



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 12.10.2004  
COM(2004) 676 final

2003/0037 (COD)

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN  
AL PARLAMENTO EUROPEO**

**con arreglo al segundo párrafo del apartado 2 del artículo 251  
del Tratado CE**

**acerca de la**

**Posición común aprobada por el Consejo con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones, incluso de carácter penal, para los delitos de contaminación**

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN  
AL PARLAMENTO EUROPEO**

**con arreglo al segundo párrafo del apartado 2 del artículo 251  
del Tratado CE**

**acerca de la**

**Posición común aprobada por el Consejo con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones, incluso de carácter penal, para los delitos de contaminación**

**1. ANTECEDENTES**

Fecha de envío de la propuesta al Parlamento Europeo y al Consejo (documento COM(2003)92 final -2003/0037 (COD))	6 de marzo de 2003
Fecha del dictamen del Comité Económico y Social Europeo	19 de junio de 2003
Fecha del dictamen del Parlamento Europeo en primera lectura	13 de enero de 2004
Fecha de adopción de la Posición común por mayoría cualificada:	7 de octubre de 2004

**2. OBJETIVO DE LA PROPUESTA DE LA COMISIÓN**

La propuesta tiene dos objetivos:

- Incorporar al Derecho comunitario las disposiciones pertinentes del Derecho internacional aplicable en materia de prevención y lucha contra la contaminación. Así, por una parte, la propuesta incorpora las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y, por otra, las disposiciones de MARPOL, el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, en particular las disposiciones sobre la definición de las descargas ilegales de sustancias contaminantes en el mar.
- Garantizar que los responsables de las descargas ilegales - no sólo los capitanes y los armadores, sino también los fletadores y las sociedades de clasificación - serán procesados y, en determinadas condiciones, sancionados penalmente. Se les exigirá responsabilidad penal cuando la descarga sea intencionada, pero también en caso de accidente si la descarga se debe a una negligencia grave.

### **3. OBSERVACIONES SOBRE LA POSICIÓN COMÚN**

La Posición común aporta principalmente dos cambios al texto de la propuesta inicial.

#### **- en lo que se refiere al ámbito de aplicación**

El objetivo de la propuesta era definir las infracciones de contaminación, manteniendo en general como elemento constitutivo de la infracción la negligencia grave. La propuesta no aportaba, sin embargo, precisión alguna sobre las excepciones a esta norma, sino que remitía al Derecho internacional aplicable, en virtud de la cláusula de salvaguardia (artículo 7).

La Posición común aporta aclaraciones desde este punto de vista, ya que se especifican dichas excepciones. Los cambios introducidos no se refieren al fondo, sino a la forma.

#### **- en lo que se refiere a las sanciones penales**

La Comisión acepta el texto de la Posición común. Ahora bien, hizo la siguiente declaración cuando se adoptó el acuerdo político en el Consejo de Transportes del 11 de junio de 2004:

«La Comisión observa que el Consejo no ha querido hacer obligatoria la instauración de un régimen de sanciones de carácter penal para las descargas ilícitas de sustancias contaminantes en el mar.

La Comisión considera que con ello el texto de la fórmula transaccional del Consejo no alcanza el nivel de ambición de su propuesta en lo referente al efecto disuasorio en materia de prevención y de lucha contra la contaminación marina.

La Comisión recuerda que, en su reunión de Bruselas de marzo de 2003, el Consejo Europeo pidió «la adopción antes de final de 2003, sobre la base de la reciente propuesta de la Comisión, de un sistema de sanciones, incluidas sanciones penales, para los delitos de contaminación, atendiendo a la base jurídica adecuada». La Comisión considera que el apartado 2 del artículo 80 del Tratado CE constituye dicha base jurídica.

La Comisión recuerda que, según la tesis que ha sostenido en todo momento, secundada por el Parlamento Europeo, el legislador tiene perfecto derecho a implantar un régimen de sanciones penales cuando lo estime necesario para alcanzar un objetivo comunitario. La Comisión está convencida de que ello es necesario en el presente caso. De ahí que, no deseando bloquear el proceso legislativo, acepte esta solución distante de su propuesta inicial, si bien destaca que eso no prejuzga la posición que defiende ante el Tribunal de Justicia en el asunto C-176/03.»

### **4. OBSERVACIONES DETALLADAS DE LA COMISIÓN**

#### **4.1. Enmiendas aceptadas por la Comisión e incorporadas íntegra o parcialmente a la Posición común**

Las enmiendas 1, 4, 6 (en parte) y 8 (en parte) constituyen aclaraciones útiles del texto de la propuesta.

#### **4.2. Enmiendas aceptadas por la Comisión y excluidas de la Posición común**

La Comisión considera que las enmiendas 2, 5, 9, 12, 18, 20 y 23 constituyen aclaraciones útiles del texto de la propuesta.

Las enmiendas 6 y 22 relativas a la creación de un cuerpo de guardacostas europeos fueron aceptadas en principio por la Comisión.

#### **4.3. Enmiendas rechazadas por la Comisión y no incluidas en la Posición común**

Las enmiendas 16, 17, 19, 21 y 29 eran redundantes.

Las enmiendas 3, 11, 13, 30, 31 y 32 rebasaban ampliamente el ámbito de aplicación de esta Directiva.

Las enmiendas 10, 14, 24 y 27 no correspondían a los objetivos de la propuesta.

#### **5. CONCLUSIÓN**

La Comisión observa que el Consejo no ha querido hacer obligatoria la instauración de un régimen de sanciones de carácter penal para las descargas ilícitas de sustancias contaminantes en el mar. A este respecto, la Comisión expresó en la declaración al Consejo de Transportes su pesar por el nivel de ambición que ha alcanzado la Posición común. Al margen de este punto, la Comisión reconoce que la Posición común no modifica ni los objetivos ni el espíritu de su propuesta, por lo que puede apoyarla. Dicho apoyo se justifica especialmente por el afán de que prosiga el procedimiento de codecisión, para que pueda adoptarse la Directiva con la mayor brevedad.