



Bruselas, 30 de noviembre de 2023
(OR. en)

16107/23

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

**TRANS 544
MAR 158
CODEC 2311
OMI 85
IA 329
DROIPEN 171
ENV 1400**

INFORME

| | |
|-----------------|--|
| De: | Secretaría General del Consejo |
| A: | Consejo |
| N.º doc. prec.: | 15667/23 + COR 1 |
| N.º doc. Ción.: | 10119/23 + ADD 1 |
| 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 – <i>Orientación general</i> |

I. INTRODUCCIÓN

1. El 1 de junio de 2023, la Comisión transmitió la propuesta de referencia al Parlamento Europeo y al Consejo.
2. La propuesta se refiere a la modificación de la Directiva 2005/35/CE¹ relativa a la contaminación procedente de buques y a la introducción de sanciones, incluidas las sanciones penales, para las infracciones de contaminación.

¹ DO L 255 de 30.9.2005, p. 11.

3. La Directiva 2005/35/CE regula las sanciones aplicables a las descargas ilegales de hidrocarburos y sustancias nocivas líquidas de los buques 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 esas 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.
4. La revisión de la Directiva tiene los siguientes objetivos específicos principales:
- 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; a tal fin, la Comisión ha propuesto ampliar el ámbito de aplicación actual, que abarca únicamente el petróleo (anexo I del Convenio Marpol) y las sustancias nocivas líquidas transportadas a granel (anexo II), a las sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos (anexo III), a las aguas sucias de los buques (anexo IV) y a las basuras de los buques (anexo V), así como los residuos de los sistemas de depuración de los gases de escape (parte del anexo VI);
 - suprimir las disposiciones relativas a las sanciones penales por razones de coherencia jurídica con la Directiva sobre delitos contra el medio ambiente (actualmente en fase de negociación);
 - 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;
 - apoyar a los Estados miembros reforzando 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;
 - 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.

5. La propuesta es una de las iniciativas de la UE encaminadas a reducir la contaminación del transporte marítimo en sus mares y está en consonancia con la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente¹ y el Plan de Acción «Contaminación Cero»². Forma parte del paquete de seguridad marítima de la Comisión³.
6. La propuesta iba acompañada de una evaluación de impacto y un informe de evaluación⁴. La evaluación de impacto se presentó y examinó a fondo en una reunión del grupo de trabajo, y no planteó ningún problema importante a las delegaciones.

II. EXAMEN POR OTRAS INSTITUCIONES

7. El 7 de julio de 2023, la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) del Parlamento Europeo nombró ponente a D. Marian-Jean Marinescu (PPE, Rumanía). La Comisión TRAN aprobó su proyecto de informe el 16 de noviembre de 2023 y decidió entablar negociaciones interinstitucionales.
8. El 20 de septiembre de 2023 el Comité Económico y Social Europeo aprobó su dictamen sobre la propuesta⁵. El 23 de junio de 2023, el Comité Europeo de las Regiones decidió no emitir dictamen.
9. El 28 de septiembre de 2023⁶, la Cámara de los Diputados italiana emitió un dictamen favorable sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad.

III. ESTADO DE LOS TRABAJOS EN EL CONSEJO

10. El Grupo «Transporte Marítimo» estudió la propuesta en cuatro reuniones, que comenzaron el 7 de noviembre de 2023.

¹ 14012/20 + ADD 1.

² 8753/21.

³ 10160/23.

⁴ 10119/23 ADD 2 REV 1 + ADD 3 REV 1 + ADD 4.

⁵ 13364/23.

⁶ 13859/23.

11. En su reunión del 29 de noviembre de 2023, el Comité de Representantes Permanentes confirmó su apoyo al último texto transaccional y recomendó que el Consejo alcanzara una orientación general en la sesión del Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía (Transporte) del 4 de diciembre de 2023.
12. Todas las delegaciones han expresado su apoyo general a los objetivos de la propuesta de la Comisión, en interés de la protección del medio marino.
13. No obstante, sobre la base de las observaciones de los Estados miembros, es necesario introducir una serie de cambios en la propuesta de la Comisión. Muchos de estos cambios tienen por objeto garantizar la claridad y la coherencia y dar suficiente flexibilidad a los Estados miembros a la hora de aplicar la Directiva, teniendo en cuenta las diferencias entre los sistemas jurídicos de los mismos, su ubicación geográfica, sus recursos y sus capacidades. A continuación se exponen los cambios de fondo que deben tenerse en cuenta.
14. Muchas delegaciones expresaron su preocupación por la delimitación entre sanciones administrativas y penales, así como por el vínculo entre esta propuesta y el proyecto de Directiva sobre delitos contra el medio ambiente. Para aclarar esta cuestión, la Presidencia propone varios cambios: por ejemplo, se ha añadido la palabra «administrativas» antes de «sanciones» tanto en el nuevo título de la Directiva como en el título del artículo 8; asimismo, el considerando 9 modificado ofrece garantías adicionales de que la propuesta se refiere únicamente a las sanciones administrativas y explica la relación con el proyecto de Directiva sobre delitos contra el medio ambiente.
15. Por lo que se refiere a las definiciones (artículo 2), solo se proponen algunos ajustes o correcciones.
16. La Comisión ha propuesto dos artículos, uno titulado «Infracciones» (artículo 4) y otro titulado «Excepciones» (artículo 5). Esto dio lugar a cierta confusión, ya que el artículo 4, tal como estaba redactado por la Comisión, no solo se refería a las infracciones, sino también a algunas de las excepciones del Convenio Marpol 73/78, según las cuales una descarga de sustancias contaminantes no se considera una infracción, mientras que el artículo 5 remitía a determinadas zonas marítimas (en el artículo 3) en las que, en virtud de los anexos I, II y VI del Convenio Marpol 73/78, la descarga, en determinadas condiciones, tampoco se considerará una infracción. Por consiguiente, la Presidencia propone que se fusionen los artículos 4 y 5 (se suprimirá el artículo 5), añadiendo al mismo tiempo referencias a excepciones adicionales en el Convenio Marpol 73/78 y a excepciones en el Código Internacional para los Buques que Operen en Aguas Polares («Código Polar»).

17. Por lo que se refiere a la responsabilidad, la Presidencia propone, en su opinión, ampliar el ámbito de aplicación de la Directiva haciendo referencia, en su artículo 4, apartado 2, no a las «personas físicas y jurídicas» como propuso la Comisión, sino a «cualquier compañía» o «aquellas que puedan ser consideradas responsables de haber cometido una infracción». Esto significa que cualquier entidad o persona podría ser considerada responsable de una descarga ilegal. En el artículo 8, apartado 2, se incluye una disposición muy similar. En general, en relación con el artículo 8 («Sanciones administrativas»), que obliga a los Estados miembros a establecer un sistema de sanciones administrativas (incluidas las multas) para las infracciones, la Presidencia ha intentado encontrar una solución equilibrada que tenga en cuenta los diferentes sistemas jurídicos de los Estados miembros, incluidos aquellos que, por razones constitucionales, tienen dificultades para establecer sanciones administrativas (véase el artículo 8, apartado 4.).
18. Otra disposición importante y delicada es el artículo 8 *quinquies* («Aplicación efectiva de las sanciones»). Este artículo establece una serie de circunstancias pertinentes que las autoridades competentes deben tener en cuenta a la hora de determinar y aplicar el tipo y el nivel de una sanción administrativa a una persona responsable. Los Estados miembros consideraron que este artículo, tal como lo había propuesto la Comisión, era demasiado limitativo y restrictivo. Por consiguiente, la Presidencia propone flexibilizarlo indicando que las autoridades competentes podrán tener en cuenta una lista indicativa de circunstancias («incluidas, entre otras»). Se ha suprimido el criterio relativo al grado de culpabilidad de la persona responsable [artículo 8 *quinquies*, apartado 1, letra b)], por considerarse que interfiere con el Derecho procesal de los Estados miembros. La Comisión también había propuesto que se pudiera adoptar un acto de ejecución para establecer normas de desarrollo sobre los criterios que deben tomar en consideración los Estados miembros al aplicar sanciones (artículo 8 *quinquies*, apartado 2). Se suprime esta disposición porque los Estados miembros consideran que estos criterios tan importantes deben mencionarse en la propia Directiva.

19. La modificación más importante que se propone en el artículo 10 («Intercambio de información y experiencias») se refiere al apartado 1, letra d). A este respecto, la Comisión ha propuesto que los Estados miembros velen por que las autoridades competentes comprueben cada año al menos el 10 % de las alertas enviadas por el servicio europeo de vigilancia por satélite para detectar la contaminación (CleanSeaNet). Los Estados miembros tienen diferentes puntos de vista sobre esta disposición. Algunos podrían aceptar el porcentaje de verificación del 10 %, otros aceptarían un intervalo (5-15 %) y otros preferirían que no se hiciera referencia a un determinado porcentaje o que se suprimiera esta disposición. La Presidencia propone un enfoque equilibrado y flexible: en primer lugar, la comprobación solo afectaría a las alertas más fiables («clase A»); en segundo lugar, la disposición haría referencia únicamente a «un determinado porcentaje» y, en tercer lugar, correspondería a los Estados miembros, en función de sus capacidades, decidir el porcentaje para cada año. Por último, se ha incluido una puntualización del significado de «verificar», con una explicación más detallada en el considerando 13, y la obligación de comunicar el porcentaje a la Comisión para garantizar cierta previsibilidad.
20. De conformidad con el artículo 10 *bis* («Notificaciones»), la Comisión establecerá una herramienta electrónica de notificación que le servirá para recoger e intercambiar información. Sobre este extremo, la Presidencia propone algunas modificaciones para reducir la carga administrativa de los Estados miembros estableciendo plazos más razonables para comunicar la información: tal comunicación sería necesaria únicamente cuando todos los procedimientos hayan concluido y lo más pronto posible una vez se hayan adoptado determinadas medidas, como inspecciones.
21. La Presidencia sugiere que la formación (artículo 10 *ter*) destinada a las autoridades responsables de la detección, la verificación y el control del cumplimiento de la Directiva solo sea impartida por la Comisión a petición de un Estado miembro, y no de manera general a todos los Estados miembros. Se ha incluido una disposición similar en todas las propuestas legislativas del paquete de seguridad marítima examinadas hasta la fecha.
22. Por lo que se refiere a la publicación de información por parte de la Comisión sobre la aplicación y el control del cumplimiento de la Directiva en toda la Unión (artículo 10 *quater*), la Presidencia propone que solo se realice cuando hayan concluido todos los procedimientos pertinentes, y que el resumen pueda (no que deba) incluir la información enumerada en el anexo II de la Directiva. Esto reduce las obligaciones de notificación de los Estados miembros. En el anexo II se introducen los cambios correspondientes para que la lista tenga carácter indicativo.

23. En cuanto al artículo 10 *quinquies*, relativo a la protección de los denunciantes, la Presidencia propone modificaciones mínimas pero importantes, a saber, hacer referencia al Reglamento General de Protección de Datos y proteger no solo a los propios denunciantes, sino también los datos que estos notifiquen.
24. En el artículo 12 *bis* («Evaluación y revisión»), la Comisión ha propuesto que se evalúe la posibilidad de modificar el ámbito de aplicación de la Directiva, en caso necesario, teniendo en cuenta las normas internacionales para la prevención de la contaminación atmosférica (por ejemplo, en lo que se refiere a SO_x y NO_x), así como otras normas que regulan las descargas de los buques (como por ejemplo carbono negro, residuos marinos, pérdida de contenedores, pérdida de granza y ruido subacuático). A este respecto, la Presidencia toma nota de que la Comisión tiene libertad para evaluar todos los aspectos pertinentes de la contaminación procedente de buques cuando lleve a cabo su evaluación. Sin embargo, dado que algunos de los ejemplos son objeto de controversia, la Presidencia propone una formulación más general que haga referencia a «normas internacionales nuevas o actualizadas para la prevención de la contaminación de las aguas por los buques».
25. Algunos Estados miembros sin litoral han expresado su preocupación por la carga administrativa innecesaria que supone transponer determinadas disposiciones de la Directiva cuya aplicación práctica es imposible en lo que a ellos respecta por no tener acceso al mar o puertos marítimos. Por consiguiente, la Presidencia propone incluir una excepción específica de transposición para aquellos Estados miembros que, por razones geográficas, no puedan aplicar determinadas disposiciones bien definidas.
26. Por último, se propone ampliar a cuatro años (cuarenta y ocho meses) el plazo de transposición propuesto por la Comisión (que era de un año a partir de la entrada en vigor de la Directiva de modificación).
27. Dinamarca mantiene una reserva de estudio parlamentario. Grecia ha expresado cierta preocupación por la fusión de los artículos 4 y 5.
28. En esta fase del procedimiento, la Comisión mantiene una reserva de procedimiento sobre todas las enmiendas a su propuesta.

29. Además, la Comisión tiene reservas particulares en relación con el artículo 4, apartado 2, el artículo 8, apartado 2, y el considerando 9, que —con la utilización en la propuesta de la Presidencia de los términos «pueden» o «puedan»— implican que los Estados miembros no están obligados a cumplir las disposiciones de la Directiva cuando la persona responsable no es la compañía. La Comisión considera que esta circunstancia constituye una reducción del ámbito de aplicación de la vigente Directiva, que actualmente contempla sanciones para todas las personas físicas o jurídicas. La Comisión también tiene serias dudas en cuanto a la supresión de la inversión de la carga de la prueba en el artículo 8, apartado 2, que significaría hacer responsable a la compañía a menos que esta pueda demostrar que otra persona es responsable. A juicio de la Comisión, la propuesta de la Presidencia aumentará la carga administrativa de las autoridades de los Estados miembros encargadas de la investigación, ya que se eliminará la presunción de responsabilidad de la compañía. La Comisión también se reserva su posición con respecto a la supresión del artículo 5, las modificaciones del artículo 8 *quinquies*, la sujeción de la publicación de información a las restricciones de la legislación nacional en el artículo 10 *quater*, la excepción de transposición para los países sin litoral y el plazo de transposición de cuatro años.

IV. CONCLUSIONES

En vista de lo anterior, se invita al Consejo a que alcance una *orientación general* sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2005/35/CE, relativa a la contaminación procedente de buques y a la introducción de sanciones, incluidas las sanciones penales, para las infracciones de contaminación, sobre la base del texto transaccional que figura en el anexo del presente informe.

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 Europeo⁸,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁹,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

⁸ DO C

⁹ DO C ...

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. El Convenio Marpol 73/78 contiene excepciones a las descargas de sustancias contaminantes sujetas a lo dispuesto en sus anexos, que no se considerarán infracciones si se cumplen determinadas condiciones. Dichos anexos no eximen los casos en los que aquellos 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. La presente Directiva se refiere a las infracciones y las excepciones que se aplicarían, que son las del Convenio Marpol 73/78.
- (3) Desde la adopción de la Directiva 2005/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁰, se han introducido en el Convenio Marpol 73/78 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.

¹⁰ 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 Consejo¹¹ 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. A este respecto, las descargas a que se refiere la presente Directiva no incluyen los vertidos contemplados en el Convenio de Londres sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias de 1972 ni su Protocolo de 1996.

¹¹ 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).

- (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 Organización Marítima Internacional (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 procedentes de los sistemas de depuración de los gases de escape, 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). La Directiva (UE) 2016/802 del Parlamento Europeo y del Consejo¹² 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 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.
- (6 bis) El «agua de descarga», tal y como se define en la Resolución MEPC.1/Circ.899 y en la Resolución MEP.340(77), puede descargarse directamente fuera del buque si cumple con los criterios de calidad de agua de descarga establecidos en las directrices sobre los sistemas de limpieza de los gases de escape. Sin embargo, el agua de descarga de estos sistemas puede afectar al ecosistema aunque cumpla el Convenio Marpol 73/78. En este caso, el Estado puede imponer restricciones o limitaciones que pueden basarse en la evaluación realizada empleando la metodología de evaluación de riesgos e impacto que figura en las directrices elaboradas por la OMI y recomendadas por el Comité de Protección del Medio Marino. En tal caso, el «agua de descarga» puede contaminar el medio marino y deben aplicarse las sanciones administrativas previstas en la Directiva 2005/35/CE en caso de producirse descargas ilegales, teniendo debidamente en cuenta la Resolución MEPC.1/Circ.883/Rev.1.

¹² 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/xxxx del Parlamento Europeo y del Consejo¹³ 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 Consejo¹⁴, 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 Derecho nacional, el ámbito de aplicación del Derecho administrativo y del Derecho penal respecto a los delitos relacionados con la contaminación procedente de buques. 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. 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, teniendo debidamente en cuenta el principio de que quien contamina paga, como y cuando sea aplicable.

¹³ DO L xxxx.

¹⁴ 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).

- (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 administrativas deben adoptar al menos la forma de multas impuestas a la compañía del buque cuando se la considere responsable. Asimismo, los Estados miembros pueden imponer multas a otras personas físicas o jurídicas cuando se les considere responsables de la infracción. 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»)¹⁵, que se incorporó al Derecho de la Unión en virtud del Reglamento (CE) n.º 336/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁶. 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. Sin perjuicio de la legislación aplicable de la Unión, la decisión sobre el tipo más eficaz de sanción, penal o administrativa, sigue siendo prerrogativa de cada Estado miembro. En el caso de sanciones penales, el Estado miembro se debe adherir a las obligaciones establecidas en la Directiva (UE) 2023/xxxx, la Directiva revisada sobre delitos contra el medio ambiente. En consecuencia, la presente Directiva solo se refiere a las sanciones administrativas y no afecta a las diligencias penales contra las personas físicas o jurídicas de conformidad con el Derecho nacional.

¹⁵ 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.

¹⁶ 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).

- (9 bis) Reconociendo que el cumplimiento por parte de algunos Estados miembros del requisito de sanciones administrativas no es posible debido al Derecho constitucional nacional, los Estados miembros pueden aplicar las disposiciones sobre sanciones administrativas de la presente Directiva de manera que las multas sean iniciadas por la autoridad competente e impuestas por los órganos jurisdiccionales nacionales competentes, pero garantizando al mismo tiempo la necesidad de que las sanciones sean efectivas, proporcionadas y disuasorias. Al referirse así a las sanciones administrativas de la presente Directiva, dichos Estados miembros aplicarán sanciones en el sentido de su ordenamiento jurídico nacional.
- (9 ter) De una inspección de control que realice el Estado rector del puerto con arreglo a la Directiva 2009/16/CE, cuando sea obligatoria o cuando esté programada, pueden descubrirse irregularidades o extraerse información. También pueden detectarse irregularidades con respecto a la entrega de desechos generados por buques, o su notificación, con arreglo a lo dispuesto en la Directiva (UE) 2019/883, o en relación con el incumplimiento de los criterios para la utilización de los sistemas de depuración de los gases de escape que funcionen como métodos de reducción de emisiones establecidos en el anexo II de la Directiva (UE) 2016/802, así como la información recibida referente a posibles descargas ilegales de un buque, que se haya obtenido mediante los procedimientos regulados en la Directiva 2002/59/CE, incluidas las pruebas o presunciones de descargas deliberadas de hidrocarburos, u otras infracciones del Convenio Marpol 73/78 que hayan sido comunicadas al Estado miembro o los incidentes o accidentes notificados por el capitán del buque.
- (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, puede promoverse una mayor aproximación y eficacia de los niveles de las sanciones mediante el intercambio de criterios para la aplicación de sanciones a las descargas de diversas sustancias contaminantes en el mar.

- (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 Consejo¹⁷ («SafeSeaNet») y la base de datos de inspecciones establecida por la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁸ («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, podría difundirse de forma automática, por ejemplo a través del módulo correspondiente de la base de datos Thetis, creada por la Decisión de Ejecución 2015/253 de la Comisión («Thetis-UE»), a fin de ayudar a los Estados miembros con las medidas de ejecución que apliquen de conformidad con las disposiciones de la Directiva (UE) 2016/802. Para que todos los Estados miembros hagan un seguimiento eficaz de la aplicación de la Directiva, cada país verificará un porcentaje de las alertas de clase A enviadas por CleanSeaNet en los tres años siguientes a la transposición de la presente Directiva. Entre las actividades de verificación se pueden incluir muchas acciones de varias autoridades competentes, como la comparación de la detección por satélite con los datos auxiliares disponibles a nivel nacional y las inspecciones de control realizadas por el Estado rector del puerto. 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. Asimismo, debe fomentarse

¹⁷ 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).

¹⁸ 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 refundida) (DO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

el uso de nuevas tecnologías, como drones, y técnicas de apoyo a la toma de decisiones, como la inteligencia artificial.

- (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. La Comisión debe continuar encargándose 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 acerca del control del cumplimiento de la presente Directiva.
- (15) [...]
- (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 las cargas administrativas 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. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁹.
- (16 bis) Se reconoce que existe una limitación en la tecnología disponible para detectar, hacer verificaciones y recopilar pruebas en relación con el vertido de determinadas sustancias contaminantes en origen. Estas limitaciones deben tenerse en cuenta en la aplicación y el control del cumplimiento de la presente Directiva por parte de los Estados miembros.

¹⁹ 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).

- (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 mejorar la protección del medio ambiente. La Directiva 2003/4/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁰ 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 Consejo²¹ establece normas mínimas para que se informe sobre infracciones del Derecho de la Unión, en particular infracciones de 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

²⁰ 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).

²¹ 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).

Directiva, también en lo que respecta al acuse de recibo, la información de retorno adecuada y el seguimiento. La presente Directiva debe entenderse sin perjuicio del Derecho de la Unión en materia de protección de datos personales, en particular el Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo²² y el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo²³. 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. 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. Tales restricciones deben respetar la esencia de los derechos y libertades fundamentales y ser medidas necesarias y proporcionadas en una sociedad democrática para salvaguardar objetivos importantes de interés público general de la Unión o de un Estado miembro o la protección del interesado o de los derechos y libertades de terceros.

- (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]²⁴.
- (21) En la OMI se están debatiendo nuevas cuestiones medioambientales en relación con el transporte marítimo internacional que contamina el agua y el aire. Esos debates pueden dar lugar a nuevas disposiciones 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 a fin de contar con un régimen de control del cumplimiento que sea coherente, eficiente y eficaz, y con la imposición de sanciones disuasorias.

²² 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 (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

²³ Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento General de Protección de Datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

²⁴ DO C xxxx, p.

- (21 *bis*) Los Estados miembros sin acceso directo al mar o sin puertos no pueden aplicar determinadas disposiciones de la presente Directiva por estas razones geográficas. Con el fin de evitar imponerles una carga administrativa desproporcionada, estos Estados miembros no deben estar obligados a transponer y aplicar algunas de las disposiciones de la presente Directiva.
- (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 modificar la Directiva 2005/35/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Modificaciones de la Directiva 2005/35/CE

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 administrativas 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 aquellos 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. “Marpol 73/78”: el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (1973) y sus Protocolos de 1978 y 1997, 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 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;
- 3 bis. “descarga”: cualquier vertido procedente de un buque por cualquier causa, tal como se menciona en el artículo 2 del Convenio Marpol 73/78;
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 enarboleden;
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 y excepciones

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, 4.2 o 4.3 del anexo I del Convenio Marpol 73/78 y en la sección 1.1.1 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;
 - b) cumplan las condiciones establecidas en las reglas 13, 3.1.1, 3.1.2 o 3.1.3. del anexo II del Convenio Marpol 73/78 y en la sección 2.1 de la parte II-A del Código Polar, en el caso de las sustancias contaminantes reguladas en 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 y en la sección 4.2 de la parte II-A del Código Polar, 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 o 7. del anexo V del Convenio Marpol 73/78 y en la sección 5.2 de la parte II-A del Código Polar, en el caso de las sustancias contaminantes reguladas en dicho anexo; y

- f) cumplan las condiciones establecidas en las reglas 4, 14.1, 14.4, 14.6, 3.1.1 y 3.1.2 del anexo VI del Convenio Marpol 73/78, en el caso de los residuos del sistema de depuración de los gases de escape, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la OMI, incluida la Resolución MPEC.340(77), en su versión actualizada.
2. Todos los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que cualquier compañía, o aquellas que puedan ser consideradas responsables de haber cometido una infracción en el sentido del apartado 1, se considere responsable de tal infracción.
3. [...]».
- 5) Se suprime el artículo 5.
- 6) Se suprime el artículo 5 *bis*.
- 7) Se suprime el artículo 5 *ter*.
- 7 *bis*) En el artículo 6, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:
- «1. Si la constatación de irregularidades u otros datos de que se disponga levantan la sospecha de que un buque que se encuentre voluntariamente en un puerto o una terminal costera de un Estado miembro ha efectuado o está efectuando una descarga de sustancias contaminantes en cualquiera de las zonas que figuran en el artículo 3, apartado 1, ese Estado miembro se asegurará de que se realicen las oportunas inspecciones u otras acciones adecuadas, teniendo en cuenta las directrices pertinentes adoptadas por la Organización Marítima Internacional (OMI) de conformidad con el Derecho nacional.
- 8) En el artículo 6, se añade el apartado siguiente:
- «3. En el anexo I de la presente Directiva figura una lista indicativa de irregularidades y de información que pueden dar lugar a una inspección en el sentido del apartado 1.».

9) El artículo 8 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 8

Sanciones administrativas

1. Los Estados miembros, sin perjuicio de sus obligaciones en el marco de la Directiva (UE) 2023/xxxx²⁵, establecerán, según lo previsto en el artículo 1 y de conformidad con su Derecho nacional, un sistema de sanciones administrativas en caso de incumplimiento de las disposiciones nacionales por las que se aplica el artículo 4 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 administrativas que introduzcan en la transposición de la presente Directiva incluyan multas que se impongan a la compañía en el momento de producirse la infracción cuando se la considere responsable. Asimismo, los Estados miembros pueden imponer multas a otras personas físicas o jurídicas cuando se les considere responsables de la infracción.
3. [...]
4. Cuando el ordenamiento jurídico de un Estado miembro no establezca sanciones administrativas, el presente artículo podrá aplicarse de tal modo que la incoación de las sanciones, incluidas las multas establecidas en el apartado 2, corresponda a la autoridad competente y su imposición a los órganos jurisdiccionales nacionales competentes, garantizando al mismo tiempo que estas vías de recurso sean efectivas y tengan un efecto equivalente a las multas administrativas impuestas por las autoridades competentes. En cualquier caso, las sanciones impuestas de conformidad con el presente apartado serán efectivas, proporcionadas y disuasorias y se aplicarán de conformidad con lo dispuesto en la presente Directiva. Los Estados miembros de que se trate notificarán a la Comisión las disposiciones legislativas que adopten en virtud del presente apartado a más tardar el [FECHA] y, sin dilación, cualquier ley de modificación o modificación posterior que les sea aplicable.».

²⁵ DO L xxxx.

- 10) Se suprime el artículo 8 *bis*.
- 11) Se suprime el artículo 8 *ter*.
- 12) Se suprime el artículo 8 *quater*.
- 13) Se inserta el artículo 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 conformidad con el artículo 8, de una infracción en el sentido del artículo 4, tomen en consideración todas las circunstancias pertinentes de la infracción, incluidas, entre otras:
 - a) el tipo, la gravedad y la duración de la descarga;
 - b) [...]
 - c) los daños causados por la descarga al medio ambiente o a la salud humana;
 - d) la capacidad financiera de la persona 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 de contaminación procedente de buques que hubiera cometido la persona responsable.

2. [...]».

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/CE²⁶ (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) y otros mecanismos de notificación pertinentes, 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) con información facilitada por la Comisión a los Estados miembros en SafeSeaNet y en otras bases de datos y herramientas de información de la Unión, 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

²⁶ 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).

- d) en el plazo de tres años a partir de la fecha de transposición de la presente Directiva, velar por que las autoridades competentes verifiquen un determinado porcentaje de las alertas de clase A enviadas por CleanSeaNet cada año según las capacidades de los Estados miembros; por verificar se entiende cualquier medida de seguimiento por parte de las autoridades competentes de una alerta enviada por CleanSeaNet para determinar si la alerta en cuestión se debe a una descarga ilegal. Dicho porcentaje se comunicará previamente a la Comisión.

2. [...]».

15) Se insertan los artículos 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.
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, una vez concluidos los procedimientos administrativos y, si procede, judiciales:
 - 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 sea posible una vez 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 sea posible una vez finalicen;
 - c) la información relativa a las acciones que se hayan emprendido de conformidad con el artículo 7, tan pronto como sea posible una vez finalicen; así como

- d) la información relativa a las sanciones que se hayan aplicado de conformidad con la presente Directiva que no hayan sido objeto de recurso en los plazos fijados o que sean de otro modo firmes y ejecutables, 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

A petición de un Estado miembro, la Comisión facilitará el desarrollo de las capacidades proporcionando 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. Sin perjuicio del Derecho nacional de los Estados miembros y partiendo de la información que estos le comuniquen de conformidad con el artículo 10 *bis*, la Comisión publicará un resumen sobre la aplicación y el control del cumplimiento de la presente Directiva en toda la Unión, que actualizará periódicamente, una vez que concluyan los procedimientos administrativos y jurídicos, cuando proceda. Este resumen podrá recoger la información enumerada en el anexo II de la presente Directiva.
2. Sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva 2003/4/CE²⁷, 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 y datos

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) 2019/1937²⁸, 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.

²⁷ 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).

²⁸ 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).

3. En virtud de las letras c) y h) del artículo 25, apartado 1, y en consonancia con el artículo 25, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/1725, la Comisión podrá limitar la aplicación de los artículos 4, 14 a 22, 35 y 36 del Reglamento (UE) 2018/1725²⁹, a los interesados que formen parte de la denuncia presentada por el canal que se contempla en el apartado 1 del presente artículo, 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 del presente artículo.».

16) Se suprime el artículo 11.

17) Se suprime el artículo 12.

18) Se inserta el artículo 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.
2. Como parte de la revisión, la Comisión evaluará la posibilidad de modificar el ámbito de aplicación de la presente Directiva, si procede, teniendo en cuenta las normas internacionales nuevas o actualizadas para la prevención de la contaminación de las aguas por los buques con sujeción a las disposiciones presentes y futuras del Convenio Marpol 73/78.».

²⁹ 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 (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

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

«Artículo 13

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité de Seguridad Marítima y Prevención de la Contaminación por los Buques (denominado en lo sucesivo «el Comité COSS»), establecido en virtud del artículo 3 del Reglamento (CE) n.º 2099/2002³⁰. El Comité COSS será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011³¹.
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.

(21 *bis*) En el artículo 16, se añade el apartado siguiente:

«2. Los Estados miembros sin acceso directo al mar o sin puertos no estarán obligados a transponer y aplicar las disposiciones de la presente Directiva en los artículos 6 y 7.».

22) Se suprime el único anexo.

³⁰ 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).

³¹ 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).

- 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: cuatro años (cuarenta y ocho meses) 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.

- 1 *bis*. No obstante lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo, los Estados miembros sin acceso directo al mar o sin puertos no estarán obligados a transponer y aplicar las disposiciones del artículo 1, puntos 7 *bis*) y 8), de la presente Directiva.
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/CE³², 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

La Presidenta / El Presidente

Por el Consejo

La Presidenta / El Presidente

³² DO L 280 de 27.10.2009, p. 52.

LISTA NO EXHAUSTIVA DE IRREGULARIDADES O DE INFORMACIÓN A LA QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO 6

- 1) Las irregularidades respecto a los libros de registro de los hidrocarburos u otros registros pertinentes, o respecto a otras deficiencias relacionadas con posibles descargas, que se hayan descubierto durante las inspecciones realizadas con arreglo a la Directiva 2009/16/CE³³, independientemente de que las haya llevado a cabo el Estado miembro afectado, otro Estado miembro o un Estado signatario del Memorando de Acuerdo de París sobre supervisión por el Estado rector del puerto, en los puertos de escala anteriores del buque.
- 2) Las irregularidades respecto a la entrega de desechos generados por buques, o su notificación, con arreglo a lo dispuesto en la Directiva (UE) 2019/883³⁴, que se hayan producido en el Estado miembro afectado o en el Estado miembro de los puertos de escala anteriores del buque.
- 3) Las irregularidades relacionadas con el incumplimiento de los criterios para la utilización de los sistemas de depuración de los gases de escape que funcionen como métodos de reducción de emisiones establecidos en el anexo II de la Directiva (UE) 2016/802 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁵, en el que se remite a las Directrices de 2009 para los sistemas de limpieza de los gases de escape que figuran en la Resolución MEPC.184(59), sustituidas por las Directrices de 2021 sobre los sistemas de limpieza de los gases de escape establecidas en la Resolución MEPC.340(77).
- 4) Cualquier información recibida de otro Estado miembro referente a posibles descargas ilegales de un buque, que se haya obtenido mediante los procedimientos regulados en la Directiva 2002/59/CE³⁶, incluidas las pruebas o presunciones de descargas deliberadas de hidrocarburos, u otras infracciones del Convenio Marpol 73/78 que hayan comunicado las estaciones costeras de un Estado miembro a las estaciones costeras del Estado miembro afectado, de conformidad con el artículo 16 de dicha Directiva, o los incidentes o accidentes notificados por el capitán del buque a la estación costera del Estado miembro afectado, de conformidad con el artículo 17 de dicha Directiva; o bien
- 5) Cualquier otra información de las personas implicadas en la explotación del buque, incluidos los prácticos, que sugiera que se hayan producido irregularidades en relación con el posible incumplimiento de las obligaciones derivadas de la presente Directiva.

³³ 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 refundida) (DO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

³⁴ 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).

³⁵ 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).

³⁶ 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).

INFORMACIÓN QUE PUEDE INCLUIRSE EN EL RESUMEN DE LA UNIÓN AL QUE SE HACE REFERENCIA EN EL ARTÍCULO 10 *QUATER*

- 1) En el resumen de la Unión publicado de conformidad con el artículo 10 *quater*, se podrá incluir la información siguiente relativa a cada incidente de contaminación que haya verificado y confirmado un Estado miembro:
 - a. la fecha del incidente;
 - b. la identificación del buque implicado en el incidente;
 - c. la posición (latitud y longitud) del incidente de contaminación;
 - d. la extensión del incidente de contaminación (la superficie y la longitud), si procede;
 - e. el tipo de contaminante;
 - f. los Estados miembros implicados;
 - g. la descripción de las actividades de verificación del incidente de contaminación;
 - h. la fecha y la hora de las actividades de verificación y los activos utilizados para las actividades de verificación;
 - i. información detallada de la sanción administrativa que se imponga.

- 2) La información agregada en relación con cada Estado miembro que se recoja en el resumen de la Unión publicado de conformidad con el artículo 10 *quater* podrá incluir lo siguiente:
 - a. el número de posibles incidentes de contaminación consignados en CleanSeaNet que se hayan detectado;
 - b. el número de posibles incidentes de contaminación consignados en CleanSeaNet que se hayan verificado;
 - c. el número de incidentes de contaminación que se hayan confirmado tras la verificación (detallados por zona: aguas territoriales, ZEE, alta mar);
 - d. el número de infractores que se hayan identificado;
 - e. el número de casos en los que se haya impuesto una sanción.