jurídico separado.

Artículo 10 bis. Notificaciones (nuevo)

Las obligaciones de comunicar información de los Estados miembros se han sustituido por un sistema más detallado de notificación a la Comisión sobre la aplicación de la Directiva. Por tanto, en el futuro deberá notificarse la información correspondiente a la Comisión tan pronto como se completen las actividades correspondientes, a través de una herramienta electrónica específica de notificación que ha desarrollado y que mantendrá la AESM. Gracias a esta disposición, habrá un sistema de notificación concreto y más eficaz, ya que se evitará un desfase temporal entre la fecha del incidente de contaminación o del procedimiento administrativo y la fecha real de notificación. El artículo exige a los Estados miembros que comuniquen los datos correspondientes relativos a i) las inspecciones, ii) las actividades de verificación y iii) las sanciones impuestas. También exige a los Estados miembros que registren en CleanSeaNet las actividades de verificación que hayan realizado tras recibir una alerta de CleanSeaNet al Estado miembro o que consignen los motivos de no haber realizado un seguimiento de dicha alerta. Se prevé elaborar un acto de ejecución que establezca normas de desarrollo del procedimiento de notificación, en el que se especificará el tipo de información que debe comunicarse. La Comisión supervisará la aplicación y la eficacia de la presente Directiva, con la colaboración de la AESM, a través de estas actuaciones y estará en condiciones de evaluar los indicadores que medirán los avances hacia la consecución de los objetivos de la Directiva.

Artículo 10 ter. Formación (nuevo)

Esta disposición pretende ayudar a los Estados miembros a organizar sus actividades de formación de las autoridades pertinentes implicadas en toda la cadena de control del cumplimiento, de manera que todas las partes implicadas tengan las capacidades y competencias especializadas necesarias para ejercer sus funciones con eficacia. Conforme a este artículo, la Comisión, con la colaboración técnica de la AESM, ofrecerá formación a los Estados miembros de la UE para que cumplan mejor sus responsabilidades en virtud de la Directiva, dado que se ha ampliado el ámbito de aplicación y que hay nuevos cambios normativos en la OMI que afectan a la aplicación de la presente Directiva. A partir de esta base, la AESM organizará talleres periódicamente en los que se tratarán i) los nuevos avances tecnológicos, incluidas las nuevas herramientas digitales, en relación con la aplicación de la Directiva, y ii) las mejores prácticas de los Estados miembros y sus métodos de recogida de pruebas y verificación de las descargas ilegales.

Artículo 10 quater. Publicación de información (nuevo)

Se trata de un artículo nuevo. La Comisión se ocupará de que esté disponible en línea la información clave y actualizada sobre la contaminación procedente de buques que no sea confidencial. Con este objetivo, la AESM publicará en línea un resumen que actualizará periódicamente. De este modo, el público podrá obtener información general sobre cualquier incidente de contaminación procedente de buques que tenga lugar en la UE. Esta información abarcará aspectos como los datos de una alerta procedente de la vigilancia por satélite, el seguimiento que haya dado al asunto el Estado miembro afectado, los hechos de la

verificación *in situ* o la inspección del buque en cuestión y el resultado final del procedimiento: por ejemplo, si se impone una multa administrativa, su cuantía o nivel; además, el nombre, el pabellón y el número OMI del buque sancionado y los hechos clave del asunto que haya conllevado la multa. La AESM también pondrá a disposición del público un resumen sobre la aplicación y el control del cumplimiento de la presente Directiva por parte de los Estados miembros; para ello, facilitará perfiles de países con información que mida los avances en la consecución de determinados objetivos, como el número de incidentes de contaminación que se hayan detectado o el número de procedimientos administrativos que se hayan iniciado por país, así como algunos indicadores clave sobre sus ratios. Habrá un nuevo anexo de la Directiva en el que se indica el tipo de información que estará a disposición del público.

Artículo 10 quinquies. Protección de las personas que denuncien posibles descargas ilegales (nuevo)

La nueva configuración de las herramientas digitales de la AESM proporcionará una pasarela para alertar a un Estado miembro determinado de que se ha producido una descarga ilegal de un buque en el mar. Los informantes de irregularidades (es decir, las personas físicas que comuniquen información sobre infracciones obtenida en el contexto de sus actividades laborales) dispondrán de un canal específico para denunciar los posibles delitos. Este artículo hace referencia a la protección de los informantes de irregularidades mediante el vínculo con la Directiva (UE) 2019/1937, relativa a la protección de las personas que informen sobre infracciones del Derecho de la Unión.

Artículo 12 bis. Evaluación y revisión (nuevo)

Este es otro artículo nuevo. Conforme a esta disposición, la Comisión evaluará la aplicación de la Directiva cinco años después de su incorporación al Derecho nacional. También se ha añadido una cláusula de revisión en la que se establece que, durante la revisión, deberá tenerse en cuenta cualquier modificación futura de las normas internacionales para la prevención de la contaminación por los buques que deba cumplirse en el marco del Convenio Marpol 73/78.

Artículo 13. Procedimiento de comité

Se trata de un nuevo artículo estándar para la adopción de actos de ejecución.

Se han suprimido los antiguos artículos 5 bis y 5 ter, 8 bis a 8 quater, 11, 14 y 15, así como el único anexo.

Se han suprimido estos artículos, en principio, por las implicaciones de la Directiva (UE) 2023/xxxx, relativa a delitos medioambientales, o porque, en algunos casos, se consideró que ya no eran pertinentes. También se ha eliminado el único anexo de la Directiva 2005/35/CE por haberse quedado obsoleto.

Anexo I (nuevo)

Se trata de un nuevo anexo que ofrece ejemplos de situaciones en las que deben activarse las actividades de control del cumplimiento por la sospecha de que un buque haya descargado ilegalmente sustancias contaminantes. En tal caso, el Estado miembro debe llevar a cabo una inspección en el puerto para comprobar y recoger información sobre las circunstancias de la descarga ilegal, así como recoger pruebas. El anexo incluye una lista indicativa de ejemplos de irregularidades e información que exigirían una inspección como, por ejemplo, los

resultados de inspecciones anteriores del Estado rector del puerto o una inspección llevada a cabo por autoridades policiales, medioambientales o de otro tipo, inspecciones de la entrega de desechos de buques en instalaciones portuarias receptoras, o bien información que se haya intercambiado o recibido a través de los servicios marítimos integrados. Si la inspección pone de manifiesto la existencia de una descarga ilegal, deberá incoarse el procedimiento correspondiente, según el caso.

Anexo II (nuevo)

Este anexo nuevo recoge una lista no exhaustiva sobre los tipos de información que deben divulgarse al público en relación con cada incidente de contaminación y acerca de la aplicación de la Directiva por parte de cada Estado miembro. Esta información se facilitará en un formato intuitivo como, por ejemplo, en forma de mapa en el que un usuario pueda entrar en la zona geográfica de interés y ver cómo se han gestionado los incidentes de contaminación en un año determinado. La información disponible al público se facilitaría en un lenguaje que no sea técnico para informar al público sobre el seguimiento que hayan dado a los incidentes de contaminación los Estados miembros y acerca de los buques que hayan sido sancionados.

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹⁷,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹⁸,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (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.
- (2) El Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques («Convenio Marpol 73/78») establece prohibiciones generales en lo referente a las descargas de los buques en el mar, pero también regula las condiciones en las cuales pueden descargarse determinados tipos de sustancias en el medio marino.
- (3) Desde la adopción de la Directiva 2005/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, se han introducido en el Convenio Marpol 73/78¹⁹ y sus anexos modificaciones importantes que han establecido normas y prohibiciones más estrictas en relación con las descargas de sustancias de los buques en el mar. Deben tenerse en cuenta estos cambios, así como las lecciones extraídas de la aplicación de la Directiva 2005/35/CE.

¹⁷ DO C 77 de 31.3.2009, p. 69.

¹⁸ DO C 202 de 7.6.2016, p. 177.

¹⁹ Directiva 2005/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones (DO L 255 de 30.9.2005, p. 11).

- (4) La Directiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁰ vela por que los desechos se entreguen en los puertos de la Unión, donde deben depositarse en unas instalaciones portuarias receptoras adecuadas. El control del cumplimiento de la Directiva 2019/883/CE, junto con la Directiva 2005/35/CE, es un instrumento clave para prevenir la contaminación procedente de buques. Para que exista un sistema eficaz, integrado y coherente de control del cumplimiento de las disposiciones de la Directiva (UE) 2019/883, relativa a las instalaciones portuarias receptoras a efectos de la entrega de desechos, debe modificarse la Directiva 2005/35/CE a fin de ampliar su ámbito de aplicación a los anexos IV a VI del Convenio Marpol 73/78. Se trata de disuadir a los buques de descargar de forma ilegal en el mar sustancias contaminantes, en lugar de entregarlas en unas instalaciones portuarias receptoras de conformidad con las disposiciones de la Directiva (UE) 2019/883.
- (5) La Directiva (UE) 2019/883 no incluye en su ámbito de aplicación el anexo III del Convenio Marpol 73/78 porque las mercancías embaladas no se clasifican como desechos, de modo que normalmente no se entregan en instalaciones portuarias receptoras. Sin embargo, no puede descartarse que se arrojen ilegalmente al mar sustancias nocivas transportadas en envases, de modo que debe ampliarse el ámbito de aplicación de la Directiva 2005/35/CE al anexo III del Convenio Marpol 73/78. En consecuencia, debe prohibirse arrojar al mar sustancias nocivas en el marco de la Directiva 2005/35/CE, a menos que las autoridades competentes lo consideren necesario para garantizar la seguridad del buque o salvar vidas humanas en el mar.
- (6) El Convenio Marpol 73/78 incluye las emisiones de los buques en la definición de descargas que figura en su artículo 2. El anexo VI del Convenio Marpol 73/78 trata la prevención de la contaminación atmosférica provocada por los buques. El anexo VI y las Directrices correspondientes de la OMI sobre los sistemas de limpieza de los gases de escape [Resolución MEPC.340 (77)] permiten que los buques apliquen estas directrices como método alternativo de cumplimiento a efectos de reducir las emisiones de óxido de azufre (SO_x). El anexo VI regula los residuos y las aguas residuales procedentes de los sistemas de depuración de los gases de escape, ya sea prohibiendo su descarga en el mar y exigiendo su entrega en instalaciones portuarias receptoras adecuadas (en el caso de los residuos de sistemas de depuración procedentes de sistemas de bucle cerrado), o bien regulando las condiciones de su descarga (en el caso de las aguas residuales de los sistemas de bucle abierto). La Directiva (UE) 2016/802 del Parlamento Europeo y del Consejo²¹ incorpora las normas internacionales sobre los óxidos de azufre al Derecho de la Unión, mientras que la Directiva (UE) 2019/883 establece que los residuos de los sistemas de depuración de los gases de escape se depositen en instalaciones portuarias receptoras. Dado que los residuos y las aguas residuales de los sistemas de depuración de los gases de escape pueden contaminar el medio marino, deben aplicarse las sanciones reguladas en la Directiva 2005/35/CE en caso de producirse descargas ilegales. Por estas razones, el ámbito de aplicación de la Directiva 2005/35/CE debe ampliarse a los residuos y las aguas residuales procedentes de los sistemas de depuración de los gases de escape, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la OMI y sin perjuicio de las disposiciones de la Directiva (UE) 2016/802 que establezcan normas y sanciones más rigurosas en materia de descargas.

²⁰ Directiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, relativa a las instalaciones portuarias receptoras a efectos de la entrega de desechos generados por buques, por la que se modifica la Directiva 2010/65/UE y se deroga la Directiva 2000/59/CE (DO L 151 de 7.6.2019, p. 116).

²¹ Directiva (UE) 2016/802 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos (versión codificada) (DO L 132 de 21.5.2016, p. 58).

- (7) La Directiva (UE) 2023/xxxx²² ofrece definiciones comunes de los delitos medioambientales y establece unas sanciones penales disuasorias, eficaces y proporcionadas para los delitos medioambientales graves. La Directiva 2005/35/CE fue modificada por la Directiva 2009/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²³, que introdujo sanciones penales para determinadas infracciones de la Directiva 2005/35/CE que ahora deben entrar en el ámbito de aplicación de la Directiva (UE) 2023/xxxx. Por consiguiente, deben suprimirse de la Directiva 2005/35/CE las disposiciones que se añadieron o sustituyeron mediante la Directiva 2009/123/CE.
- (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).
- (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»)²⁴, que se incorporó al Derecho de la Unión en virtud del Reglamento (CE) n.º 336/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁵. 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.
- (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,

²² DO L xxxx.

²³ Directiva 2009/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por la que se modifica la Directiva 2005/35/CE relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones (DO L 280 de 27.10.2009, p. 52).

²⁴ 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.

²⁵ 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).

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 Consejo²⁶. Debe utilizarse el procedimiento de examen para la adopción de estos actos de ejecución.

- (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.
- (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.
- (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 Consejo²⁷ («SafeSeaNet») y la base de datos de inspecciones establecida por la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁸ («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

²⁶ 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).

²⁷ 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).

²⁸ 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).

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.

- (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.
- (15) La Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), que se creó mediante el Reglamento (UE) xxxx/xxxx²⁹, debe ayudar a la Comisión en lo que precise para velar por la aplicación de la presente Directiva.
- (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 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.
- (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.
- (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

²⁹ DO L xxxx.

mejorar la protección del medio ambiente. La Directiva 2003/4/CE del Parlamento Europeo y del Consejo³⁰ 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.

- (19) La Directiva (UE) 2019/1937 del Parlamento Europeo y del Consejo³¹ 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 Consejo³². 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.
- (20) El Supervisor Europeo de Protección de Datos, al que se consultó de conformidad con el artículo 42, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1725, emitió su dictamen el [xx de xx de 2023]³³.
- (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

³⁰ 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).

³¹ 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).

³² 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).

³³ DO C xxxx.

Parlamento Europeo y del Consejo³⁴ 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/xxxx³⁵ establece valores límite para el dióxido de nitrógeno (NO₂) resultante de las emisiones de óxido de nitrógeno (NO_x). Las actividades de transporte marítimo contribuyen a elevar los niveles de NO₂ 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 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 SO_x y NO_x, 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 SO_x y NO_x 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».

- (22) Dado que los Estados miembros no pueden alcanzar de manera suficiente los objetivos de la presente Directiva debido a los daños transfronterizos que pueden causar las descargas ilegales contempladas en ella y a la disponibilidad de unas sanciones disuasorias, eficaces y proporcionadas en toda la Unión por tales descargas, y que, debido a las dimensiones y los efectos de la acción propuesta, estos objetivos pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (23) La presente Directiva respeta los derechos fundamentales y observa los principios que reconoce, en particular, la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, entre los que cabe citar la protección de los datos de carácter personal, el derecho a la tutela judicial efectiva y a juicios imparciales, la presunción de inocencia y el derecho de defensa, los principios de legalidad y proporcionalidad de los delitos y las penas, y el derecho a no ser juzgado o condenado penalmente dos veces por la misma infracción. La presente Directiva tiene por objeto garantizar el pleno respeto de tales derechos y principios y debe aplicarse en consecuencia.
- (24) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2005/35/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Modificaciones de la Directiva 2005/35/CE

³⁴ 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) (DO L 164 de 25.6.2008, p. 19).

³⁵ DO L xxxx.

La Directiva 2005/35/CE se modifica como sigue:

1) El título se sustituye por el texto siguiente:

«Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa al control del cumplimiento de las normas internacionales sobre la contaminación por los buques y a la introducción de sanciones por los delitos de contaminación».

2) El artículo 1 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 1

Objeto

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.
 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.»
- 3) El artículo 2 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 2

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

1. “Convenio Marpol 73/78”: el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (1973) y su Protocolo de 1978, en su versión actualizada;
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;
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;
 - a) “descarga”: cualquier vertido procedente de un buque por cualquier causa, tal como se menciona en el artículo 2 del Convenio Marpol 73/78;

4. “buque”: todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles y los artefactos flotantes, con independencia del pabellón que enarbolen;
5. “persona jurídica”: toda persona jurídica conforme al Derecho nacional aplicable, a excepción de los propios Estados u organismos públicos en el ejercicio de la autoridad estatal o de las organizaciones internacionales públicas;
6. “compañía”: el 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 explotación del buque.».

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

«Artículo 4

Infracciones

1. Los Estados miembros velarán por que las descargas de sustancias contaminantes en cualquiera de las zonas mencionadas en el artículo 3, apartado 1, se consideren infracciones, a menos que:
 - a) cumplan las condiciones establecidas en las reglas 15, 34, 4.1 o 4.3 del anexo I del Convenio Marpol 73/78, en el caso de las sustancias contaminantes reguladas en dicho anexo;
 - b) cumplan las condiciones establecidas en las reglas 13, 3.1.1 o 3.1.3 del anexo II del Convenio Marpol 73/78, en el caso de las sustancias contaminantes reguladas dicho anexo;
 - c) cumplan las condiciones establecidas en la regla 8.1 del anexo III del Convenio Marpol 73/78, en el caso de las sustancias contaminantes reguladas en dicho anexo;
 - d) cumplan las condiciones establecidas en las reglas 3, 11.1 y 11.3 del anexo IV del Convenio Marpol 73/78, en el caso de las sustancias contaminantes reguladas en dicho anexo;
 - e) cumplan las condiciones establecidas en las reglas 4.1, 4.2, 5, 6.1, 6.2 y 7 del anexo V del Convenio Marpol 73/78 y en la sección 5.2 de la parte II-A del Código Internacional para los Buques que Operen en Aguas Polares (Código Polar), en el caso de las sustancias contaminantes reguladas en dicho anexo, y
 - 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.
 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.».
- 5) El artículo 5 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 5

Excepciones

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:
 - a) la descarga se debe a una avería del buque o de su equipo;
 - b) después de producirse la avería o de constatarse la descarga, se han tomado toda suerte de precauciones razonables para atajar o reducir a un mínimo dicha descarga.
 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.»
- 6) Se suprime el artículo 5 *bis*.
 - 7) Se suprime el artículo 5 *ter*.
 - 8) En el artículo 6, se añade el apartado 3 siguiente:

«3. En el anexo I de la presente Directiva figuran una lista indicativa de irregularidades y de información en el sentido del apartado 1.»
 - 9) El artículo 8 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 8

Sanciones

1. Los Estados miembros, sin perjuicio de las obligaciones que les incumben conforme a la Directiva (UE) 2023/xxxx³⁶, establecerán un sistema de sanciones administrativas en caso de incumplimiento de las disposiciones nacionales por las que se aplican el artículo 4 y el artículo 5, apartado 2, de la presente Directiva y velarán por su aplicación. Las sanciones administrativas que se regulen serán disuasorias, eficaces y proporcionadas.
 2. Los Estados miembros velarán por que las sanciones que introduzcan en la transposición de la presente Directiva incluyan multas que se impongan a la compañía en el momento de producirse la infracción, a menos que la compañía pueda demostrar que la responsabilidad de la infracción recae en el capitán o en la tripulación, siempre que no actúe bajo las órdenes del capitán.
 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.»
- 10) Se suprime el artículo 8 *bis*.
 - 11) Se suprime el artículo 8 *ter*.

³⁶ DO L xxxx.

- 12) Se suprime el artículo 8 *quater*.
- 13) Se inserta el artículo 8 *quinquies* siguiente:

«Artículo 8 *quinquies*

Aplicación efectiva de las sanciones

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:
 - a) el tipo, la gravedad y la duración de la descarga;
 - b) el grado de culpabilidad de la persona responsable;
 - c) los daños causados por la descarga al medio ambiente o a la salud humana;
 - d) la solidez financiera de la persona responsable, teniendo en cuenta, en su caso, el volumen de negocios anual a escala mundial de la persona jurídica responsable;
 - e) los beneficios económicos que haya generado la infracción o que haya previsto obtener de ella la persona responsable;
 - f) las medidas que haya adoptado la persona responsable para evitar la descarga o paliar sus efectos;
 - g) el nivel de cooperación de la persona responsable con la autoridad competente, teniéndose especialmente en cuenta cualquier actuación destinada a eludir u obstruir una inspección u otra investigación adecuada por parte de una autoridad competente, así como
 - h) cualquier infracción anterior que hubiera cometido la persona responsable.
 2. A fin de velar por la aplicación uniforme del presente artículo, la Comisión podrá establecer, mediante actos de ejecución, normas de desarrollo sobre los criterios que deben tomar en consideración los Estados miembros al aplicar sanciones por cada tipo de sustancia contaminante conforme a la presente Directiva. Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 13.»
- 14) El artículo 10 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 10

Intercambio de información y experiencias

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/CE³⁷ (SafeSeaNet), a fin de alcanzar los objetivos siguientes:

- a) mejorar la información necesaria para la aplicación efectiva de esta Directiva, en particular la que facilita el servicio europeo de vigilancia por satélite para detectar la contaminación creado por ella (CleanSeaNet), con vistas a desarrollar métodos fiables de localización de sustancias contaminantes en el mar;
 - b) desarrollar y aplicar un sistema adecuado de control y vigilancia que integre la información que debe facilitarse con arreglo a la letra a) y la información disponible en SafeSeaNet y en otras bases de datos y herramientas de información de la Unión, especialmente por lo que se refiere a introducir información sobre las descargas reales o potenciales de residuos del sistema de depuración de los gases de escape en el módulo correspondiente de la base de datos Thetis creada mediante la Decisión de Ejecución 2015/253 de la Comisión³⁸ (Thetis-UE), a fin de facilitar la detección y el seguimiento tempranos de los buques que descarguen sustancias contaminantes y de optimizar las medidas de control del cumplimiento que emprendan las autoridades nacionales;
 - c) hacer el mejor uso posible de la información facilitada de conformidad con las letras a) y b) y comunicada por los Estados miembros con arreglo al artículo 10 *bis*, con objeto de facilitar el acceso a dicha información y su intercambio entre las autoridades competentes, las autoridades de otros Estados miembros y la Comisión, así como
 - 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.
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.»
- 15) Se insertan los artículos 10 *bis*, 10 *ter*, 10 *quater* y 10 *quinquies* siguientes:

«Artículo 10 bis

Notificaciones

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.

³⁷ 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).

³⁸ Decisión de Ejecución (UE) 2015/253 de la Comisión, de 16 de febrero de 2015, por la que se establecen las normas relativas al muestreo y los informes de conformidad con la Directiva 1999/32/CE del Consejo, por lo que respecta al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo (DO L 41 de 17.2.2015, p. 55).

2. Los Estados miembros se encargarán de que la información que figura a continuación, relativa a las actuaciones de sus autoridades competentes, se comunique a través de la herramienta electrónica de notificación contemplada en el apartado 1:
 - a) la información relativa al seguimiento por parte de las autoridades competentes de las alertas enviadas por CleanSeaNet o los motivos para no dar seguimiento a tales alertas, tan pronto como finalicen las actividades de seguimiento;
 - b) la información relativa a las inspecciones que se hayan realizado de conformidad con el artículo 6, tan pronto como finalicen;
 - c) la información relativa a las acciones que se hayan emprendido de conformidad con el artículo 7, tan pronto como se hayan completado;
 - d) la información relativa a las sanciones que se hayan aplicado de conformidad con la presente Directiva, sin demora indebida y, en cualquier caso, a más tardar el 30 de junio de cada año, respecto a las sanciones impuestas durante el año civil anterior. Se anonimizará la información relativa a las sanciones en la medida en que incluya datos personales.
3. A fin de velar por la aplicación uniforme del presente artículo, la Comisión podrá establecer, mediante actos de ejecución, normas de desarrollo sobre el procedimiento de comunicación de la información mencionado en el apartado 2, en las que, entre otras cosas, especificará el tipo de información que debe comunicarse con arreglo al procedimiento de examen establecido en el artículo 13.
4. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión las autoridades habilitadas que hayan designado para tener acceso a la herramienta de notificación establecida en el apartado 1.

Artículo 10 ter

Formación

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 Directiva.

Artículo 10 quater

Publicación de información

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.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva 2003/4/CE³⁹, la Comisión adoptará las medidas oportunas para proteger la confidencialidad de la información que haya obtenido en aplicación de la presente Directiva.

Artículo 10 quinquies

Protección de las personas que denuncien posibles infracciones

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) 2019/1937⁴⁰, sobre posibles infracciones de la presente Directiva, y transmitirá dichas denuncias al Estado miembro o a los Estados miembros afectados.
 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.
 3. La Comisión podrá limitar la aplicación de los artículos 4, 14 a 22, 35 y 36 del Reglamento (UE) 2018/1725⁴¹, a los interesados que formen parte de la denuncia presentada por el canal que se contempla en el apartado 1, o que se mencionen en ella, siempre y cuando no sean quienes presenten dicha denuncia. Esta limitación solo podrá aplicarse durante el período necesario para que las autoridades competentes del Estado miembro investiguen las denuncias a las que se hace referencia en el apartado 2.»
- 16) Se suprime el artículo 11.
 - 17) Se suprime el artículo 12.
 - 18) Se inserta el artículo 12 bis siguiente:

«Artículo 12 bis

Evaluación y revisión

1. A más tardar el [*OP, insertar la fecha: cinco años después de la fecha de transposición de la presente Directiva modificativa*], la Comisión evaluará la presente Directiva. La evaluación se basará, al menos, en lo siguiente:
 - a) la experiencia adquirida de la aplicación de la presente Directiva, y
 - b) la información notificada por los Estados miembros de conformidad con el artículo 10 *bis* y el resumen relativo a toda la Unión que se facilitará con arreglo al artículo 10 *quater*.

³⁹ 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).

⁴⁰ 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).

⁴¹ 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).

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 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.».
- 19) El artículo 13 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 13

Procedimiento de comité

1. La Comisión contará con la colaboración del Comité de Seguridad Marítima y Prevención de la Contaminación por los Buques (COSS), que se creó en virtud del artículo 3 del Reglamento (CE) n.º 2099/2002⁴². El COSS será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011⁴³.
 2. En los casos en los que se haga referencia al presente artículo, serán de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011 y el artículo 5 del Reglamento (CE) n.º 2099/2002.».
- 20) Se suprime el artículo 14.
- 21) Se suprime el artículo 15.
- 22) Se suprime el único anexo.
- 23) El texto que figura en el anexo I de la presente Directiva se añade como anexo I.
- 24) El texto que figura en el anexo II de la presente Directiva se añade como anexo II.

Artículo 2

Transposición

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el *[OP, insertar la fecha: un año después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa]*, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva.

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

⁴² Reglamento (CE) n.º 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002, por el que se crea el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS) y se modifican los reglamentos relativos a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación por los buques (DO L 324 de 29.11.2002, p. 1).

⁴³ 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).

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva, así como cualquier modificación ulterior de las mismas.

Artículo 3

Aplicación de la Directiva 2009/123/CE

Por lo que se refiere a las infracciones que deben considerarse infracciones penales con arreglo a la Directiva 2005/35/CE, modificada por la Directiva 2009/123/CE⁴⁴, y a las sanciones correspondientes, los Estados miembros que no estén vinculados por la Directiva (UE) 2023/xxx seguirán vinculados por la Directiva 2005/35/CE, modificada por la Directiva 2009/123/CE.

Artículo 4

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 5

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente / La Presidenta

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta

⁴⁴ DO L xxxx.

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA «AGENCIAS»

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

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

1.2. Política(s) afectada(s)

Movilidad y transporte — Seguridad marítima

1.3. La propuesta se refiere a

- una acción nueva
- una acción nueva a raíz de un proyecto piloto / una acción preparatoria⁴⁵
- la prolongación de una acción existente
- una fusión o reorientación de una o más acciones hacia otra / una nueva acción

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. Objetivo(s) general(es)

El objetivo de modificar la Directiva 2005/35/CE es velar por que las personas responsables de las descargas ilegales en el mar de sustancias contaminantes estén sujetas a unas sanciones disuasorias, eficaces y proporcionadas, a fin de mejorar la seguridad marítima y la protección del medio ambiente marino en relación con la contaminación procedente de buques. La revisión contribuye al Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 14 («Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos») y al ODS 3 («Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades») y además, con sus disposiciones sobre el enjuiciamiento, al ODS 16 («Paz, justicia e instituciones sólidas»).

1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

La propuesta de revisión tiene los objetivos específicos siguientes:

- incorporar normas internacionales al Derecho de la UE armonizando la Directiva con los anexos del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (Convenio Marpol 73/78) relativos a las descargas en el mar;
- contribuir a que los Estados miembros mejoren sus capacidades para detectar incidentes de contaminación, hacer verificaciones, recopilar pruebas y sancionar eficazmente a los infractores que hayan identificado, de manera armonizada y en el momento debido;
- velar por que las personas (físicas y jurídicas) responsables de las descargas ilegales procedentes de buques sean objeto de unas sanciones disuasorias, eficaces y proporcionadas;
- garantizar que se presente información de forma simplificada y efectiva en relación con los incidentes de contaminación procedente de buques y las actividades de seguimiento.

⁴⁵ Tal como se contempla en el artículo 58, apartado 2, letras a) o b), del Reglamento Financiero.

1.4.3. Resultado(s) e incidencia previstos

Especificar los efectos que la propuesta/iniciativa debería tener sobre los beneficiarios / los grupos destinatarios.

Se prevé que la presente propuesta mejore la eficacia de las sanciones y logre unas condiciones de competencia equitativas, dado que procura unas sanciones armonizadas y proporcionadas con unos niveles lo suficientemente elevados como para disuadir de las descargas ilegales.

Además, se prevé que esta propuesta conduzca a una mejora general de la eficacia de las tareas de verificación que realizan las autoridades de los Estados miembros, de manera que aumente la proporción de infractores identificados, así como que contribuya a simplificar y mejorar la información sobre la aplicación de la Directiva.

1.4.4. Indicadores de rendimiento

Precisar los indicadores para hacer un seguimiento de los avances y logros.

Se determinará la eficacia de la Directiva propuesta, con respecto al objetivo específico n.º 1, a partir del número de infracciones y del número de detecciones de hidrocarburos, sustancias líquidas nocivas, productos envasados, aguas residuales, basuras marinas y residuos de depuración descargados por los buques.

Se determinará la eficacia de la Directiva propuesta, con respecto al objetivo específico n.º 2, a partir del número de verificaciones por Estado miembro (nivel de verificación), el número de infractores que se hayan determinado como resultado de la verificación (contaminadores identificados), el número de notificaciones presentadas por informantes de irregularidades y el número de formaciones y talleres de la AESM.

Se determinará la eficacia de la Directiva propuesta, con respecto al objetivo específico n.º 3, a partir de los niveles de las multas pecuniarias impuestas y los tipos de sanciones que se hayan aplicado.

Se determinará la eficacia de la Directiva propuesta, con respecto al objetivo específico n.º 4, a partir del número de actualizaciones por Estado miembro en la herramienta de notificación, el número de descargas de buques registradas en la herramienta de notificación por Estado miembro y el número de opiniones/visitas en el sitio web público correspondiente.

1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa

1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado de la aplicación de la iniciativa

La AESM tendrá que extender los servicios de vigilancia por satélite que ofrece a las autoridades de los Estados miembros debido a la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva y modernizar el servicio CleanSeaNet para mejorar la vigilancia y la detección de los contaminantes. Se pedirá a la AESM que organice actividades de formación y elabore documentos de orientación, que deberá actualizar periódicamente. También desarrollará un canal externo de denuncia para que los informantes de irregularidades puedan presentar información sobre posibles descargas ilegales, y mejorará los servicios marítimos integrados. La AESM estará obligada asimismo a desarrollar y mantener una nueva herramienta de notificación para que los Estados miembros informen sobre todos los incidentes de contaminación procedente de buques, así como a crear un sitio web para mantener informado al público sobre la contaminación procedente de buques.

En total, se necesitarán 9 EJC para contribuir a la prestación de servicios añadidos de vigilancia por satélite y otros 3 EJC que ayuden a desarrollar los servicios marítimos integrados. De todos estos puestos, solo se necesitará uno en el próximo MFP.

- 1.5.2. *Valor añadido de la intervención de la Unión (puede derivarse de distintos factores, como mejor coordinación, seguridad jurídica, mejora de la eficacia o complementariedades). A efectos del presente punto, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la Unión» el valor resultante de una intervención de la Unión que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada.*

Motivos para actuar en el ámbito europeo (*ex ante*) [...]

Los enfoques nacionales divergentes en este ámbito pueden complicar una cooperación eficaz entre los Estados miembros y permiten a los infractores eludir las sanciones. La mayor vulnerabilidad de algunas regiones y la divergencia de capacidades de los Estados miembros a la hora de verificar y perseguir los casos de contaminación procedente de buques hacen necesaria la intervención de la UE, especialmente por lo que se refiere a ofrecer medidas de acompañamiento útiles a través de herramientas digitales comunes de la AESM. Dado el carácter internacional del transporte marítimo, existe una necesidad clara de contar con un marco transfronterizo que garantice la igualdad de trato a los operadores de buques, independientemente del lugar en el que se haya producido el incidente de contaminación.

Valor añadido de la Unión que se prevé generar (*ex post*) [...]

La actuación de la UE garantiza unas condiciones de competencia equitativas y facilita la verificación y el enjuiciamiento nacionales, así como control del cumplimiento transfronterizo, lo cual da lugar a sanciones más disuasorias. La intervención de la UE aportará un claro valor añadido a la lucha contra la contaminación procedente de buques, que suele tener una dimensión transnacional, en comparación con lo que los Estados miembros pueden lograr por sí solos. Además, gracias a una mayor clarificación del régimen de responsabilidad de la UE y a la mejora de la vigilancia por satélite, que abarca más tipos de contaminantes gracias a la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva en consonancia con el Convenio Marpol 73/78, se prevé una aplicación más eficiente y eficaz de las obligaciones a las que están sujetos los Estados miembros.

- 1.5.3. *Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores*

Las herramientas de la AESM han demostrado ser eficaces y beneficiosas para los Estados miembros en el contexto de la consecución de los objetivos de la Directiva. El aumento de la vigilancia por satélite ha contribuido a mejorar la detección de descargas ilegales e indirectamente a prevenir la contaminación del medio marino procedente de buques. Sin embargo, tras una evaluación de la Directiva, se ha constatado que no se alcanzaron plenamente sus objetivos, aunque fueran adecuados, y que su ámbito de aplicación es limitado.

Ha tenido éxito la implantación del servicio CleanSeaNet, un instrumento de la vigilancia por satélite, pero debe seguir desarrollándose esta herramienta para abarcar el ámbito de aplicación ampliado de la Directiva.

Los resultados de la evaluación general *ex post* se reflejan en la evaluación de impacto que acompaña a la presente iniciativa, que se resume en el cuadro 2.

1.5.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados*

La revisión propuesta es un resultado clave de la Comunicación de la Comisión sobre una Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, que establece la visión de la UE de un sistema de transporte más sostenible en el futuro. La Estrategia anunciaba que la Comisión tenía previsto iniciar una revisión importante de la legislación vigente, entre la que cabe citar la contaminación procedente de buques, que estaba prevista para 2022 (en el marco de la iniciativa emblemática 2: crear aeropuertos y puertos sin emisiones). Con esta revisión, se mejorará la calidad del aire a nivel local, de forma que se contribuya a mejorar la salud de las personas que residen en las inmediaciones.

La revisión propuesta creará sinergias con otros elementos del marco regulador de la UE, en particular con la Directiva (UE) 2019/883, relativa a las instalaciones portuarias receptoras, la Directiva relativa a la protección del medio ambiente mediante el Derecho penal, la Directiva 2009/21/CE, sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento, la Directiva 2009/16/CE, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto, y la Directiva 2009/18/CE, sobre la investigación de accidentes.

La propuesta es compatible con el marco financiero plurianual actual, aunque requerirá una reprogramación de la rúbrica 1 en lo que respecta a la contribución anual a la AESM (compensación presupuestaria por una reducción compensatoria del gasto programado en el marco del MCE «Transporte» (línea presupuestaria 02 03 01). El impacto presupuestario de la propuesta actual ya está incluido en el presupuesto de la propuesta de la Comisión de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la Agencia Europea de Seguridad Marítima y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1406/2002.

El impacto presupuestario más allá del actual MFP es un resumen indicativo, sin perjuicio de un futuro acuerdo sobre el MFP.

1.5.5. *Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles, incluidas las posibilidades de reasignación*

El impacto presupuestario de esta iniciativa está vinculado a los recursos añadidos que se necesitan para establecer servicios añadidos de vigilancia por satélite destinados a las autoridades de los Estados miembros mediante la mejora del servicio CleanSeaNet, ofrecer formación y orientación, desarrollar y mantener una nueva herramienta de notificación, ampliar los servicios marítimos integrados, y crear un nuevo sitio web para mantener informado al público sobre la contaminación procedente de buques, así como las tareas correspondientes de recopilación de datos, seguimiento e información con arreglo a la Directiva propuesta. Se trata de tareas nuevas que se encomiendan a la AESM, que pasarán a ser permanentes y que no implican ninguna disminución o supresión parcial de las tareas vigentes.

La necesidad de disponer de más recursos humanos no puede satisfacerse mediante una reasignación de tareas, de modo que las necesidades presupuestarias añadidas se cubrirán mediante la compensación de los programas vigentes que gestiona la Dirección General de Movilidad y Transportes (DG MOVE) en el marco financiero plurianual actual.

El aumento de los créditos para la AESM se contrarrestará con una reducción compensatoria del gasto programado en el marco del MCE «Transporte» (línea presupuestaria 02 03 01). El impacto presupuestario de la propuesta actual ya está incluido en el presupuesto de la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la Agencia Europea

de Seguridad Marítima y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1406/2002, que ha presentado la Comisión.

El impacto presupuestario más allá del actual MFP es un resumen indicativo, sin perjuicio de un futuro acuerdo sobre el MFP.

1.6. Duración e incidencia financiera de la propuesta/iniciativa

Duración limitada

- Propuesta/iniciativa en vigor desde el [DD/MM]AAAA hasta el [DD/MM]AAAA
- Incidencia financiera desde AAAA hasta AAAA

Duración ilimitada

- Ejecución: fase de puesta en marcha a partir de 2025,
- y pleno funcionamiento a partir de la última fecha.

1.7. Método(s) de ejecución presupuestaria previsto(s)⁴⁶

Gestión directa a cargo de la Comisión

- agencias ejecutivas

Gestión compartida con los Estados miembros

Gestión indirecta mediante delegación de tareas de ejecución presupuestaria en:

- organizaciones internacionales y sus agencias (especificar);
- el BEI y el Fondo Europeo de Inversiones;
- los organismos a los que se hace referencia en los artículos 70 y 71;
- organismos de Derecho público;
- organismos de Derecho privado investidos de una misión de servicio público, en la medida en que presenten garantías financieras suficientes;
- organismos de Derecho privado de un Estado miembro a los que se haya encomendado la ejecución de una colaboración público-privada y que presenten garantías financieras suficientes;
- organismos o personas a quienes se haya encomendado la ejecución de acciones específicas en el marco de la PESC, de conformidad con el título V del TUE, y que estén identificadas en el acto de base correspondiente.

Observaciones

La gestión de la Directiva propuesta correrá a cargo, en general, de los servicios de la Comisión, con los que colaborará la Agencia Europea de Seguridad Marítima, según proceda.

Los Estados miembros deberán incorporar a su legislación las disposiciones de la Directiva en el plazo correspondiente.

⁴⁶ Los detalles sobre los métodos de ejecución presupuestaria y las referencias al Reglamento Financiero pueden consultarse en el sitio BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Normas en materia de seguimiento e información

Especificar la frecuencia y las condiciones de dichas medidas.

La Comisión o la AESM comprobarán que los Estados miembros faciliten información de retorno, de forma eficaz y en su debido momento, en relación con las alertas de CleanSeaNet, y que se cargue periódicamente en la herramienta de notificación la información sobre la recogida de pruebas y las sanciones que se impongan. También se desarrollará un sitio web de la UE con indicadores básicos sobre el índice de ejecución y la información clave que no sea confidencial, que se actualizará periódicamente con datos de la herramienta de notificación para mantener informado al público sobre la aplicación y acerca de los incidentes de contaminación.

La AESM, en nombre de la Comisión, llevará a cabo visitas a los Estados miembros para verificar las operaciones sobre el terreno. En los informes de las visitas correspondientes, se determinarán las deficiencias y los ámbitos susceptibles de mejora. La AESM también llevará a cabo un análisis horizontal y ofrecerá asistencia técnica; dará indicaciones sobre el funcionamiento de la legislación e identificará los posibles déficits y lo que pueda hacerse para subsanarlos, e informará de todo ello a la Comisión y a los Estados miembros.

La Comisión, en el marco de un grupo de expertos, elaborará actos de ejecución y directrices interpretativas para que los Estados miembros apliquen la Directiva de forma armonizada.

2.2. Sistema(s) de gestión y de control

2.2.1. *Justificación del modo / de los modo(s) de gestión, el/los mecanismo(s) de aplicación de la financiación, de las modalidades de pago y de la estrategia de control propuestos*

La Comisión será, en general, responsable de la aplicación de la Directiva propuesta, así como de la evaluación de su eficacia y de la propuesta de revisiones cuando sea necesario. La Comisión contará con la colaboración de la AESM, en su caso, en lo referente a la prestación de servicios informáticos y el desarrollo de las herramientas informáticas necesarias para las disposiciones en materia de notificación, seguimiento y verificación de la Directiva propuesta, así como en la organización de actividades de formación. Se exigirá a los Estados miembros que incorporen la Directiva a su legislación nacional en el plazo mencionado en ella. También se instará a los Estados miembros a que controlen el cumplimiento, especialmente mediante la aplicación de sanciones administrativas en caso de incumplimiento. Las actividades de control del cumplimiento podrán llevarse a cabo como parte de las inspecciones ordinarias, especialmente cuando el Estado rector del puerto efectúe los controles correspondientes.

2.2.2. *Información relativa a los riesgos identificados y al /a los sistema(s) de control interno establecidos para atenuarlos*

Si bien la Comisión será, en general, responsable de aplicar la Directiva propuesta, y de evaluar su aplicación y cumplimiento, la Agencia Europea de Seguridad Marítima se encargará de la ejecución de su funcionamiento y de la aplicación de su marco de control interno. Será preciso desarrollar herramientas y módulos informáticos, así como proporcionar formación a las autoridades de los Estados miembros, que deberán asumir el control del cumplimiento.

La AESM es el actor mejor situado para ocuparse de la notificación y la evaluación de las tareas de cumplimiento, ya que se tratará de un trabajo técnico que requiere una gran experiencia en gestión de datos, así como un conocimiento profundo de la complejidad de las cuestiones técnicas relacionadas con las descargas ilegales y la contaminación procedente de buques.

Por otro lado, los Estados miembros son los más indicados para controlar el cumplimiento de la Directiva propuesta, que se hará de manera armonizada gracias al intercambio de información y experiencias y al cumplimiento de sus responsabilidades como partes en el Convenio Marpol 73/78.

La DG MOVE aplicará también los controles necesarios, en consonancia con la estrategia de supervisión que adoptó en 2017 sobre las relaciones de la Dirección General con las agencias descentralizadas y las empresas comunes. En el marco de esta estrategia, la DG MOVE supervisa los indicadores de rendimiento para la ejecución del presupuesto, las recomendaciones de auditoría y los asuntos administrativos. Y la Agencia presentará un informe semestral. Los controles que se realicen a la supervisión de la Agencia, así como las verificaciones de la gestión financiera y presupuestaria correspondiente, se ajustan a la estrategia de control de la DG MOVE, que se actualizó en 2022.

A su vez, el sistema de control interno y de gestión del riesgo de la AESM cubrirá los recursos añadidos que se han puesto a su disposición; este sistema, que está armonizado con las normas internacionales pertinentes, comprende controles específicos para prevenir los conflictos de intereses y asegurar la protección de los informantes de irregularidades.

2.2.3. *Estimación y justificación de la relación coste/beneficio de los controles (ratio «gastos de control ÷ valor de los correspondientes fondos gestionados»), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre)*

En el marco de la propuesta de Directiva, se ampliará la financiación a la AESM, que se encargará de desarrollar herramientas y módulos informáticos y de proporcionar formación a las autoridades de los Estados miembros.

La AESA es plenamente responsable de la ejecución de su presupuesto, mientras que la Dirección General de Movilidad y Transportes (DG MOVE) se encarga del pago periódico de las contribuciones a la Agencia que establezca la Autoridad Presupuestaria. El nivel previsto de riesgo de error en el momento del pago y en el momento del cierre es similar al de las subvenciones presupuestarias que se conceden a la Agencia.

No es probable que las tareas añadidas resultantes de la revisión propuesta generen controles adicionales específicos. Por tanto, se prevé que se mantenga estable el coste de los controles para la DG MOVE (medido con respecto al valor de los fondos gestionados).

2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

Especificar las medidas de prevención y protección existentes o previstas, por ejemplo, en la estrategia de lucha contra el fraude.

La Directiva propuesta regula la prevención de la contaminación, por lo que no se incluyen medidas específicas de lucha contra el fraude.

La AESA aplica los principios de lucha contra el fraude de las agencias descentralizadas de la UE, en consonancia con el enfoque de la Comisión. En marzo de 2021, la Agencia adoptó una estrategia de lucha contra el fraude actualizada, que se basa en la metodología y las orientaciones para este tipo de estrategias presentadas por la OLAF, así como en la estrategia de lucha contra el fraude de la DG MOVE. Esta estrategia proporciona un marco que aborda las cuestiones de la prevención, la detección y las condiciones para la investigación del fraude a nivel de la Agencia. La AESM adapta y mejora continuamente sus políticas y acciones a fin de promover el máximo nivel de integridad de su personal, contribuir a una prevención y detección eficaces del riesgo de fraude y establecer los procedimientos adecuados para notificar y gestionar posibles casos de fraude y sus resultados. Además, la AESM adoptó en 2015 su política en materia de conflictos de intereses para el Consejo de Administración.

La AESA colabora con los servicios de la Comisión en aspectos relativos a la prevención del fraude y las irregularidades. La Comisión se encargará de que prosiga y se intensifique esta cooperación.

La Directiva propuesta recoge normas claras y detalladas sobre los mecanismos jurídicos de control del cumplimiento para que los operadores económicos no eludan las obligaciones establecidas en este control. La Comisión velará por que se adopten las medidas adecuadas para proteger los intereses financieros de la Unión mediante controles efectivos y, en caso de detectarse irregularidades, fraude o incumplimiento de obligaciones, mediante su notificación.

La Comisión también adoptará las medidas oportunas para proteger la confidencialidad de la información que se obtenga en aplicación de la presente Directiva y se publique.

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)

- Líneas presupuestarias existentes

En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número	CD/CND ⁴⁷ .	de los países de la AELC ⁴⁸	de los países candidatos y candidatos	de otros terceros países	otros ingresos afectados

⁴⁷ CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

⁴⁸ AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

				potenciales 49		
1	02 10 02	CND	SÍ	NO	NO	NO

- Nuevas líneas presupuestarias solicitadas

En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gastos	Contribución			
	Número	CD/CND	de los países de la AELC	de los países candidatos y candidatos potenciales	de otros terceros países	otros ingresos afectados
	[XX.YY.YY.YY]		SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO

⁴⁹ Países candidatos y, en su caso, candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

3.2. Incidencia estimada en los gastos

3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los gastos

En millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del marco financiero plurianual	1.	Mercado único, innovación y economía digital
--	----	--

Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM)			Año 2025	Año 2026	Año 2027	Año 2028-2034	TOTAL
Título 1:	Créditos de compromiso	(1)	0,513	1,881	1,881	14,364	18,639
	Créditos de pago	(2)	0,513	1,881	1,881	14,364	18,639
Título 2:	Créditos de compromiso	(1 a)					
	Créditos de pago	(2 a)					
Título 3:	Créditos de compromiso	(3 a)	6,450	7,050	7,250	46,650	67,400
	Créditos de pago	(3 b)	6,450	7,050	7,250	46,650	67,400
TOTAL de los créditos de operaciones de la AESM	Créditos de compromiso	= 1 + 1 a + 3 a	6,963	8,931	9,131	61,014	86,039
	Créditos de pago	= 2 + 2 a + 3 b	6,963	8,931	9,131	61,014	86,039

El impacto presupuestario más allá del actual MFP es un resumen indicativo, sin perjuicio de un futuro acuerdo sobre el MFP.

Rúbrica del marco financiero plurianual	7.	«Gastos administrativos»
--	-----------	--------------------------

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año N	Año N + 1	Año N + 2	Año N + 3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			TOTAL
DG: <.....>									
• Recursos humanos									
• Otros gastos administrativos									
TOTAL para la DG <.....>	Créditos								

TOTAL de los créditos de operaciones correspondientes a la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual	(Total de los créditos de compromiso = total de los créditos de pago)								
---	---	--	--	--	--	--	--	--	--

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año 2025	Año 2026	Año 2027	Año 2028-2034	TOTAL
TOTAL de los créditos correspondientes a las RÚBRICAS 1 a 7 del marco financiero plurianual	Créditos de compromiso	6,963	8,931	9,131	61,014	86,039
	Créditos de pago	6,963	8,931	9,131	61,014	86,039

El impacto presupuestario más allá del actual MFP es un resumen indicativo, sin perjuicio de un futuro acuerdo sobre el MFP.

3.2.2. Incidencia estimada en los créditos de la AESM

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de operaciones.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de operaciones, tal como se explica a continuación:

Importes en millones EUR (al tercer decimal)

Indicar los objetivos y los resultados ↓			Año N	Año N + 1	Año N + 2	Año N + 3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)										TOTAL			
	RESULTADOS																			
	Tipo ⁵⁰	Coste medio	° Z	Coste	° Z	Coste	° Z	Coste	° Z	Coste	° Z	Coste	° Z	Coste	° Z	Coste	° Z	Coste	Número total	Coste total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1 ⁵¹ ...																				
- Resultado																				
- Resultado																				
- Resultado																				
Subtotal del objetivo específico n.º 1																				
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2 ...																				
- Resultado																				
Subtotal del objetivo específico n.º 2																				

⁵⁰ Los resultados son productos y servicios que deben suministrarse (por ejemplo: número de intercambios de estudiantes financiados, número de km de carreteras construidas, etc.).

⁵¹ Tal como se describe en el punto 1.4.2. «Objetivo(s) específico(s)...».

COSTE TOTAL																	
--------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

En su caso, los importes reflejan la suma de la contribución de la Unión a la Agencia y otros ingresos de esta (tasas e ingresos).

3.2.3. Incidencia estimada en los recursos humanos de la AESM

3.2.3.1. Resumen

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos administrativos
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos administrativos, tal como se explica a continuación:

Millones EUR (al tercer decimal) En su caso, los importes reflejan la suma de la contribución de la Unión a la agencia y otros ingresos de esta (tasas e ingresos).

	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Año 2028-2034	TOTAL
--	-------------	-------------	-------------	------------------	-------

Agentes temporales (categoría AD)	0,428	1,539	1,539	11,97	15,476
Agentes temporales (categoría AST)	0,086	0,342	0,342	2,394	3,164
Agentes contractuales					
Expertos nacionales en comisión de servicios					

TOTAL	0,514	1,881	1,881	14,364	18,64
--------------	--------------	--------------	--------------	---------------	--------------

El impacto presupuestario más allá del actual MFP es un resumen indicativo, sin perjuicio de un futuro acuerdo sobre el MFP. Necesidades de personal (EJC):

	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Año 2028-2034	TOTAL
--	-------------	-------------	-------------	------------------	-------

Agentes temporales (categoría AD)	5	9	9	10	10
Agentes temporales (categoría AST)	1	2	2	2	2
Agentes contractuales					
Expertos nacionales en comisión de servicios					

TOTAL	6	11	11	12	12
--------------	----------	-----------	-----------	-----------	-----------

El impacto presupuestario más allá del actual MFP es un resumen indicativo, sin perjuicio de un futuro acuerdo sobre el MFP.

La AESM empezará a preparar la contratación tan pronto como se adopte la propuesta. Los costes se calculan partiendo de la hipótesis de que se contrate a los 6 EJC a partir del 1 de julio de 2025. Por tanto, solo se necesita el 50 % de los costes de los recursos humanos durante el primer año.

3.2.3.2. Necesidades estimadas de recursos humanos para la DG matriz

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de recursos humanos.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, tal como se explica a continuación:

Estimación que debe expresarse en valores enteros (o, a lo sumo, con un decimal)

	Año N	Año N + 1	Año N + 2	Año N + 3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
• Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)							
20 01 02 01 y 20 01 02 02 (sede y oficinas de Representación de la Comisión)							
20 01 02 03 (Delegaciones)							
01 01 01 01 (Investigación indirecta)							
10 01 05 01 (Investigación directa)							
• Personal externo (en unidades de equivalente a jornada completa: EJC) EJC)⁵²							
20 02 01 (AC, ENCS, INT de la «dotación global»)							
20 02 03 (AC, AL, ENCS, INT y JPD en las Delegaciones)							
Línea(s) presupuestaria(s) (especificar) ⁵³	- en la sede ⁵⁴						
	- en las Delegaciones						
01 01 01 02 (AC, ENCS, INT - investigación indirecta)							
10 01 05 02 (AC, ENCS, INT - investigación directa)							
Otras líneas presupuestarias (especificar)							
TOTAL							

⁵² AC = agente contractual; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios; INT = personal de empresas de trabajo temporal («intérimaires»); JPD= joven profesional en delegación.

⁵³ Sublímite para el personal externo con cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»).

⁵⁴ Principalmente para los fondos de la política de cohesión de la UE, el Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural (Feader) y el Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura (FEMPA).

El personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción y/o reasignado dentro de la DG cubrirá las necesidades en materia de recursos humanos; este personal se complementará, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

Descripción de las tareas que deben llevarse a cabo:

Funcionarios y agentes temporales	
Personal externo	

En el anexo V, sección 3, debe incluirse una descripción del cálculo del coste de las unidades de EJC.

3.2.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente*

- La propuesta/iniciativa es compatible con el marco financiero plurianual vigente.
- La propuesta/iniciativa implicará la reprogramación de la rúbrica correspondiente del marco financiero plurianual.

Las tareas asignadas a la AESM requerirán una reprogramación de la línea presupuestaria para la contribución anual a la Agencia (línea 02 10 02) en el marco financiero plurianual actual. El aumento de los créditos para la AESM se contrarrestará con una reducción compensatoria del gasto programado en el marco del MCE «Transporte» (línea presupuestaria 02 03 01), en el marco financiero plurianual actual. El impacto presupuestario más allá del actual MFP es un resumen indicativo, sin perjuicio de un futuro acuerdo sobre el MFP.

- La propuesta/iniciativa requiere la aplicación del Instrumento de Flexibilidad o la revisión del marco financiero plurianual⁵⁵.

Explicar qué es lo que se requiere, precisando las rúbricas y líneas presupuestarias afectadas y los importes correspondientes.

3.2.5. *Contribución de terceros*

- La propuesta/iniciativa no prevé la cofinanciación por terceros.
- La propuesta/iniciativa prevé la cofinanciación que se estima a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

	Año N	Año N + 1	Año N + 2	Año N + 3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			Total
Especificar el organismo de cofinanciación								
TOTAL de los créditos cofinanciados								

⁵⁵ Véanse los artículos 12 y 13 del Reglamento (UE, Euratom) 2093/2020 del Consejo, de 17 de diciembre de 2020, por el que se establece el marco financiero plurianual para el período 2021-2027.

3.3. Incidencia estimada en los ingresos

- La propuesta/iniciativa no tiene incidencia financiera en los ingresos.
- La propuesta/iniciativa tiene la incidencia financiera que se indica a continuación:

- en los recursos propios
- en otros ingresos

indicar si los ingresos se asignan a líneas de gasto

En millones EUR (al tercer decimal)

Línea presupuestaria de ingresos:	Créditos disponibles para el ejercicio presupuestario en curso	Incidencia de la propuesta/iniciativa ⁵⁶					Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
		Año N	Año N + 1	Año N + 2	Año N + 3				
Artículo									

En el caso de los ingresos diversos «asignados», especificar la línea o líneas presupuestarias de gasto en la(s) que repercuta(n)

Especificar el método de cálculo de la incidencia en los ingresos.

⁵⁶ Por lo que se refiere a los recursos propios tradicionales (derechos de aduana, cotizaciones sobre el azúcar), los importes indicados deben ser importes netos, es decir, importes brutos tras la deducción del 20 % de los gastos de recaudación.