Parlamento Europeo
2019-2024

Comisión de Pesca

2023/0171(COD)

15.11.2023

OPINIÓN

de la Comisión de Pesca

para la Comisión de Transportes y Turismo

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2005/35/CE, relativa a la contaminación procedente de buques y a la introducción de sanciones, incluidas las sanciones penales, para las infracciones de contaminación
(COM(2023)273 – C9-0187/2023 – 2023/0171(COD))

Ponente de opinión: Cláudia Monteiro de Aguiar

PA_Legam

BREVE JUSTIFICACIÓN

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

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

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

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

La ponente también introduce una nueva definición en el proyecto y subraya la necesidad de vigilancia en zonas con una actividad pesquera significativa, defendiendo la doble causa de la protección ecológica y el sustento de las comunidades pesqueras. La ponente también aboga por una comunidad marítima informada, haciendo hincapié en la necesidad de educación y formación.

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

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

[1] DO L 255 de 30.9.2005, p. 11.

ENMIENDAS

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

Enmienda 1

Propuesta de Directiva
Considerando 1

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

Enmienda 2

Propuesta de Directiva
Considerando 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(2 bis) La mejor actuación en relación con la contaminación y los desechos marinos es asegurarse de impedir, antes que nada, que las sustancias contaminantes se liberen en el océano. A la vista de la elevada prevalencia de la espuma de poliestireno en el medio ambiente marino, que se explica por el

hecho de que estos productos, por su ligereza, se separan fácilmente de los buques y acaban en el mar, los Estados miembros deben plantearse eliminar progresivamente de los productos de la pesca los envases y embalajes de espuma de poliestireno, conforme al objetivo de sustituir los plásticos de un solo uso por alternativas duraderas, que resulten beneficiosas para los pescadores y el medio ambiente.

Enmienda 3

Propuesta de Directiva
Considerando 2 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(2 ter) Es también importante que las actuaciones para recuperar eficazmente los materiales contaminantes y los desechos liberados reciban apoyo. Los pescadores, los productores de acuicultura y sus organizaciones ya están trabajando para recoger desechos, como los aparejos de pesca abandonados, perdidos o descartados en el mar, que suponen una amenaza para todos los ecosistemas y actividades marinos en todo el mundo. No se puede esperar que estos esfuerzos se produzcan sin un mecanismo de compensación adaptado a los mismos. Habida cuenta de que se calcula que en la Unión se pierde en el mar el 20 % de los aparejos de pesca, lo que representa casi un tercio de la basura marina de los mares europeos [18 bis], y que únicamente se recicla el 1,5 % de estos aparejos [18 ter], hace falta, con carácter urgente, mejorar la recogida, el reciclaje y la reparación de todos los aparejos de pesca, para lo que se requieren ayudas. A este respecto, los Estados miembros deben intercambiar buenas prácticas e informar sobre las distintas actuaciones que han acometido para recuperar e impedir la liberación de

materiales contaminantes y desechos.

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

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

Enmienda 4

Propuesta de Directiva
Considerando 4 bis (nuevo)

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

Enmienda 5

Propuesta de Directiva
Considerando 5 bis (nuevo)

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

Enmienda 6

Propuesta de Directiva
Considerando 7 bis (nuevo)

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

Enmienda 7

Propuesta de Directiva
Considerando 8

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(8) Las sanciones administrativas que se hayan introducido en la transposición de la Directiva 2005/35/CE deben entenderse sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva (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).	(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***, con el objetivo de armonizar y sancionar de manera proporcionada los delitos de contaminación procedente de buques***. Compete a los Estados miembros definir, con arreglo a su legislación nacional, el ámbito de aplicación del Derecho administrativo y del Derecho penal respecto a ***estos*** delitos. En la aplicación del Derecho nacional que incorpore la Directiva 2005/35/CE, los Estados miembros deben velar por que la imposición de sanciones penales o administrativas respete los principios de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, incluido el principio de que no cabe aplicar dos sanciones por la

misma infracción).

Enmienda 8

Propuesta de Directiva
Considerando 9

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(9) Deben reforzarse las sanciones reguladas en la Directiva 2005/35/CE velando por la coherencia de las sanciones administrativas que se apliquen en toda la Unión. Para intensificar el efecto disuasorio de las sanciones que se impongan por los delitos de contaminación procedente de buques, dichas sanciones deben revestir al menos la forma de multas impuestas 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 Consejo[25]. 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.	(9) Deben reforzarse las sanciones reguladas en la Directiva 2005/35/CE velando por la coherencia de las sanciones administrativas que se apliquen en toda la Unión. Para intensificar el efecto disuasorio de las sanciones que se impongan por los delitos de contaminación procedente de buques, dichas sanciones deben revestir al menos la forma de multas impuestas ***tanto*** a la compañía del buque ***como a*** uno o varios miembros de la tripulación ***responsables de la descarga***. En este contexto, se entenderá por «compañía del buque» su armador o bien cualquier otra organización o persona, como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, a la que el armador haya encomendado la responsabilidad de la explotación del buque, en consonancia con el Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación («Código IGS»)[24], que se incorporó al Derecho de la Unión en virtud del Reglamento (CE) n.º 336/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo[25]. 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.

[24] «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.

[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 (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 64 de 4.3.2006, p. 1).

[24] «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.

[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 (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 64 de 4.3.2006, p. 1).

Enmienda 9

Propuesta de Directiva
Considerando 10

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(10) Las autoridades administrativas y judiciales nacionales han de tener en cuenta todas las circunstancias que vengan al caso a la hora de determinar el nivel de las sanciones que deben imponerse al contaminador. Teniendo en cuenta la variedad de sustancias contaminantes que regula la Directiva 2005/35/CE y la importancia de una aplicación coherente de estas sanciones en toda la Unión, dado el carácter transfronterizo del comportamiento que se regula, debe promoverse una mayor aproximación y eficacia de los niveles de las sanciones mediante el establecimiento de criterios concretos para la aplicación de sanciones a las descargas de diversas sustancias contaminantes en el mar. A fin de velar por que se apliquen las sanciones con ***unas*** condiciones uniformes, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE)	(10) Las autoridades administrativas y judiciales nacionales han de tener en cuenta todas las circunstancias que vengan al caso a la hora de determinar el nivel de las sanciones que deben imponerse al contaminador. ***Las autoridades nacionales deben establecer un sistema exhaustivo y proporcional para penalizar los delitos de contaminación procedente de buques, que tenga en cuenta el tamaño del buque, la naturaleza y cantidad de los desechos y la frecuencia de las infracciones, al tiempo que promueve la responsabilidad medioambiental y desincentiva la contaminación ilegal.*** Teniendo en cuenta la variedad de sustancias contaminantes que regula la Directiva 2005/35/CE y la importancia de una aplicación coherente de estas sanciones en toda la Unión, dado el carácter transfronterizo del comportamiento que se regula, debe promoverse una mayor aproximación y eficacia de los niveles de las sanciones

n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo[26]. Debe utilizarse el procedimiento de examen para la adopción de estos actos de ejecución.

mediante el establecimiento de criterios concretos para la aplicación de sanciones a las descargas de diversas sustancias contaminantes en el mar. A fin de velar ***por asegurar condiciones de competencia equitativas y un amplio apoyo en los Estados miembros para la adopción de medidas administrativas y judiciales, es importante garantizar una aplicación lo más uniforme posible de las sanciones. A fin de velar*** por que se apliquen las sanciones con ***estas*** condiciones uniformes, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo[26]. Debe utilizarse el procedimiento de examen para la adopción de estos actos de ejecución.

[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).

[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).

Enmienda 10

Propuesta de Directiva
Considerando 12

Texto de la Comisión

(12) Las medidas de acompañamiento destinadas a la cooperación y las obligaciones de información de los Estados miembros no han sido suficientes hasta ahora para analizar completamente si los contaminadores se enfrentan a sanciones disuasorias, eficaces y proporcionadas ni si la Comisión dispone de los datos adecuados a efectos de supervisar la

Enmienda

(12) Las medidas de acompañamiento destinadas a la cooperación y las obligaciones de información de los Estados miembros no han sido suficientes hasta ahora para analizar completamente si los contaminadores se enfrentan a sanciones disuasorias, eficaces y proporcionadas ni si la Comisión dispone de los datos adecuados a efectos de supervisar la

aplicación de la Directiva 2005/35/CE. Para que se controle el cumplimiento de la Directiva 2005/35/CE de forma efectiva y coherente, debe facilitarse el intercambio de información y experiencia mediante una cooperación intensificada, al tiempo que se ponen a disposición de la Comisión los datos pertinentes que permitan dar un seguimiento adecuado a la aplicación de dicha Directiva.	aplicación de la Directiva 2005/35/CE. Para que se controle el cumplimiento de la Directiva 2005/35/CE de forma efectiva y coherente, debe facilitarse el intercambio de información y experiencia mediante una cooperación intensificada, al tiempo que se ponen a disposición de la Comisión los datos pertinentes que permitan dar un seguimiento adecuado a la aplicación de dicha Directiva. ***Es necesario proteger con diligencia los derechos de los miembros de la tripulación que denuncien posibles delitos. En este contexto, los Estados miembros también deben intercambiar las buenas prácticas y actuaciones acometidas para impedir los desechos marinos, incluidos los desechos procedentes de la pesca, el modo en que se podría aplicar un diseño más ecológico para reducir los desechos marinos más comunes detectados y sus efectos en el medio ambiente, y las buenas actuaciones desplegadas para recuperar los desechos marinos que ya se encuentren en el mar.***

Enmienda 11

Propuesta de Directiva
Considerando 12 bis (nuevo)

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

Enmienda 12

Propuesta de Directiva
Considerando 13

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(13) Debe mejorarse el servicio por satélite CleanSeaNet, que notifica a las autoridades de los Estados miembros posibles descargas ilegales, de manera que incluya información sobre las sustancias contaminantes añadidas que pertenecen al ámbito de aplicación de la Directiva 2005/35/CE. La información relativa a las descargas potenciales o reales notificadas por los Estados miembros de conformidad con la Directiva 2005/35/CE y que se incorpora a otras bases de datos de seguridad marítima de la Unión, como el Sistema de Intercambio de Información Marítima de la Unión establecido por la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[27] («SafeSeaNet») y la base de datos de inspecciones establecida por la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[28] («Thetis»), debe integrarse y difundirse, en un formato electrónico fácil de usar, a las autoridades nacionales que intervienen en la cadena de control del cumplimiento, con miras a facilitar su respuesta en el momento oportuno. Dicha información, cuando se refiera a una descarga real o potencial de residuos del sistema de depuración de los gases de escape de un buque, debe introducirse también de forma automática en el módulo correspondiente de la base de datos Thetis, creada por la Decisión de Ejecución 2015/253 de la Comisión («Thetis-UE»), a fin de ayudar a los Estados miembros con las medidas de ejecución que apliquen de conformidad con las disposiciones de la Directiva (UE) 2016/802. Para que todos los Estados miembros hagan un seguimiento eficaz de la aplicación de la Directiva, cada país verificará un porcentaje del 10 % anual de las alertas enviadas por CleanSeaNet en los tres años siguientes a la transposición de la presente Directiva. Debe concederse acceso a esta información a las autoridades de otros Estados miembros que tengan intereses relacionados con ella, en calidad	(13) Debe mejorarse el servicio por satélite CleanSeaNet, que notifica a las autoridades de los Estados miembros posibles descargas ilegales, de manera que incluya información sobre las sustancias contaminantes añadidas que pertenecen al ámbito de aplicación de la Directiva 2005/35/CE. La información relativa a las descargas potenciales o reales notificadas por los Estados miembros de conformidad con la Directiva 2005/35/CE y que se incorpora a otras bases de datos de seguridad marítima de la Unión, como el Sistema de Intercambio de Información Marítima de la Unión establecido por la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[27] («SafeSeaNet») y la base de datos de inspecciones establecida por la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[28] («Thetis»), debe integrarse y difundirse, en un formato electrónico fácil de usar, a las autoridades nacionales que intervienen en la cadena de control del cumplimiento, con miras a facilitar su respuesta en el momento oportuno. Dicha información, cuando se refiera a una descarga real o potencial de residuos del sistema de depuración de los gases de escape de un buque, debe introducirse también de forma automática en el módulo correspondiente de la base de datos Thetis, creada por la Decisión de Ejecución 2015/253 de la Comisión («Thetis-UE»), a fin de ayudar a los Estados miembros con las medidas de ejecución que apliquen de conformidad con las disposiciones de la Directiva (UE) 2016/802. Para que todos los Estados miembros hagan un seguimiento eficaz de la aplicación de la Directiva, cada país verificará un porcentaje del 10 % anual de las alertas enviadas por CleanSeaNet en los tres años siguientes a la transposición de la presente Directiva. Debe concederse acceso a esta información a las autoridades de otros Estados miembros que tengan intereses relacionados con ella, en calidad

de Estado rector del siguiente puerto de escala, Estado ribereño afectado por la posible descarga o Estado de pabellón del buque, a fin de facilitar una cooperación transfronteriza eficaz y oportuna, reducir al mínimo la carga administrativa de las actividades de control del cumplimiento y, en última instancia, sancionar eficazmente a los infractores por el incumplimiento de la Directiva 2005/35/CE.

de Estado rector del siguiente puerto de escala, Estado ribereño afectado por la posible descarga o Estado de pabellón del buque, a fin de facilitar una cooperación transfronteriza eficaz y oportuna, reducir al mínimo la carga administrativa de las actividades de control del cumplimiento y, en última instancia, sancionar ***proporcionada y*** eficazmente a los infractores por el incumplimiento de la Directiva 2005/35/CE.

---

[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).

[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).

Enmienda 13

Propuesta de Directiva
Considerando 14

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

Enmienda 14

Propuesta de Directiva
Considerando 15

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

Enmienda 15

Propuesta de Directiva
Considerando 18

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(18) La información que faciliten los Estados miembros sobre la aplicación de la Directiva 2005/35/CE debe ponerse a disposición del público a través de un resumen relativo a toda la Unión e incluir la información enumerada en el anexo II de	(18) La información que faciliten los Estados miembros sobre la aplicación de la Directiva 2005/35/CE debe ponerse a disposición del público a través de un resumen relativo a toda la Unión e incluir la información enumerada en el anexo II de

dicha Directiva, a fin de aumentar la sensibilización del público sobre las descargas contaminantes procedentes de buques ***y*** mejorar la protección del medio ambiente. La Directiva 2003/4/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[30] 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.	dicha Directiva, a fin de aumentar la sensibilización del público sobre las descargas contaminantes procedentes de buques***,*** mejorar la protección del medio ambiente***, contribuir al objetivo de restauración de la naturaleza y respetar los compromisos del Pacto Verde Europeo***. ***Para ello, deben de existir estadísticas sobre el número y lugar de vertidos detectados por el sistema CleanSeaNet y que se emita un informe anual con los datos recibidos, cuántas descargas fueron verificadas y confirmadas y también el número de sanciones administrativas y penales cursadas.*** La Directiva 2003/4/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[30] 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.
[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).	[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).

Enmienda 16

Propuesta de Directiva
Considerando 21

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(21) En la OMI se están debatiendo nuevas cuestiones medioambientales en relación con el transporte marítimo	(21) En la OMI se están debatiendo nuevas cuestiones medioambientales en relación con el transporte marítimo

internacional que contamina el agua y el aire. Entre ellas figuran los contaminantes del agua procedentes de la basura plástica marina, como los envases y los gránulos de plástico que se depositan en el mar, así como el ruido subacuático y los contaminantes atmosféricos, como el carbono negro. Estos debates pueden dar lugar a nuevas normas en el marco del Convenio Marpol 73/78. Además, la Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[34] exige a los Estados miembros que tengan un buen estado medioambiental en el medio marino, lo cual incluye como descriptores cualitativos, entre otros aspectos, la basura plástica marina y el ruido subacuático de los buques. Por consiguiente, la Directiva (UE) 2023/xxxx[35] establece valores límite para el dióxido de nitrógeno (NO_2) resultante de las emisiones de óxido de nitrógeno (NOx). Las actividades de transporte marítimo contribuyen a elevar los niveles de NO_2 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 SOx y NOx, tal como se regulan en el anexo VI del Convenio Marpol 73/78, partiendo de la experiencia adquirida en la aplicación de la Directiva (UE) 2016/802 y del desarrollo y la madurez que se hayan alcanzado en la vigilancia y la detección de las emisiones de SOx y NOx de los buques, a fin de contar con un régimen de control del cumplimiento que sea coherente, eficiente y eficaz, y con la imposición de sanciones disuasorias al respecto, en sintonía con el Plan de Acción «Contaminación Cero» y,

internacional que contamina el agua y el aire. Entre ellas figuran los contaminantes del agua procedentes de la basura plástica marina, como los envases y los gránulos de plástico que se depositan en el mar, así como el ruido subacuático y los contaminantes atmosféricos, como el carbono negro. Estos debates pueden dar lugar a nuevas normas en el marco del Convenio Marpol 73/78. ***Una futura revisión del Convenio Marpol 73/78 también debe incluir la eliminación de la contaminación procedente de microplásticos, plásticos y PFAS.*** Además, la Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[34] exige a los Estados miembros que tengan un buen estado medioambiental en el medio marino, lo cual incluye como descriptores cualitativos, entre otros aspectos, la basura plástica marina y el ruido subacuático de los buques. Por consiguiente, la Directiva (UE) 2023/xxxx[35] establece valores límite para el dióxido de nitrógeno (NO_2) resultante de las emisiones de óxido de nitrógeno (NOx). Las actividades de transporte marítimo contribuyen a elevar los niveles de NO_2 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 SOx y NOx, tal como se regulan en el anexo VI del Convenio Marpol 73/78, partiendo de la experiencia adquirida en la aplicación de la Directiva (UE) 2016/802 y del desarrollo y la madurez que se hayan alcanzado en la vigilancia y la detección de las emisiones de ***CO_2,*** SOx y NOx de los buques, a fin de contar con un régimen de control del

en particular, con la iniciativa emblemática 5 de este plan, titulada: «Garantizar juntos el cumplimiento de la aspiración de contaminación cero».

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».

---

[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) (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 164 de 25.6.2008, p. 19).

[35] DO L xxxx.

[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) (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 164 de 25.6.2008, p. 19).

[35] DO L xxxx.

Enmienda 17

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2
Directiva 2005/35/CE
Artículo 1 – apartado 1

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

Enmienda 18

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3
Directiva 2005/35/CE
Artículo 2 – párrafo 1 – apartado 2

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

Enmienda 19

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3
Directiva 2005/35/CE
Artículo 2 – párrafo 1 – apartado 6 bis (nuevo)

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

Enmienda 20

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4
Directiva 2005/35/CE
Artículo 4 – apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. Todos los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que cualquier persona física o jurídica que cometa una infracción en el	2. Todos los Estados miembros adoptarán ***todas*** las medidas necesarias para garantizar que cualquier persona física o jurídica que cometa una infracción en el

sentido del apartado 1 se considere responsable de tal infracción.	sentido del apartado 1 se considere responsable de tal infracción.

Enmienda 21

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5
Directiva 2005/35/CE
Artículo 5 – apartado 1 – parte introductoria

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

Justificación

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

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

Enmienda 22

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

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

Enmienda 23

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

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

Enmienda 24

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5
Directiva 2005/35/CE
Artículo 5 – apartado 2

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

Enmienda 25

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9
Directiva 2005/35/CE
Artículo 8 – apartado 3 bis (nuevo)

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

Enmienda 26

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13
Directiva 2005/35/CE
Artículo 8 quinquies – apartado 1 – letra a bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	a bis) el contenido y la cantidad de residuos descargados como agravantes;

Justificación

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

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

Enmienda 27

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13

Directiva 2005/35/CE
Artículo 8 quinquies – apartado 1 – letra a ter (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	a ter) las categorías de tamaño de los buques;

Justificación

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

Enmienda 28

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13
Directiva 2005/35/CE
Artículo 8 quinquies – apartado 1 – letra c

Texto de la Comisión	*Enmienda*
c) los daños causados por la descarga al medio ambiente o a la salud humana;	c) los daños causados por la descarga al medio ambiente o a la salud humana***, la evaluación de impacto ambiental y el coste de la restauración medioambiental***;

Justificación

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

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

Enmienda 29

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13
Directiva 2005/35/CE

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

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

Justificación

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

Enmienda 30

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13
Directiva 2005/35/CE
Artículo 8 quinquies – apartado 1 – letra h

Texto de la Comisión	*Enmienda*
h) ***cualquier infracción anterior*** que hubiera cometido la persona responsable.	h) ***cantidad y volumen de las infracciones anteriores*** que hubiera cometido la persona responsable.

Justificación

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

Enmienda 31

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13
Directiva 2005/35/CE
Artículo 8 quinquies – apartado 1 – letra h bis (nueva)

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

Enmienda 32

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13
Directiva 2005/35/CE
Artículo 8 quinquies – apartado 1 – letra h ter (nueva)

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

Enmienda 33

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13
Directiva 2005/35/CE
Artículo 8 quinquies – apartado 1 bis (nuevo)

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

Enmienda 34

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14
Directiva 2005/35/CE
Artículo 10 – apartado 1 – letra d bis (nueva)

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

Enmienda 35

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14
Directiva 2005/35/CE
Artículo 10 – apartado 1 bis (nuevo)

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

Enmienda 36

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14
Directiva 2005/35/CE
Artículo 10 – apartado 2

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

Enmienda 37

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

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	2 bis. Los Estados miembros también informarán sobre las medidas adoptadas en relación con la prevención y recuperación de desechos marinos, así como sobre las actuaciones para sustituir los materiales presentes en aparejos y productos utilizados en el mar, como los envases y embalajes de espuma de poliestireno, cuando proceda, teniendo en cuenta otras obligaciones de notificación en virtud de otros actos legislativos de la Unión.

Enmienda 38

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

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

Enmienda 39

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15
Directiva 2005/35/CE
Artículo 10 quater – apartado 1

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

anexo II de la presente Directiva.

Enmienda 40

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

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

Enmienda 41

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

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

2019/1937.	retorno y seguimiento de dichas denuncias de conformidad con la Directiva (UE) 2019/1937.

Enmienda 42

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

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

Enmienda 43

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 18
Directiva 2005/35/CE
Artículo 12 bis – apartado 1 – letra b bis (nueva)

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

Enmienda 44

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 18

Directiva 2005/35/CE
Artículo 12 bis – apartado 2 bis (nuevo)

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

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

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

Organización o persona
No procede.

PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

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

VOTACIÓN FINAL NOMINAL
EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

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

0	-

1	0
ID	France Jamet

Explicación de los signos utilizados
+ : a favor
- : en contra
0 : abstenciones