



Estrasburgo, 16.1.2018  
COM(2018) 33 final

2018/0012 (COD)

Propuesta de

**DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**relativa a las instalaciones portuarias receptoras a efectos de la entrega de desechos de buques, por la que se deroga la Directiva 2000/59/CE y se modifican la Directiva 2009/16/CE y la Directiva 2010/65/UE**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2018) 21 final} - {SWD(2018) 22 final}

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

#### • Razones y objetivos de la propuesta

Las descargas de desechos procedentes de los buques representan una creciente amenaza para el medio marino y acarrear consecuencias ambientales y económicas de alto coste. El problema de los desechos marinos ha ido cobrando notoriedad en los últimos años, pues cada vez hay más estudios científicos que demuestran sus efectos devastadores sobre los ecosistemas marinos y sus repercusiones en la salud humana. Aunque el origen de los desechos marinos es fundamentalmente terrestre, el transporte marítimo también es una fuente importante de descargas de desechos domésticos y desechos de explotación en el mar. Además, suscitan una gran preocupación los efectos de la eutrofización a raíz de las descargas de las aguas residuales de los buques —en particular, los grandes buques de pasajeros— en zonas marinas como el mar Báltico, así como las repercusiones de las descargas de residuos oleosos para la vida y los hábitats marinos.

Las razones de las descargas ilegales de desechos en el mar radican tanto en los propios buques, sobre todo en las malas prácticas de gestión de desechos a bordo, como en los puertos, que carecen de instalaciones adecuadas para recibir los desechos de los buques.

La Directiva 2000/59/EC<sup>1</sup> regula la problemática desde la óptica de los puertos, mediante disposiciones que aseguran la disponibilidad de instalaciones portuarias receptoras de desechos y la entrega de desechos a tales instalaciones. Esa Directiva aplica las normas internacionales pertinentes, a saber, las contenidas en el Convenio MARPOL<sup>2</sup>. Ahora bien, mientras la Directiva se centra en las operaciones en puerto, el Convenio MARPOL lo hace fundamentalmente en las operaciones en el mar. La Directiva, por tanto, se alinea con el Convenio MARPOL y lo complementa, delimitando las responsabilidades legales, prácticas y financieras en la interfaz tierra-mar. Aunque el Convenio MARPOL ofrece un marco general que regula la contaminación por distintas sustancias contaminantes originada por los buques, no prevé un mecanismo eficaz de control del cumplimiento. Así pues, la incorporación de los principales conceptos y obligaciones del Convenio MARPOL a la legislación de la UE permite controlar su observancia de manera efectiva a través del ordenamiento jurídico de la UE.

Unos diecisiete años después de su entrada en vigor, la Directiva necesita una revisión sustancial. La situación actual es radicalmente distinta de la existente cuando se adoptó la Directiva original en 2000. Desde entonces, el Convenio MARPOL ha ido reforzándose mediante sucesivas enmiendas, mientras el alcance y las definiciones de la Directiva vigente han ido alejándose del marco internacional. Como consecuencia de ello, los Estados miembros basan cada vez más su actuación en el Convenio MARPOL, lo que complica la aplicación y el control del cumplimiento de la Directiva. Además, los Estados miembros aplican interpretaciones distintas de los principales conceptos de la Directiva, lo que genera confusión entre buques, puertos y operadores.

La revisión tiene por finalidad reforzar la protección del medio marino, reduciendo las descargas de desechos en el mar, y dotar de más eficacia a las operaciones marítimas en los puertos gracias a la reducción de la carga administrativa y la actualización del marco

---

<sup>1</sup> Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga (DO L 332 de 28.12.2000, p. 81).

<sup>2</sup> El Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (versión consolidada).

regulador. La propuesta se enmarca en el programa de adecuación de la reglamentación (REFIT), por lo que es su finalidad ajustarse a los principios de simplificación y clarificación de dicho programa.

En aras de la claridad, la propuesta deroga la Directiva actual, sustituyéndola por una nueva Directiva única. Asimismo, incluye ciertas modificaciones secundarias de la Directiva 2009/16/CE, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto<sup>3</sup>, y de la Directiva 2010/65/UE<sup>4</sup>.

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

La reducción de la contaminación en los mares es un elemento importante de la acción de la UE en el ámbito del transporte marítimo. Así se reiteraba en la Comunicación de la Comisión sobre la política de transporte marítimo hasta 2018<sup>5</sup>, que abogaba por un transporte marítimo sin residuos. Ese objetivo puede lograrse mediante la observancia de los convenios y normas internacionales. El Convenio MARPOL, el marco internacional aplicable, ha sido objeto de una serie de enmiendas que han incluido normas nuevas o más estrictas en materia de descargas de los buques. Esas enmiendas deben reflejarse de manera adecuada en la Directiva.

La disponibilidad de instalaciones portuarias receptoras de desechos en los puertos es un servicio que el puerto presta a sus usuarios, según la definición que figura en el Reglamento sobre los servicios portuarios<sup>6</sup>. La Directiva propuesta tiene en cuenta los principios y disposiciones pertinentes de ese Reglamento, pero va más allá de sus requisitos, ya que prevé reglas en materia de estructuras de costes y su transparencia. De este modo se pretende dar cumplimiento al objetivo general de la Directiva propuesta, a saber, reducir las descargas de desechos en el mar. Además, el Reglamento sobre los servicios portuarios solo se aplica a los puertos de la RTE-T, mientras que la Directiva propuesta abarca *todos* los puertos, incluidos los de menor tamaño, como los puertos pesqueros y los puertos deportivos.

La Directiva 2010/65/UE incluye la notificación previa de desechos entre la información que debe notificarse por vía electrónica mediante el sistema de «ventanilla nacional única». Se ha desarrollado a tal fin un formato electrónico para el envío de los mensajes de notificación de desechos. A continuación, la información comunicada en esos mensajes se intercambia a través del sistema de la Unión de intercambio de información marítima (SafeSeaNet) y se transmite al módulo de comunicación en la base de datos del control del Estado del puerto establecida con arreglo a la Directiva 2009/16/CE para facilitar la conformidad, el seguimiento y el control del cumplimiento.

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

La Directiva vigente y la presente propuesta están plenamente en consonancia con los principios de la legislación ambiental de la UE, en particular con los siguientes: i) el principio de precaución, ii) el principio de «quien contamina paga», y iii) el principio de que la acción preventiva se lleva a cabo en la fuente, en la medida de lo posible. Asimismo, contribuye a los

---

<sup>3</sup> 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 (DO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

<sup>4</sup> Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros (DO L 283 de 29.10.2010, p. 1).

<sup>5</sup> COM(2009) 8 «Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018».

<sup>6</sup> Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos (DO L 57 de 3.3.2017, p. 1).

objetivos de la Directiva marco sobre la estrategia marina<sup>7</sup>, que trata de proteger el medio marino y preconiza el buen estado ambiental de todas las aguas marinas de la UE en 2020. La Directiva propuesta, por otra parte, da efecto a la Directiva marco del agua<sup>8</sup> por cuanto prevé la mejora de las prácticas de gestión de residuos en los puertos en consonancia con el principio de «quien contamina paga» y con la jerarquía de residuos de la UE. Por último, la propuesta de Directiva se ajusta a la Directiva sobre el contenido de azufre<sup>9</sup>, que contribuye a la sostenibilidad del transporte marítimo mediante la reducción del contenido de azufre del combustible marino. Ahora bien, la aplicación del régimen establecido por la Directiva sobre el contenido de azufre no debe entrañar un desplazamiento de las emisiones aéreas hacia las descargas de desechos en el mar o en otras masas de agua, por ejemplo en los puertos y estuarios, como subproducto de las tecnologías de reducción de emisiones aplicadas, tales como los sistemas de limpieza de los gases de escape.

La Directiva propuesta, además, contribuirá a la consecución del objetivo de la estrategia de la Comisión sobre la economía circular<sup>10</sup> de reducir en un 30 %, de aquí a 2020, la cantidad de desechos marinos que se encuentran en las playas y de artes de pesca perdidos en el mar. La estrategia sobre la economía circular reconoce también que la revisión de la Directiva sobre las instalaciones portuarias receptoras de desechos puede contribuir de manera directa y en una medida significativa a que disminuyan los desechos marinos generados por los buques. En la estrategia de la Comisión sobre los plásticos<sup>11</sup> se examinan otras medidas para reducir los artes de pesca perdidos o abandonados, entre las que figuran los regímenes de responsabilidad ampliada del productor y de depósito y reembolso para los artes de pesca que suelen desecharse, así como un mayor intercambio de información sobre tales regímenes.

## **2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD**

### **• Base jurídica**

Dado que la propuesta sustituye a la Directiva vigente, la base jurídica sigue siendo el artículo 100, apartado 2, del TFUE (antiguo artículo 80, apartado 2, del TCE), que prevé la adopción de disposiciones comunes en el ámbito del transporte marítimo. Aunque el objetivo de la Directiva es proteger el medio marino frente a las descargas de desechos en el mar, su objetivo político general es facilitar el transporte marítimo y contribuir a la plena realización del mercado interior del transporte.

### **• Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

El transporte marítimo es un sector internacional donde las actividades tienen lugar en aguas internacionales y en puertos de todo el mundo, por lo que requiere normas internacionales, plasmadas en el Convenio MARPOL en lo que respecta a la contaminación por los buques. Ahora bien, los principales problemas del régimen internacional no aluden a la insuficiencia de normas, sino más bien al hecho de que no se aplican ni se controla su cumplimiento de manera adecuada. Uno de los pilares esenciales de la política marítima de la Unión es

<sup>7</sup> 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 (DO L 164 de 25.6.2008, p. 19).

<sup>8</sup> Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre los residuos y por la que se derogan determinadas Directivas (DO L 312 de 22.11.2008, p. 3).

<sup>9</sup> Directiva 2005/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de julio de 2005, por la que se modifica la Directiva 1999/32/CE en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo (DO L 191 de 22.7.2005, p. 59).

<sup>10</sup> COM(2015) 614 final, «Cerrar el círculo: un plan de acción de la UE para la economía circular».

<sup>11</sup> Documento de trabajo de los servicios de la Comisión SWD(2018) 16.

perseguir la aplicación armonizada de normas acordadas internacionalmente, en caso necesario completadas por requisitos específicos de la UE. Así se refleja también en la base jurídica de la Directiva, el artículo 100, apartado 2, del TFUE, que prevé la adopción de disposiciones comunes sobre transporte marítimo. Como la Directiva transpone el Convenio MARPOL al ordenamiento jurídico de la UE, comparte el objetivo del Convenio, a saber, la protección del medio marino frente a la contaminación por los buques. El problema de la contaminación marina se extiende generalmente a todas las aguas de la UE y, por tanto, exige un planteamiento común de la UE para tratar los problemas con eficacia, ya que estos no pueden resolverse por la acción individual de los Estados miembros.

Para evitar un sinfín de políticas diferentes en los puertos respecto a la entrega de los desechos de los buques y garantizar la igualdad de condiciones tanto para los puertos como para sus usuarios, deben armonizarse en mayor medida las normas de la UE. Una aplicación simplificada y, por tanto, más armonizada de las distintas obligaciones a nivel de la UE reforzará la competitividad y la eficiencia económica del sector del transporte marítimo, garantizando al mismo tiempo unas condiciones de base en los puertos. Ello debe permitir evitar efectos adversos como las prácticas de utilización abusiva de instalaciones portuarias receptoras, que consisten en que los buques conservan sus desechos a bordo hasta que pueden entregarlos al puerto donde resulte más ventajoso económicamente. Una mayor armonización de los regímenes de exención para los buques del transporte regular paliaría también la falta de eficiencia a bordo y en los puertos.

Al mismo tiempo, los Estados miembros mantienen un cierto margen de discreción en la aplicación de las disposiciones y principios comunes a nivel local y en los puertos. Con la nueva Directiva, seguirán tomando las decisiones sobre el diseño y la aplicación de los sistemas de recuperación de los costes, el nivel de las tarifas y la elaboración de planes de recepción y manipulación de desechos en los puertos situados en su territorio. Las autoridades de los Estados miembros son las mejor situadas para determinar el nivel de detalle y la cobertura de los planes de recepción y manipulación de desechos, teniendo en cuenta el tamaño y la situación geográfica de los puertos y las necesidades de los buques que los visitan.

- **Proporcionalidad**

La propuesta persigue un doble objetivo: i) mejorar la protección del medio marino frente a las descargas de desechos por los buques y, al mismo tiempo, ii) garantizar la eficiencia de las operaciones de transporte marítimo en los puertos. La evaluación de impacto ha demostrado que siguen descargándose desechos en el mar, con los consiguientes efectos devastadores para los ecosistemas marinos, especialmente debido a la eliminación de basuras. Al mismo tiempo, el régimen actual genera una carga administrativa innecesaria para los puertos y sus usuarios, sobre todo por la incoherencia entre las obligaciones resultantes de la Directiva y las derivadas del marco internacional (es decir, del Convenio MARPOL). La evaluación de impacto ha puesto de manifiesto la proporcionalidad de la opción preferida para resolver los problemas que se plantean, en consonancia con los comentarios recibidos del Comité de Control Reglamentario sobre el informe de la evaluación de impacto.

La finalidad de la propuesta es resolver esos problemas mediante una mayor armonización con el Convenio MARPOL, concretamente en lo relativo al ámbito de aplicación, las definiciones y los formularios. Con la Directiva propuesta también se pretende impulsar la coherencia con otros actos de la UE integrando plenamente las inspecciones en el control de los buques por el Estado rector del puerto y adaptando la normativa a la Directiva 2002/59/CE en lo que respecta a las obligaciones de seguimiento y de comunicación de información. El

nuevo planteamiento radica en gran medida en un sistema de comunicación e intercambio de información por vía electrónica, basado en sistemas electrónicos existentes, y en el principio de que la información solo debe comunicarse una vez. Esto permite facilitar el seguimiento y el control del cumplimiento y minimizar la carga administrativa correspondiente.

El problema específico de los desechos marinos justifica la adopción de medidas adicionales, que deberían propiciar una mayor reducción de las descargas de basura de los buques. Este objetivo debería lograrse mediante una combinación de incentivos y medidas de ejecución. El sector pesquero y el sector recreativo contribuyen también en una medida considerable al problema de los desechos marinos, de modo que se han ido integrando de manera más sistemática en el sistema, sobre todo en lo que respecta a los incentivos para la entrega de los desechos en tierra. Ahora bien, las obligaciones de notificación e inspección impondrían una carga desproporcionada a los buques y puertos pequeños, razón por la cual se aplica un planteamiento diferenciado basado en la eslora y el arqueo bruto. Este planteamiento consistirá en los siguientes elementos:

- La comunicación de la información contenida en la notificación previa de desechos y en el recibo de entrega de desechos solo se requerirá a los buques de 45 metros de eslora o más, en consonancia con la Directiva 2002/59/CE.
- El objetivo de un porcentaje de inspección del 20 % de los buques de pesca y las embarcaciones de recreo solo se aplicará a los buques de más de 100 toneladas de arqueo bruto, en consonancia con los requisitos de la OMI de mantener a bordo un plan de gestión de basuras.
- Los buques mercantes serán inspeccionados en el marco del control por el Estado rector del puerto sobre la base de un enfoque basado en los riesgos, que debería reforzar la eficiencia y eficacia del sistema.

Aunque el objetivo de la Directiva es una mayor armonización de los principales conceptos del régimen de las instalaciones portuarias receptoras que garantice un enfoque común de la UE sobre la base de la normativa internacional aplicable, deja un cierto margen de discreción a los Estados miembros a la hora de determinar las medidas operativas aplicables en los puertos, en función de consideraciones locales y de la estructura administrativa y de propiedad de cada puerto. La adecuación de las instalaciones portuarias receptoras viene determinada por el tamaño, la situación geográfica y el tipo de tráfico que visita el puerto, lo que a su vez determina el nivel de detalle y el ámbito de aplicación del plan de recepción y manipulación de los desechos del puerto. Esos planes pueden elaborarse también desde una perspectiva geográfica, atendiendo a los intereses de puertos situados a proximidad regional y de los que prestan servicios a un tráfico regional.

Aunque los Estados miembros deberán asegurarse de que los sistemas de recuperación de los costes incorporen los principios establecidos en la Directiva, en particular respecto a la tarifa indirecta y a los niveles de transparencia, mantendrán la libertad de diseñar los sistemas de tarificación y decidir el nivel exacto de las tarifas, tomando en consideración el tipo de tráfico al que prestan servicio los puertos. Esa discreción será más limitada en el caso de la basura — el componente más importante de los desechos marinos—, cuyos costes se recuperarán íntegramente mediante la tarifa indirecta. Dados los efectos especialmente negativos de los plásticos y otros componentes de las basuras de los buques en el medio marino, es preciso establecer el máximo incentivo financiero posible para asegurar que las basuras se entreguen en cada escala portuaria, en vez de descargarse en el mar.

- **Elección del instrumento**

En aras de una formulación jurídica clara y coherente, se determinó que la solución jurídica más adecuada era la propuesta de una nueva Directiva única. La opción alternativa de proponer una serie de modificaciones a la Directiva vigente se descartó, porque habría requerido un gran número de cambios. La opción de un Reglamento nuevo también se descartó, ya que no dotaría a los Estados miembros de la suficiente flexibilidad para determinar las mejores políticas de aplicación para sus puertos, que presentan grandes diferencias en cuanto a tamaño, ubicación, propiedad y estructura administrativa.

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

- **Evaluaciones *ex post* / control de calidad de la legislación existente**

La evaluación *ex post* ha puesto de manifiesto que la Directiva ha desempeñado un papel destacado en la consecución del objetivo de reducir las descargas de desechos en el mar y ha generado un claro valor añadido para la UE. Ahora bien, aunque se constata un aumento de los volúmenes de desechos entregados en tierra, las tendencias son desiguales entre las distintas categorías de desechos. Además, siguen descargándose en el mar cantidades significativas de desechos. Esta situación se debe fundamentalmente a las diferencias de interpretación y aplicación de las principales obligaciones de la Directiva actual, tales como la disponibilidad de instalaciones portuarias receptoras adecuadas, el diseño y la aplicación de sistemas de recuperación de los costes y el control del cumplimiento del requisito de entrega obligatoria.

La Directiva actual no define con claridad el concepto de adecuación de las instalaciones portuarias receptoras, lo que genera confusión entre los usuarios y los operadores de los puertos. Por extensión, la falta de consulta a los usuarios de los puertos y las incoherencias con la legislación de la UE sobre los aspectos terrestres han dado lugar a situaciones en las que no siempre hay instalaciones adecuadas disponibles en los puertos. Durante la consulta, por ejemplo, las partes interesadas lamentaron la ausencia, en los puertos, de mecanismos de recogida selectiva de desechos separados previamente a bordo de acuerdo con la normativa internacional. A ello se añade la confusión acerca del ámbito de aplicación del requisito de entrega obligatoria con arreglo a las normas sobre descargas del Convenio MARPOL, incluida la definición del concepto de capacidad de almacenamiento suficiente a bordo, principal excepción para que un buque pueda salir de un puerto sin haber entregado sus desechos.

El marco jurídico y administrativo de las inspecciones de las instalaciones portuarias receptoras tampoco está claro, al igual que la base y la periodicidad de tales inspecciones. Por último, las exenciones a los buques que operan en tráfico regular se han aplicado por razones y en condiciones diferentes, lo que genera una carga administrativa innecesaria. Esos problemas han restado efectividad a la consecución del principal objetivo del régimen, a saber, reducir las descargas de desechos en el mar.

Otros problemas subrayados en la evaluación *ex post*:

- La Directiva no es plenamente coherente con las políticas pertinentes de la UE, por ejemplo con la normativa sobre residuos y sus principios clave, que no han sido observados plenamente en los puertos.

- Se han introducido cambios significativos en el marco jurídico internacional (Convenio MARPOL) que no se han incorporado a la Directiva.
- La falta de un registro sistemático de los desechos entregados en los puertos y el insuficiente intercambio de información entre Estados miembros han mermado la eficacia del seguimiento y el control del cumplimiento de la Directiva y han traído como consecuencia notables carencias de datos sobre los flujos de desechos en los puertos de la Unión.
- **Consultas con las partes interesadas**

Se han celebrado con carácter periódico consultas con toda una gama de grupos de partes interesadas en el marco del subgrupo sobre instalaciones portuarias receptoras creado en el Foro Europeo de Navegación Sostenible para facilitar el proceso de revisión. El subgrupo, en el que participan los principales grupos de partes interesadas —autoridades nacionales de los Estados miembros, puertos, armadores, operadores de instalaciones portuarias receptoras y ONG de defensa del medio ambiente—, reúne un elevado nivel de conocimientos especializados sobre las instalaciones portuarias receptoras para la gestión de los desechos de los buques. A lo largo de varias reuniones, el subgrupo examinó y debatió las medidas y opciones propuestas para la revisión, y sus sugerencias fueron analizadas y consideradas debidamente en la elaboración de la propuesta. En los anexos del documento de trabajo de los servicios de la Comisión figura un resumen del resultado de los debates del subgrupo<sup>12</sup>.

En general, las partes interesadas son partidarias de la revisión, con la que se pretende una mayor armonización con el Convenio MARPOL en ámbitos como el alcance del requisito de entrega obligatoria y se establecen medidas concretas para resolver el problema de los desechos marinos. El subgrupo ha subrayado en múltiples ocasiones la necesidad de aplicar correctamente los principios de la UE en materia de desechos en el contexto del régimen de las instalaciones portuarias receptoras, así como de reforzar la armonización del régimen de exenciones y los sistemas de recuperación de los costes sin imponer un planteamiento «uniforme» para todos los puertos de la UE. Asimismo, ha analizado las vías para mejorar el seguimiento y el control del cumplimiento y para facilitar el proceso mediante la notificación y el intercambio de datos por vía electrónica.

Dentro del proceso de evaluación de impacto se organizó una consulta pública a la que respondieron toda una gama de partes interesadas. A continuación se celebró una consulta específica dirigida a todas las partes interesadas portuarias. Las consultas revelaron que la falta de incentivos y las carencias del control del cumplimiento figuran entre las causas más importantes de los problemas generales de las descargas de desechos en el mar. Además, en ambas rondas de consultas se señaló que la incoherencia en las definiciones y formularios, y las divergencias entre los regímenes de exención generan una carga administrativa innecesaria.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

La presente propuesta se apoya en la información recopilada y analizada durante el proceso de evaluación y de evaluación de impacto, en cuyo contexto se realizaron una serie de estudios externos. Además, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) proporcionó asistencia técnica y datos específicos.

---

<sup>12</sup> Anexo 2, página 7, *Synopsis Report of stakeholder consultation*.

En el estudio de evaluación *ex post* de 2015 se analizaron los datos recibidos de cuarenta grandes puertos comerciales, sobre la base de los cuales se elaboró una serie de datos sobre entregas de desechos en el periodo 2004-2013. Una parte de los datos procedía de estudios previos que la AESM había realizado sobre la aplicación de la Directiva, completados por una encuesta a las partes interesadas.

El estudio de apoyo elaborado en 2016 en apoyo de la **evaluación de impacto** para la revisión de la Directiva tuvo por objetivo completar los datos sobre los volúmenes de desechos entregados en los puertos comprendidos en estudios anteriores (Ramboll 2012 y Panteia 2015) en el periodo 2013-2015. Se recibieron datos actualizados sobre las entregas de desechos en ese periodo a 29 de los 40 puertos evaluados anteriormente. Además, el estudio de apoyo a la evaluación de impacto aplicó un modelo para calcular las divergencias en los datos sobre desechos, conocido como modelo MARWAS, que mide la diferencia entre i) el volumen de desechos que supuestamente debía entregarse en los puertos sobre los cuales se han obtenido datos de las entregas, sobre la base del tráfico a esos puertos durante el periodo de referencia, y ii) los desechos entregados de manera efectiva en esos mismos puertos durante el mismo periodo, en volúmenes absolutos. Los datos sobre el tráfico de buques en los 29 puertos objeto del estudio fueron comunicados por la AESM e incorporados al modelo. El estudio de apoyo incluyó también una evaluación de la vulnerabilidad ambiental de las distintas zonas marítimas regionales frente a las distintas categorías de desechos de los buques. La metodología se explica de manera pormenorizada en el anexo correspondiente del documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña a la presente propuesta<sup>13</sup>.

El subgrupo de instalaciones portuarias receptoras antes citado prestó un apoyo permanente durante todo el proceso.

- **Evaluación de impacto**

La evaluación de impacto examinó diversas opciones de actuación para revisar la Directiva, sobre la base de los siguientes principios rectores:

- 1) El ámbito de la revisión, el alcance de los cambios legislativos y la elaboración de orientaciones interpretativas.
- 2) El alcance del requisito de la entrega obligatoria de desechos. La opción de adaptar la normativa a las normas sobre descargas del Convenio MARPOL o la de establecer un régimen que prohíba todas las descargas mediante la obligación de entregar en los puertos la totalidad de los desechos, lo que a su vez incide en otros aspectos, como la aplicación de sistemas de recuperación de los costes y el control del cumplimiento.
- 3) Las posibilidades de abordar el problema específico de los desechos marinos de los buques (en su mayoría, basura).
- 4) Las posibilidades de reducir la carga administrativa y de simplificar el régimen en consonancia con los objetivos REFIT de la propuesta.

Esos principios se reflejan en los objetivos de actuación que se describen a continuación.

**OPCIÓN 1:** Escenario de partida. Esta opción consiste en no introducir ningún cambio en la Directiva. Se trataría más bien de elaborar orientaciones interpretativas y ampliar el sistema de notificación y seguimiento electrónicos establecido en el artículo 12, apartado 3, de la

---

<sup>13</sup> Anexo 4, página 23, *Analytical models used in preparing the Impact Assessment*.

Directiva actual, que se basa en la notificación electrónica a SafeSeaNet y Thetis (base de datos del control del Estado del puerto).

**OPCIÓN 2:** Revisión mínima. Esta opción prevé iniciativas específicas y ajustes legales concisos en relación con el Convenio MARPOL y la legislación pertinente de la Unión, sobre la base del escenario de partida. En concreto, se trataría de ajustar el ámbito de aplicación al Convenio MARPOL, incluyendo los desechos sujetos al anexo VI del Convenio y actualizando las referencias a la legislación de la UE sobre medio ambiente.

**OPCIÓN 3:** Armonización con MARPOL. Esta opción persigue una mayor aproximación al Convenio MARPOL, delimitando el alcance de la entrega obligatoria en consonancia con las normas sobre descargas del Convenio MARPOL, lo que resolvería el problema de las descargas ilegales de desechos en el mar. Asimismo, prevé integrar las inspecciones a las instalaciones portuarias receptoras en el control por el Estado rector del puerto e incluye toda una serie de medidas para mejorar la adecuación de las instalaciones e incentivos económicos a los buques para la entrega de los desechos a tales instalaciones.

**OPCIÓN 4:** Un régimen de instalaciones portuarias receptoras propio de la UE, más allá del Convenio MARPOL. La finalidad de esta opción es reforzar el régimen actual establecido por la Directiva, yendo más allá del Convenio MARPOL. La entrega obligatoria se aplicaría a todos los desechos de los buques, incluidos los que pueden descargarse en el mar de acuerdo con el Convenio MARPOL. Esta opción comprende además toda una serie de medidas para mejorar la adecuación de las instalaciones y proporcionar los incentivos adecuados a la entrega.

**OPCIONES 3B y 4B:** Variantes de las opciones 3 y 4, centradas en los desechos marinos. Estas variantes abordan de manera específica el problema de los desechos marinos de los buques (en su mayoría, las descargas de basura). Incluyen tanto incentivos como medidas de control del cumplimiento, así como una propuesta para integrar los buques de pesca y las embarcaciones de recreo en el ámbito de aplicación de la Directiva, aunque con un planteamiento diferenciado del control del cumplimiento en función del arqueo bruto.

La evaluación de impacto determinó que la opción preferida es la opción de actuación 3B, puesto que concilia los objetivos de reducir las descargas de desechos en el mar, en particular de basuras (desechos marinos), y de aligerar la carga administrativa mediante una mayor adaptación al Convenio MARPOL.

Se prevé que la opción preferida:

- genere impactos ambientales positivos, ya que redundaría en una reducción sustancial de las descargas ilegales de residuos oleosos, aguas residuales, basura y residuos de lavadores;
- contribuya en una medida significativa a la economía circular, gracias a medidas específicas destinadas a reducir los desechos marinos, incluidos los procedentes del sector pesquero y del sector recreativo, y a mejorar las prácticas de gestión de desechos en los puertos;
- redunde en una disminución de los costes del control del cumplimiento y en una reducción sustancial de los costes administrativos;
- genere empleo adicional, especialmente para los gestores de desechos y en el sector del turismo de las zonas costeras;

- propicie una mayor sensibilización acerca de la importancia que reviste para el medio ambiente el problema de los desechos marinos, tanto en tierra como a bordo.

Se espera que la opción preferida **genere costes de conformidad y operativos adicionales**, derivados, entre otras cosas, de las inversiones de los puertos en la recogida de desechos, la adaptación de los sistemas de recuperación de los costes y el desarrollo de capacidad nueva para la recepción y el tratamiento de nuevos flujos de desechos. Ahora bien, se espera que esos costes sean limitados. El nivel previsto de esos costes se expone en la evaluación de impacto incluida en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña a la propuesta<sup>14</sup>. Ahora bien, la falta de datos impidió facilitar una cuantificación exacta de los costes de conformidad globales.

La evaluación de impacto se presentó al Comité de Control Reglamentario para su aprobación en mayo de 2017. El Comité emitió un dictamen positivo con reservas<sup>15</sup>, en el que expresó sus dudas acerca del valor añadido de la Directiva respecto al Convenio MARPOL y pidió explicaciones adicionales sobre la relación entre ambos regímenes y sobre cómo las opciones propuestas se ajustan al Convenio o van más allá de él. En este contexto, el Comité formuló también algunas preguntas sobre la proporcionalidad de la opción preferida, concretamente si incluía requisitos más específicos para los buques pequeños, y señaló que persistía una cierta incertidumbre acerca de los costes exactos de conformidad y de inversión que conllevaba esta opción. La respuesta a esos comentarios fue la siguiente:

- Se facilitaron explicaciones adicionales sobre la manera en que la Directiva pretende transponer las obligaciones pertinentes del Convenio MARPOL mediante un enfoque basado en los puertos y sobre el hecho de que no se limita a asegurar el control del cumplimiento de esos requisitos mediante el ordenamiento jurídico de la UE, sino que también aporta un valor añadido a su aplicación en los Estados miembros, gracias, entre otras cosas, a la incorporación de otros elementos, tales como los planes de recepción y manipulación de desechos, los sistemas de recuperación de los costes en los puertos y el régimen de exenciones aplicable a los buques que operan en tráfico regular. Se incluyó un cuadro en el que se comparaban los dos instrumentos y se ofrecía una visión de conjunto de las enmiendas más importantes al Convenio MARPOL en los últimos quince años.
- Además, se incluyó otro cuadro en el que se comparaban las distintas opciones de actuación respecto al Convenio MARPOL y se explicaba que la opción preferida, basada en la adaptación al Convenio MARPOL, no suponía un alineamiento total, ya que ello implicaría retirar obligaciones fundamentales consideradas muy pertinentes y útiles, tal como mostraba la evaluación *ex post* (REFIT) de la Directiva. Se incluyeron explicaciones complementarias para demostrar la proporcionalidad de cada una de las opciones, así como información adicional sobre la manera en que la opción preferida proponía redefinir la posición de los buques más pequeños, es decir, los buques de pesca y las embarcaciones de recreo, adoptando un enfoque diferenciado del control del cumplimiento en función del arqueo bruto y la eslora total.
- Por último, se hizo un esfuerzo adicional para recabar datos cuantitativos de los puertos en relación con algunas de las obligaciones esenciales incluidas en la opción

---

<sup>14</sup> Documento de trabajo de los servicios de la Comisión, *Impact Assessment*, página 60 (costes de conformidad) y página 73 (conclusión).

<sup>15</sup> *Opinion on the Impact Assessment/Port reception facilities for ship generated waste and cargo residues*, 23 de junio de 2017, <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/>[....]

preferida. Teniendo en cuenta, no obstante, que se trata de datos comerciales sensibles, los datos recibidos fueron limitados y la descripción de los costes de conformidad e inversión sigue siendo fundamentalmente cualitativa.

- **Evaluación del impacto territorial**

La revisión propuesta presenta una importante dimensión regional, habida cuenta de la variedad de cuencas marítimas en la UE y de las peculiaridades locales de los puertos. Por tanto, se llevó a cabo una evaluación del impacto territorial. La evaluación analizó los desafíos específicos a los que pueden enfrentarse los puertos situados en islas pequeñas y lugares remotos a la hora de aplicar el régimen de instalaciones portuarias receptoras, pero también concluyó que la nueva Directiva puede beneficiar a esas regiones, concretamente en el desarrollo del turismo, el empleo y la gobernanza. Con todo, pese a las diferencias regionales, la evaluación del impacto territorial reveló un firme llamamiento en favor de la armonización de los elementos esenciales de la Directiva. Los resultados de la evaluación del impacto territorial se resumen en el informe de síntesis que se adjunta al documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña a la propuesta.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

Teniendo en cuenta que se trata de una iniciativa REFIT, el objetivo de la propuesta es simplificar el marco regulador y reducir la carga administrativa.

Una mejor adaptación de las definiciones al Convenio MARPOL permitirá, además, que los formatos normalizados elaborados por la OMI del impreso de notificación y del recibo de entrega de desechos puedan incorporarse plenamente a la Directiva. De este modo puede evitarse en la medida de lo posible la existencia de formularios y sistemas paralelos. Además, se propone incluir las inspecciones de las instalaciones portuarias receptoras en el régimen de control por el Estado rector del puerto y utilizar el sistema de información y seguimiento desarrollado en el marco de la Directiva actual (artículo 12, apartado 3), basado en la notificación electrónica en SafeSeaNet y Thetis, para facilitar el seguimiento y el control del cumplimiento. Se espera que esas medidas generen una reducción de los costes administrativos de 7,1 millones EUR gracias a la mayor eficacia de las inspecciones. También se espera que las revisiones propuestas amplíen el abanico de oportunidades comerciales a disposición de los gestores de desechos en los puertos y de los operadores del sector recreativo y turístico —la mayoría de los cuales son pymes— por cuanto el volumen de desechos descargados en los puertos será mayor, lo que redundará en un entorno marino más limpio y tendrá efectos positivos para el turismo local y regional.

La propuesta de nueva Directiva deja un considerable margen de discreción a los Estados miembros para: i) organizar las instalaciones de recepción en sus puertos, en consonancia con los planes de recepción y manipulación de desechos; y ii) diseñar los sistemas de tarificación adecuados, teniendo en cuenta el tamaño y la situación geográfica de los puertos, así como el tipo de tráfico que los visita.

La revisión propuesta prevé impulsar el desarrollo y la aplicación del sistema de información, seguimiento y control del cumplimiento ya establecido por la Directiva actual para facilitar el seguimiento y el control del cumplimiento de la Directiva. El sistema se basará en el sistema de la Unión de intercambio de información marítima (SafeSeaNet) previsto en la Directiva 2002/59/CE y en la base de datos de inspecciones creada en el marco de la Directiva 2009/16/CE. Los datos se comunicarán por vía electrónica utilizando el sistema de «ventanilla nacional única», en consonancia con la Directiva 2010/65/UE, y se intercambiarán entre los

Estados miembros a efectos de seguimiento y control del cumplimiento. La propuesta, además, normalizará los formatos de comunicación electrónica del recibo de desechos, la notificación de desechos y las exenciones para los buques que operan en tráfico regular.

- **Derechos fundamentales**

La propuesta no tiene consecuencias en la protección de los derechos fundamentales.

#### **4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS**

La propuesta no tiene ninguna incidencia en el presupuesto de la Unión.

#### **5. OTROS ELEMENTOS**

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

La propuesta va acompañada de un plan de aplicación que recoge las actuaciones necesarias para aplicar las medidas y define los principales escollos técnicos, jurídicos y temporales que plantea su aplicación.

Se han definido modalidades de seguimiento y notificación adecuadas. La AESM desempeña un papel destacado en este proceso, ya que entre sus responsabilidades figura la de elaborar y gestionar sistemas de datos electrónicos para el transporte marítimo.

La Directiva vigente ya promueve el establecimiento de un sistema común de información y seguimiento que i) identifique los buques que no entregan sus desechos y ii) determine si se han cumplido los objetivos de la Directiva. En los últimos años, este sistema se ha desarrollado sobre la base de las bases de datos existentes; en particular, SafeSeaNet ha canalizado la comunicación y el intercambio por vía electrónica de la información contenida en la notificación previa de desechos, y se ha elaborado un módulo específico de la UE en el marco de la base de datos de inspecciones (Thetis) para la comunicación de los resultados de las inspecciones de instalaciones portuarias receptoras. Además, se han tomado medidas para la transmisión sistemática a Thetis-UE de la información almacenada en SafeSeaNet, de tal modo que el requisito de entrega obligatoria pueda supervisarse y hacerse cumplir. Con la Directiva propuesta se introducirán mejoras adicionales en los sistemas, que deberían incorporar también la información básica sobre la disponibilidad de instalaciones receptoras en los puertos de la UE. Esa información se transmitirá también a GISIS, el sistema mundial integrado de información marítima de la OMI, para asegurar que los Estados miembros, al comunicar la información exigida por la Directiva, cumplan al mismo tiempo sus obligaciones internacionales de comunicación de datos.

Por otra parte, la AESM ayudará a supervisar la aplicación de la Directiva propuesta. Teniendo en cuenta que el ciclo completo de visitas de ejecución efectuadas por la AESM está previsto que dure cinco años<sup>16</sup>, el ciclo de evaluación de la Directiva se fija en intervalos de siete años.

Por último, se prevé también la constitución de un grupo de expertos formado por representantes de los Estados miembros y de otros sectores pertinentes. El grupo intercambiará información y experiencia en la aplicación de la Directiva y facilitará las orientaciones necesarias a la Comisión.

---

<sup>16</sup> Tal como prevé la metodología de la AESM para las visitas a los Estados miembros, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>

- **Documentos explicativos (en el caso de las Directivas)**

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

## **6. EXPLICACIÓN DETALLADA DE LAS DISPOSICIONES ESPECÍFICAS DE LA PROPUESTA**

La Directiva propuesta alineará el régimen de la UE, en la medida de lo posible, con el Convenio MARPOL, concretamente en lo que respecta a su ámbito de aplicación, las definiciones y los formularios. Ahora bien, el alineamiento completo es imposible, pues la Directiva se centra en las operaciones en los puertos, mientras que el Convenio MARPOL lo hace en las operaciones marítimas. Aunque la Directiva parte de las obligaciones asumidas por los Estados miembros en el marco del Convenio MARPOL, va más allá por cuanto regula de manera pormenorizada las obligaciones jurídicas, operativas y financieras de todos los operadores. Además, al igual que su predecesora, tiene un ámbito de aplicación más amplio que se extiende a todos los buques marítimos y todos los puertos de la UE que visitan tales buques.

Las áreas más importantes en las que seguirá habiendo diferencias entre la Directiva y el Convenio MARPOL son las siguientes:

- La adopción de planes de recepción y manipulación de desechos.
- La elaboración y aplicación de sistemas de recuperación de los costes.
- La comunicación obligatoria de información contenida en la notificación previa de desechos y en el recibo de entrega de desechos.
- El régimen de inspecciones.
- El régimen de exenciones aplicables a los buques que operan en tráfico regular.

En gran parte, esas diferencias del régimen de la Unión tienen por finalidad mejorar la aplicación y el control de la observancia del régimen del Convenio MARPOL.

A continuación se describen los cambios más importantes introducidos por la nueva Directiva.

### **Título, ámbito de aplicación y definiciones:**

El título se cambia para que remita de manera específica a la entrega de desechos de buques, de modo que refleje mejor el principal objetivo de la Directiva.

El **artículo 2** sustituye la definición de «desechos generados por buques» por una definición más genérica de «desechos de buques» elaborada en relación con los anexos pertinentes del Convenio MARPOL. Esa definición abarca también la categoría de los «residuos de carga», así como los desechos que entran en el ámbito de aplicación del Convenio MARPOL, anexo VI, es decir, los residuos de los sistemas de limpieza de los gases de escape, que comprenden los lodos y el agua de purga de tales sistemas. Al suprimirse la distinción entre los desechos generados por buques y los residuos de carga y garantizarse la plena conformidad con las definiciones del Convenio MARPOL, se facilita un mayor alineamiento con los formularios y certificados normalizados de la OMI. Los desechos pescados de forma inintencionada, es decir, recogidos en las redes durante las operaciones de pesca, se han incluido en la definición de desechos de buques, a fin de garantizar que se adopten medidas adecuadas para la entrega de este tipo de desechos del sector pesquero a las instalaciones

portuarias receptoras, dada su relevancia en el contexto de los desechos marinos. Se han añadido referencias claras y actualizadas a los textos legislativos pertinentes de la UE.

### **Adecuación de las instalaciones portuarias receptoras:**

Se precisa el concepto de «instalación portuaria receptora adecuada», en consonancia con las directrices de la OMI. El requisito de la recogida separada de los desechos, procedente de la Directiva marco del agua, se ha incluido expresamente en el **artículo 4** para su aplicación en los puertos. Esa inclusión resulta especialmente pertinente en los casos en que los desechos han sido separados previamente a bordo en cumplimiento de las normas internacionales.

En cuanto a los planes de recepción y manipulación de desechos, que son decisivos para conseguir la adecuación de las instalaciones portuarias receptoras, en el **artículo 5** y en el **anexo 1** se refuerza el énfasis en los requisitos de consulta. Asimismo, se aclaran los conceptos de «plan adecuado», «cambios significativos» en ese plan y «contexto regional» en el que puede elaborarse.

### **Incentivos para la entrega:**

A fin de garantizar que se brindan los incentivos adecuados para la entrega de los distintos tipos de desechos a las instalaciones portuarias receptoras, el **artículo 8** establece los principios esenciales que deben integrarse y aplicarse en cada régimen de tarifas implantado con arreglo a la Directiva. A este respecto, cabe señalar la relación entre la tarifa aplicada y los costes de la instalación receptora de desechos, el cálculo de la «contribución significativa» que debe cubrir la tarifa indirecta y los principales requisitos en materia de transparencia. Se incluye en la Directiva un nuevo **anexo 4**, que ofrece una panorámica de los distintos tipos de costes del sistema de instalaciones portuarias receptoras, estableciendo una distinción entre costes directos e indirectos.

Si bien el artículo 8 no prescribe la aplicación de un sistema concreto en todos los puertos de la UE, el sistema de recuperación de los costes propuesto es más estricto en cuanto a los principios que deben aplicarse al fijar la tarifa indirecta de basuras, que comprende los desechos pescados de manera inintencionada. Habida cuenta de que las descargas de basuras contribuyen en una medida significativa al problema más amplio de los desechos marinos, se propone un sistema de «no aplicación de tarifas específicas», en virtud del cual el pago de la tarifa indirecta debe otorgar a los buques el derecho de entregar la totalidad de su basura a bordo sin tener que pagar una tarifa directa adicional (basada en los volúmenes). El hecho de que los buques de pesca y las embarcaciones de recreo también queden incluidos en el sistema de tarifas indirectas permitirá abordar la eliminación de las redes de pesca al término de su vida útil y los desechos pescados de manera inintencionada.

Además, el artículo 8 afianza el concepto de «buque verde», desarrollado y aplicado ya en ciertos puertos en consonancia con las normas y sistemas de certificación internacionales. De acuerdo con este concepto, debe aplicarse una tarifa por desechos reducida a los buques que puedan demostrar la gestión sostenible de los desechos a bordo, cuyas condiciones serán especificadas por la Comisión en un acto delegado.

### **Control del cumplimiento del requisito de entrega obligatoria de desechos:**

El impreso de notificación previa de desechos a que se refiere el **artículo 6** se ha alineado plenamente con la Circular MEPC/834 de la OMI y se incluye en un nuevo anexo 2 de la Directiva. El alcance de la obligación de entrega de todos los desechos se ha fijado de acuerdo

con el Convenio MARPOL, de tal manera que la Directiva reproduce el régimen de descargas de dicho Convenio: donde el Convenio MARPOL prohíbe la descarga de desechos en el mar, la Directiva requiere la entrega de los desechos, incluidos los residuos de carga, a instalaciones portuarias receptoras en tierra. Con este enfoque no se requieren disposiciones específicas para la entrega de residuos de carga, como ocurría con la Directiva anterior. Además, el **artículo 7** exige que se expida al buque un recibo de entrega de desechos en el momento de la entrega de los desechos que contenga la información que deberá remitir el buque por vía electrónica al sistema de información, seguimiento y control del cumplimiento, es decir, a SafeSeaNet, antes de salir del puerto.

El **artículo 7** limita la aplicación de la excepción basada en la capacidad de almacenamiento suficiente a situaciones en las cuales el siguiente puerto de escala esté situado en la UE y cuando no haya incertidumbre acerca de la disponibilidad de instalaciones portuarias receptoras adecuadas. La valoración correspondiente debería basarse en la información puesta a disposición en el sistema de información, seguimiento y control del cumplimiento integrado en SafeSeaNet sobre la disponibilidad de instalaciones portuarias receptoras adecuadas. Además, la propuesta prevé que la Comisión, mediante un acto de ejecución, adopte métodos específicos para calcular la existencia de capacidad de almacenamiento suficiente a bordo.

En relación con el régimen de inspecciones, el **artículo 10** especifica que las inspecciones de las instalaciones portuarias receptoras deben integrarse plenamente en el régimen de control por el Estado rector del puerto establecido por la Directiva 2009/16/CE y seguir un enfoque basado en los riesgos cuando el buque entra en el ámbito de aplicación de esa Directiva. Para garantizar que en toda inspección de control por el Estado rector del puerto se verifique también el cumplimiento de los requisitos aplicables a las instalaciones portuarias receptoras, deben introducirse algunos cambios en la Directiva 2009/16/CE, tal como establece el **artículo 21**. Al mismo tiempo, se prevé un régimen de inspecciones distinto para los buques de pesca, las embarcaciones de recreo y los buques nacionales de más de 100 toneladas de arqueo bruto, dado que esos buques no están sujetos a la Directiva sobre el control por el Estado rector del puerto. Los resultados de las inspecciones de esos buques deberán registrarse en el sistema de información, seguimiento y control del cumplimiento, en un módulo específico de la UE dentro de Thetis.

### **Régimen de exenciones a los buques que operan en tráfico regular:**

El **artículo 9** de la propuesta prevé un mayor grado de armonización de los criterios de exención, en concreto de lo que se entiende por «buque que opera en tráfico regular» con «escalas frecuentes y regulares» y por «pruebas suficientes de la existencia de un acuerdo» de entrega de los desechos y pago de la tarifa. Se introduce un certificado de exención normalizado que debería incluirse en el sistema de información, seguimiento y control del cumplimiento mediante la notificación electrónica a SafeSeaNet, de tal modo que los Estados miembros puedan a continuación intercambiar la información contenida en el certificado.

### **Buques de pesca y embarcaciones de recreo**

La Directiva reformula la posición de los buques de pesca y las embarcaciones de recreo pequeñas teniendo en cuenta su relativa contribución al problema de los desechos marinos en el mar. Mientras que, en la Directiva actual, tanto los buques de pesca como las pequeñas embarcaciones de recreo están exentos de algunas de las obligaciones esenciales, ahora se han reformulado esas exenciones para que queden incluidos los de mayor tamaño, sobre la base de la eslora y el arqueo bruto, con objeto de garantizar la proporcionalidad del régimen.

En cuanto a los sistemas de recuperación de los costes, los buques de pesca y las embarcaciones de recreo quedarán sujetos a la tarifa indirecta. Por tanto, a semejanza de otras embarcaciones, los buques de pesca y las embarcaciones de recreo deberán pagar una tarifa al puerto, con independencia de si entregan o no desechos. Ahora bien, esto debería otorgar también a esos buques el derecho a entregar la totalidad de sus basuras, en particular los artes de pesca abandonados y los desechos pescados inintencionadamente, sin tener que pagar tarifas adicionales. En cuanto a los demás tipos de desechos, las obligaciones generales de aplicar una tarifa indirecta del 30 %, como mínimo, serán igualmente aplicables a la entrega de desechos por parte de los buques de pesca y las embarcaciones de recreo.

La comunicación de la información contenida en la notificación de desechos y en el recibo de entrega de desechos solo se exigirá a los buques de pesca y embarcaciones de recreo de 45 metros de eslora o más. Exigir a los buques por debajo de ese umbral la notificación electrónica antes de llegar y de salir del puerto sería desproporcionado, ya que por lo general esos buques no están equipados para la notificación electrónica, y los puertos que los acogen tampoco están en condiciones de procesar las notificaciones electrónicas en cada una de las escalas. Así lo demostró también la evaluación de impacto que acompaña a la propuesta<sup>17</sup>.

En materia de control del cumplimiento, la Directiva establece que debe inspeccionarse al menos el 20 % de todos los buques de pesca y embarcaciones de recreo de más de 100 toneladas de arqueo bruto que hagan escala cada año en los puertos del Estado miembro pertinente. Este umbral coincide con el requisito del Convenio MARPOL de que los buques de más de 100 toneladas de arqueo bruto mantengan a bordo un libro registro de basuras.

---

<sup>17</sup> Documento de trabajo de los servicios de la Comisión, *Impact Assessment*, capítulo 5.2.5, página 46.

Propuesta de

**DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**relativa a las instalaciones portuarias receptoras a efectos de la entrega de desechos de buques, por la que se deroga la Directiva 2000/59/CE y se modifican la Directiva 2009/16/CE y la Directiva 2010/65/UE**

(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 Europeo<sup>18</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>19</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La política marítima de la Unión tiene por objetivo lograr un elevado nivel de seguridad y de protección del medio ambiente. Ese objetivo puede lograrse mediante el cumplimiento de convenios, códigos y resoluciones internacionales, al tiempo que se conservan la libertad de navegación de conformidad con lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM).
- (2) El Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques («Convenio MARPOL») establece prohibiciones generales de las descargas de los buques en el mar, pero también regula las condiciones en las cuales pueden descargarse determinados tipos de desechos en el medio marino. El Convenio MARPOL exige a los Estados miembros que garanticen la disponibilidad de instalaciones receptoras en los puertos.
- (3) La Unión prosiguió la aplicación del Convenio MARPOL mediante la Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>20</sup>, aplicando un enfoque basado en los puertos. La Directiva 2000/59/CE pretende conciliar los intereses del buen funcionamiento del transporte marítimo con la protección del medio marino.

---

<sup>18</sup> DO C de , p. .

<sup>19</sup> DO C de , p. .

<sup>20</sup> Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga (DO L 332 de 28.12.2000, p. 81).

- (4) En las dos últimas décadas, el Convenio MARPOL y sus anexos han sido objeto de importantes enmiendas, las cuales han ido fijando normas y prohibiciones más estrictas en relación con las descargas de desechos en el mar por parte de los buques.
- (5) El anexo VI del Convenio MARPOL introdujo un conjunto de normas sobre descargas para nuevas categorías de desechos, a saber, los residuos de los sistemas de limpieza de los gases de escape, que comprenden los lodos y el agua de purga de tales sistemas. Esas categorías de desechos deben incluirse en el ámbito de aplicación de la Directiva.
- (6) El 15 de abril de 2014, la Organización Marítima Internacional («OMI») adoptó las Orientaciones refundidas para los proveedores y usuarios de las instalaciones portuarias de recepción (MEPC.1/Circular 834), que contenían un formato normalizado del impreso de notificación previa para la entrega de desechos, un formato normalizado del recibo de entrega de desechos y un formulario para notificar supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción.
- (7) A pesar de esa evolución legislativa, siguen produciéndose descargas de desechos. La persistencia de las descargas se debe a una combinación de factores, entre los que destaca el hecho de que en los puertos no siempre se dispone de instalaciones portuarias receptoras adecuadas, el control del cumplimiento es con frecuencia insuficiente y no se ofrecen incentivos para entregar los desechos en tierra.
- (8) Desde su entrada en vigor, la Directiva 2000/59/CE ha contribuido al incremento del volumen de desechos entregados a las instalaciones portuarias receptoras, por lo que ha sido esencial para reducir las descargas de desechos en el mar, tal como pone de manifiesto la evaluación REFIT de la Directiva.
- (9) La evaluación REFIT ha demostrado también que las incoherencias con el marco regulador del Convenio MARPOL han mermado la plena eficacia de la Directiva 2000/59/CE. Además, los Estados miembros han desarrollado interpretaciones diferentes de los conceptos esenciales de la Directiva, tales como la adecuación de las instalaciones, la notificación previa de desechos y la entrega obligatoria de desechos a instalaciones portuarias receptoras, así como de las exenciones para los buques que operan en tráfico regular. La evaluación recomendó una mayor armonización de esos conceptos y su adaptación al Convenio MARPOL para evitar una carga administrativa innecesaria tanto a los puertos como a sus usuarios.
- (10) La Directiva también desempeña un papel fundamental en la aplicación de los principios y normas ambientales más importantes en el contexto de los puertos y la gestión de los desechos de los buques. La Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>21</sup> y la Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>22</sup> son instrumentos particularmente relevantes en este contexto.
- (11) La Directiva 2008/98/CE establece los principios esenciales de la gestión de los residuos, incluidos el principio de «quien contamina paga» y la jerarquía de residuos, que sitúa la reutilización y el reciclado de residuos por delante de otras formas de valorización y eliminación de residuos, y exige el establecimiento de sistemas de recogida separada de residuos. Esas obligaciones son igualmente aplicables a la gestión de los desechos de los buques.

---

<sup>21</sup> Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre los residuos y por la que se derogan determinadas Directivas (DO L 312 de 22.11.2008, p. 3).

<sup>22</sup> 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 (DO L 164 de 25.6.2008, p. 19).

- (12) La recogida separada de los desechos de los buques, incluidos los artes de pesca abandonados, es necesaria para asegurar su valorización posterior en los eslabones siguientes de la cadena de gestión de residuos. La basura se separa con frecuencia a bordo de los buques de conformidad con las normas internacionales, y la legislación de la Unión debe garantizar que esos esfuerzos de separación de los desechos a bordo no se dilapiden por falta de mecanismos para la recogida separada en tierra.
- (13) Aunque, en su mayor parte, el origen de los desechos marinos es terrestre, el sector del transporte marítimo, incluidas la pesca y las actividades de recreo, también contribuye en una medida esencial con sus descargas de basura, plásticos y artes de pesca abandonados, que se vierten directamente al mar.
- (14) La estrategia de la Comisión sobre la economía circular<sup>23</sup> fijó como objetivo una reducción del 30 % de los desechos marinos hasta 2020 y reconoció el papel específico que debe desempeñar la Directiva 2000/59/CE en este sentido, garantizando la disponibilidad de instalaciones adecuadas para la recepción de basuras y asegurando, al mismo tiempo, un nivel adecuado de incentivos y el control del cumplimiento de la obligación de entregar los desechos a las instalaciones en tierra.
- (15) Una instalación portuaria receptora se considera adecuada si es capaz de satisfacer las necesidades de los buques que utilizan normalmente el puerto sin causar demoras indebidas. La adecuación alude tanto a las condiciones operativas de la instalación, teniendo en cuenta las necesidades de los usuarios, como a la gestión ambiental de las instalaciones en consonancia con la legislación de la Unión sobre residuos.
- (16) El Reglamento (CE) n.º 1069/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>24</sup> exige la incineración o el enterramiento en un vertedero autorizado de los residuos de cocina internacionales, incluidos los desechos de los buques en escala en puertos de la Unión que puedan haber estado previamente en contacto con subproductos animales a bordo. Para que este requisito no limite el fomento de una mayor reutilización y un mayor reciclado de los desechos de buques, deben hacerse esfuerzos por mejorar la separación de estos a bordo, de manera que pueda evitarse la posible contaminación de los desechos, por ejemplo de los residuos de envases.
- (17) A fin de garantizar la adecuación de las instalaciones portuarias receptoras, resulta esencial desarrollar y reevaluar el plan de recepción y manipulación de desechos sobre la base de la consulta con todos los usuarios del puerto pertinentes. Por razones prácticas y organizativas, es posible que puertos vecinos de una misma región deseen elaborar un plan conjunto que abarque la disponibilidad de instalaciones portuarias receptoras en cada uno de los puertos comprendidos en el plan, dotado de un marco administrativo común.
- (18) Para tratar con eficacia el problema de los desechos marinos, es esencial ofrecer el nivel adecuado de incentivos para la entrega de desechos —en particular, basura— en las instalaciones portuarias receptoras. Esto resulta posible gracias a un sistema de recuperación de los costes que exige la aplicación de una tarifa indirecta que debe abonarse con independencia de si se entregan o no desechos y que debe otorgar un derecho de entrega de desechos sin ningún gravamen directo adicional. Dada su

---

<sup>23</sup> Comunicación de la Comisión COM(2015) 614 final, «Cerrar el círculo: un plan de acción de la UE para la economía circular», sección 5.1.

<sup>24</sup> Reglamento (CE) n.º 1069/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas sanitarias aplicables a los subproductos animales y los productos derivados no destinados al consumo humano y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1774/2002 (DO L 300 de 14.11.2009, p.1).

contribución a la generación de desechos marinos, el sector pesquero y el sector recreativo deben incluirse también en ese sistema.

- (19) El concepto de «buque verde» debe seguir desarrollándose en lo que respecta a la gestión de desechos, de manera que pueda aplicarse un sistema eficaz de recompensa a los buques que reduzcan sus desechos a bordo.
- (20) Los residuos de carga siguen siendo propiedad del propietario de la carga tras la descarga en la terminal y a menudo tienen un valor económico. Por esa razón, los residuos de carga deben quedar excluidos de los sistemas de recuperación de los costes y de la aplicación de la tarifa indirecta; la tarifa de entrega de los residuos de carga debe ser abonada por el usuario de la instalación receptora, tal como especifiquen las disposiciones contractuales entre las partes implicadas u otras disposiciones locales.
- (21) El Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>25</sup> establece que la disponibilidad de instalaciones portuarias receptoras es un servicio que entra en su ámbito de aplicación. Ese Reglamento regula la transparencia de las estructuras tarifarias aplicadas para el uso de servicios portuarios, la consulta a los usuarios del puerto y la gestión de los procedimientos de reclamación. La Directiva excede del marco establecido por el Reglamento (UE) 2017/352 por cuanto establece requisitos más detallados sobre el funcionamiento y el diseño de los sistemas de recuperación de los costes aplicables a las instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques y sobre la transparencia de la estructura de costes.
- (22) Además de los incentivos para la entrega, el control efectivo del cumplimiento de la obligación de entrega es esencial y debe obedecer a un planteamiento basado en los riesgos acorde con la Directiva 2009/16/CE<sup>26</sup>, que ya no guarda coherencia con el objetivo previsto en la Directiva 2000/59/EC de inspeccionar el 25 % de los buques que entran en su ámbito de aplicación.
- (23) Uno de los principales obstáculos al control efectivo del cumplimiento del requisito de entrega obligatoria ha sido la divergencia en la interpretación y aplicación, por parte de los Estados miembros, de la excepción basada en la capacidad de almacenamiento suficiente a bordo. Para evitar que su aplicación socave el objetivo primordial de la Directiva, debe precisarse la citada excepción, sobre todo en lo que respecta al siguiente puerto de escala, y debe determinarse de manera armonizada en los puertos de la Unión la capacidad de almacenamiento suficiente, sobre la base de una metodología y unos criterios comunes.
- (24) El seguimiento y el control del cumplimiento han de facilitarse mediante un sistema basado en la notificación e intercambio de información por vía electrónica. A tal fin, conviene desarrollar el sistema actual de información y seguimiento establecido por la Directiva 2000/59/CE, que ha de seguir funcionando sobre la base de los sistemas de datos electrónicos existentes, en particular el sistema de la Unión de intercambio de información marítima (SafeSeaNet) y la base de datos de inspecciones (Thetis). El sistema debe incorporar también la información sobre las instalaciones portuarias receptoras disponibles en los distintos puertos.

---

<sup>25</sup> Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos (DO L 57 de 3.3.2017, p. 1).

<sup>26</sup> 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 (DO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

- (25) El Convenio MARPOL exige a las Partes Contratantes que mantengan información actualizada sobre sus instalaciones portuarias receptoras y que comuniquen dicha información a la OMI. A tal fin, la OMI ha creado una base de datos de instalaciones portuarias de recepción en el contexto de su sistema mundial integrado de información marítima (GISIS). La comunicación de esta información al sistema de información, seguimiento y control del cumplimiento establecido por la Directiva y su subsiguiente transmisión a través del sistema a GISIS eximirían a los Estados miembros de la obligación de comunicar esa información por separado a la OMI.
- (26) Ha de lograrse una mayor armonización del régimen de exenciones aplicable a los buques que operan en tráfico regular con escalas frecuentes y regulares; concretamente, deben aclararse los términos empleados y las condiciones que rigen tales exenciones. La evaluación REFIT y la evaluación de impacto han puesto de manifiesto que la falta de armonización en lo relativo a las condiciones y a la aplicación de las exenciones ha generado una carga administrativa innecesaria para los buques y puertos.
- (27) El subgrupo de instalaciones portuarias receptoras establecido en el marco del Foro Europeo de Navegación Sostenible, que reúne a toda una gama de expertos en contaminación por los buques y en gestión de los desechos de buques, ha facilitado orientaciones y asesoramiento especializado a la Comisión. Sería deseable mantener este grupo como grupo de expertos autónomo en el que se intercambien experiencias sobre la aplicación de la Directiva.
- (28) Las competencias conferidas a la Comisión para la ejecución de la Directiva 2000/59/CE deben actualizarse en consonancia con el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).
- (29) Con miras a establecer una metodología para la aplicación de la excepción basada en la capacidad de almacenamiento suficiente y a impulsar el desarrollo del sistema de información, seguimiento y control del cumplimiento establecido por esa Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Los actos de ejecución deben adoptarse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo.
- (30) Para tomar en consideración la evolución internacional y promover unas prácticas de gestión de los desechos a bordo respetuosas con el medio ambiente, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del TFUE en lo que se refiere a la modificación de la presente Directiva para actualizar las referencias a instrumentos internacionales y los anexos y modificar las referencias a instrumentos internacionales, con el fin de evitar, en caso necesario, que los cambios en tales instrumentos internacionales se apliquen a los efectos de la presente Directiva, así como para desarrollar criterios comunes para el reconocimiento de los «buques verdes» con miras a aplicar una tarifa por desechos reducida a tales buques. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular a nivel de expertos. La Comisión, al preparar y elaborar actos delegados, debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada.
- (31) Dado que el objetivo de la presente Directiva de proteger el medio marino frente a las descargas de desechos en el mar no puede alcanzarse en una medida suficiente, unilateralmente, por los Estados miembros, sino que, debido a la escala de la acción, puede lograrse mejor a nivel 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 enunciado en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar esos objetivos.

- (32) La Unión se caracteriza por las disparidades regionales en lo que respecta a los puertos, tal como ha corroborado la evaluación del impacto territorial. Los puertos presentan diferencias en cuanto a situación geográfica, tamaño, estructura administrativa y propiedad, y se caracterizan en función del tipo de buques que recalán normalmente en ellos. Además, los sistemas de gestión de desechos reflejan las diferencias a nivel municipal y en lo relativo a las infraestructuras de gestión posterior de los residuos.
- (33) Por consiguiente, debe derogarse la Directiva 2000/59/CE.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

## **SECCIÓN 1: DISPOSICIONES GENERALES**

### *Artículo 1*

#### **Objeto**

La presente Directiva tiene por objeto proteger el medio marino de las repercusiones negativas de las descargas de desechos por los buques que utilizan los puertos situados en la Unión, al tiempo que se garantiza el buen funcionamiento del tráfico marítimo, mejorando la disponibilidad de instalaciones portuarias receptoras adecuadas y la entrega de desechos a tales instalaciones.

### *Artículo 2*

#### **Definiciones**

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- a) «buque», todo tipo de embarcaciones de navegación marítima que operan en el medio marino, incluidos los buques de pesca y las embarcaciones de recreo que no están al servicio de actividades comerciales, así como los aliscafos, aerodeslizadores, sumergibles y artefactos flotantes;
- b) «Convenio MARPOL», el Convenio internacional para prevenir la contaminación ocasionada por los buques, en su versión vigente;
- c) «desechos de buques», todos los desechos, incluidos los residuos de carga, que se generan durante el servicio de un buque o durante operaciones de carga, descarga y limpieza, así como los desechos recogidos en redes durante operaciones de pesca, y que entran en el ámbito de aplicación de los anexos I, II, IV, V y VI del Convenio MARPOL;
- d) «residuos de carga», los restos de cualquier material de carga que quedan en la cubierta o en las bodegas tras las operaciones de carga y descarga, incluidos el exceso o el derramamiento en la carga y descarga, ya sea en estado seco o húmedo o arrastrados en el agua de lavado, pero no el polvo de la carga que queda en cubierta tras el barrido ni el polvo depositado en las superficies exteriores del buque;
- e) «instalación portuaria receptora», toda instalación fija, flotante o móvil capaz de recibir los desechos de buques;
- f) «buque de pesca», todo buque equipado o utilizado a efectos comerciales para la captura de peces u otros recursos vivos del mar;

- g) «embarcación de recreo», todo tipo de embarcación con un casco de eslora igual o superior a 2,5 metros, con independencia de su medio de propulsión, proyectada para fines deportivos o recreativos y que no está al servicio de actividades comerciales;
- h) «buque nacional», un buque que enarbola el pabellón de un Estado miembro y se dedica exclusivamente a travesías nacionales en ese Estado miembro;
- i) «travesía nacional», una travesía en zonas marítimas de un puerto de un Estado miembro al mismo puerto o a otro puerto situado en ese Estado miembro;
- j) «puerto», un lugar o una zona geográfica que presenta obras de mejora y equipo que lo hacen apto para la recepción de buques, incluido el fondeadero dentro de la jurisdicción del puerto;
- k) «residuos de cocina», todos los residuos alimenticios, incluido el aceite de cocina usado, procedentes de restaurantes, servicios de *catering* y cocinas;
- l) «capacidad de almacenamiento suficiente», capacidad suficiente para almacenar los desechos a bordo desde el momento de salir del puerto hasta el siguiente puerto de escala, incluidos los desechos que probablemente vayan a generarse durante la travesía;
- m) «tráfico regular», tráfico basado en una lista publicada o programada de horas de salida y de llegada entre puertos concretos, o travesías recurrentes que constituyen un horario reconocido;
- n) «escalas regulares», trayectos repetidos del mismo buque que forman un patrón constante entre puertos determinados, o una serie de travesías con salida y destino en el mismo puerto sin escalas intermedias;
- o) «escalas frecuentes», escala de un buque en el mismo puerto al menos una vez por quincena;
- p) «GISIS», el sistema mundial integrado de información marítima establecido por la Organización Marítima Internacional.

Los «desechos de buques» que respondan a las definiciones de las letras c) y d) se considerarán residuos en la acepción del artículo 3, punto 1, de la Directiva 2008/98/CE<sup>27</sup>.

### *Artículo 3* **Ámbito de aplicación**

La presente Directiva se aplicará a:

- a) todo buque, con independencia del pabellón que enarbole, que haga escala o preste servicio en un puerto de un Estado miembro, excepto los buques de guerra, unidades navales auxiliares y otros buques que, siendo propiedad de un Estado o estando a su servicio, solo presten por el momento servicios gubernamentales de carácter no comercial;

---

<sup>27</sup> Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre los residuos y por la que se derogan determinadas Directivas (DO L 312 de 22.11.2008, p. 3).

- b) todos los puertos de los Estados miembros en los que normalmente hagan escala los buques incluidos en el ámbito de aplicación de la letra a).

Los Estados miembros adoptarán medidas para garantizar que, en la medida de lo posible, los buques excluidos del ámbito de aplicación de la presente Directiva descarguen sus desechos de manera compatible con la presente Directiva.

## **SECCIÓN 2: DISPONIBILIDAD DE INSTALACIONES PORTUARIAS RECEPTORAS ADECUADAS**

### *Artículo 4*

#### **Instalaciones portuarias receptoras**

1. Los Estados miembros velarán por que se disponga de instalaciones portuarias receptoras adecuadas que satisfagan las necesidades de los buques que utilicen normalmente el puerto y no causen demoras indebidas a dichos buques.
2. Los Estados miembros velarán por que:
  - a) Las instalaciones portuarias receptoras tengan la capacidad para recibir los tipos y cantidades de desechos de los buques que utilicen normalmente ese puerto, tomando en consideración las necesidades operativas de los usuarios del puerto, el tamaño y la situación geográfica del puerto, el tipo de buques que hagan escala en el mismo y las exenciones previstas con arreglo al artículo 9.
  - b) Los trámites para la utilización de las instalaciones portuarias receptoras sean sencillos y rápidos para evitar demoras indebidas a los buques, y las tarifas aplicadas a las entregas no desincentiven la utilización de dichas instalaciones por parte de los buques.
  - c) Las instalaciones portuarias receptoras hagan posible la gestión de los desechos del buque por procedimientos adecuados desde el punto de vista ambiental, de conformidad con los requisitos de la Directiva 2008/98/CE y otros actos legislativos de la Unión aplicables en materia de residuos. A tal fin, los Estados miembros preverán la recogida separada de los desechos de buques en los puertos en consonancia con los requisitos de la legislación de la Unión sobre residuos, en particular de la Directiva 2008/98/CE, la Directiva 2012/19/UE y la Directiva 2006/66/CE. Lo dispuesto en la letra c) se aplicará sin perjuicio de los requisitos más estrictos establecidos en el Reglamento (CE) n.º 1069/2009 para la gestión de los residuos de cocina del transporte internacional.
3. Los Estados miembros utilizarán los formularios y procedimientos establecidos por la OMI para la notificación de supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción a las autoridades del Estado rector del puerto.

Cualquier información recibida a través de ese procedimiento de notificación se transmitirá también por vía electrónica a la parte del sistema de información, seguimiento y control del cumplimiento a que se refiere el artículo 14 de la presente Directiva.
4. Los Estados miembros investigarán todos los casos de supuestas deficiencias notificados y velarán por que cualquier parte a la que concierna la entrega o recepción de desechos de buques pueda exigir una indemnización por los daños causados por una demora indebida.

## *Artículo 5*

### **Planes de recepción y manipulación de desechos**

1. Se elaborará y aplicará en cada puerto un plan de recepción y manipulación de desechos adecuado sujeto a consulta periódica con las partes interesadas, en particular con los usuarios del puerto o sus representantes. Esas consultas tendrán lugar tanto durante la elaboración inicial del plan como tras su adopción y, en particular, cuando se hayan introducido cambios significativos en relación con los requisitos de los artículos 4, 6 y 7. En el anexo 1 se pormenorizan los requisitos de la elaboración de dichos planes.
2. Los Estados miembros velarán por que la información contenida en los planes de recepción y manipulación de desechos sobre la disponibilidad de instalaciones receptoras adecuadas en sus puertos, y sobre los costes correspondientes, que figura a continuación, se comunique con claridad a los operadores de los buques y se ponga a disposición del público a través del sitio web de los puertos o en forma impresa:
  - a) situación de las instalaciones portuarias receptoras correspondientes a cada muelle;
  - b) lista de los desechos de buques gestionados normalmente por el puerto;
  - c) lista de los puntos de contacto, los operadores y los servicios ofrecidos;
  - d) descripción de los procedimientos de entrega de desechos;
  - e) descripción de los sistemas de recuperación de los costes, y
  - f) descripción de los procedimientos para comunicar supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias receptoras.

Esa información se comunicará también por vía electrónica en la parte del sistema de información, seguimiento y control del cumplimiento a que se refiere el artículo 14 de la presente Directiva, de conformidad con la Directiva 2002/59/CE.

3. Cuando así lo aconsejen razones de eficacia, dos o más puertos vecinos de la misma región podrán elaborar conjuntamente el plan de recepción y manipulación de desechos a que se refiere el apartado 1, con la adecuada participación de cada puerto, siempre que se precisen respecto a cada uno de los puertos la necesidad y la disponibilidad de instalaciones receptoras.
4. Los Estados miembros evaluarán y aprobarán el plan de recepción y manipulación de desechos, supervisarán su aplicación y se asegurarán de la renovación de su aprobación al menos cada tres años tras su aprobación o nueva aprobación, así como cada vez que se introduzcan cambios significativos en el funcionamiento del puerto. Esos cambios incluyen, aunque no de manera exclusiva, cambios estructurales en el tráfico del puerto, desarrollo de nuevas infraestructuras, modificaciones en la demanda y oferta de instalaciones portuarias receptoras y nuevas técnicas de tratamiento a bordo.

### SECCIÓN 3

## ENTREGA DE DESECHOS DE BUQUES

#### *Artículo 6*

#### **Notificación previa de desechos**

1. El operador, agente o capitán de todo buque que entre en el ámbito de aplicación de la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>28</sup>, a excepción de los buques de pesca o embarcaciones de recreo de menos de 45 metros de eslora, que se dirija a un puerto situado en la UE deberá cumplimentar con exactitud el impreso que figura en el anexo 2 y notificar dicha información a la autoridad u organismo designado a tal fin por el Estado miembro en cuyo territorio esté situado el puerto:
  - a) como mínimo veinticuatro horas antes de llegar, si se conoce el puerto de escala;
  - b) en cuanto se conozca el puerto de escala, si se dispone de esa información menos de veinticuatro horas antes de la llegada;
  - c) a más tardar en el momento de salir del puerto anterior, si la duración de la travesía es inferior a veinticuatro horas.
2. La información indicada en el apartado 1 se comunicará por vía electrónica en la parte del sistema de información, seguimiento y control del cumplimiento a que se refiere el artículo 14 de la presente Directiva, de conformidad con la Directiva 2010/65/UE y con la Directiva 2002/59/CE.
3. La información indicada en el apartado 1 se mantendrá a bordo al menos hasta el siguiente puerto de escala y se pondrá a disposición de las autoridades de los Estados miembros pertinentes que la soliciten.
4. Los Estados miembros velarán por que la información notificada con arreglo al presente artículo se examine adecuadamente y se comparta sin demora con las autoridades competentes en materia de control del cumplimiento.

#### *Artículo 7*

#### **Entrega de desechos de buques**

1. El capitán de todo buque que haga escala en un puerto de la Unión entregará a una instalación portuaria receptora, antes de abandonar el puerto, todos los desechos trasladados a bordo del buque de conformidad con las normas pertinentes en materia de descargas establecidas en el Convenio MARPOL.
2. Al entregarlos, el gestor de desechos o la autoridad del puerto en el que se proceda a la entrega cumplimentará con exactitud el impreso que figura en el anexo 3 y expedirá el recibo al buque.

Este requisito no se aplicará en los puertos pequeños sin dotación de personal o en puertos remotos, siempre y cuando el Estado miembro en el que esté situado el puerto haya comunicado esta información por vía electrónica en la parte del sistema de información, seguimiento y control del cumplimiento a que se refiere el artículo 14 de la presente Directiva.

---

<sup>28</sup> 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).

3. El operador, agente o capitán de todo buque que entre en el ámbito de aplicación de la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo comunicará por vía electrónica, antes de salir del puerto, la información contenida en el recibo de entrega de desechos en la parte del sistema de información, seguimiento y control del cumplimiento a que se refiere el artículo 14 de la presente Directiva, de conformidad con la Directiva 2010/65/UE y con la Directiva 2002/59/CE
4. La información indicada en el apartado 2 se mantendrá a bordo al menos durante dos años y se pondrá a disposición de las autoridades de los Estados miembros que la soliciten.
5. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, el buque podrá dirigirse hacia el siguiente puerto de escala sin entregar los desechos si:
  - a) se limita a hacer escala en fondeadero durante menos de veinticuatro horas o en condiciones meteorológicas adversas;
  - b) de la información facilitada de conformidad con los anexos 2 y 3 se deduce que existe una capacidad específica de almacenamiento suficiente para todos los desechos que se han acumulado y vayan a acumularse durante la travesía prevista del buque hasta el siguiente puerto de escala.
6. Con objeto de garantizar unas condiciones uniformes de aplicación de la excepción basada en la capacidad específica de almacenamiento suficiente, se conferirán a la Comisión competencias de ejecución para definir los métodos que deban emplearse para el cálculo de la capacidad específica de almacenamiento suficiente a bordo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 20, apartado 2.
7. Cuando el siguiente puerto de escala esté situado fuera de la Unión, o existan motivos justificados para suponer que el siguiente puerto de escala no dispone de instalaciones adecuadas, o si dicho puerto es desconocido, el Estado miembro exigirá que el buque entregue todos sus desechos antes de salir del puerto.
8. El apartado 2 se aplicará sin perjuicio de la vigencia de requisitos más rigurosos para los buques, adoptados en consonancia con el Derecho internacional.

#### *Artículo 8*

#### **Sistemas de recuperación de los costes**

1. Los Estados miembros velarán por que los costes de gestión de las instalaciones portuarias receptoras para la entrega y el tratamiento de desechos de buques, distintos de los residuos de carga, se sufraguen mediante el pago de tarifas por parte de los buques. Esos costes incluirán los elementos enumerados en el anexo 4.
2. Los sistemas de recuperación de los costes no deberán constituir un incentivo para que los buques descarguen sus desechos en el mar. A tal fin, los Estados miembros, en el diseño y la aplicación de los sistemas de recuperación de los costes en los puertos, aplicarán los principios que figuran a continuación:
  - a) Una parte de la tarifa aplicada a los buques será una tarifa indirecta que deberá abonarse con independencia de si se entregan o no desechos a una instalación portuaria receptora.
  - b) La tarifa indirecta cubrirá los costes administrativos indirectos, así como una proporción significativa de los costes operativos directos indicados en el

anexo 4. La proporción significativa de los costes operativos directos representará al menos el 30 % del total de los costes directos anuales de la entrega efectiva de los desechos.

- c) Con objeto de brindar un incentivo máximo para la entrega de desechos según la definición del anexo V del Convenio MARPOL, incluidos los desechos recogidos en redes durante operaciones de pesca, la tarifa indirecta aplicada cubrirá todos los costes de la instalación portuaria receptora relativos a tales desechos, a fin de garantizar un derecho de entrega sin ningún coste directo adicional.
  - d) La tarifa indirecta no abarcará los residuos de los sistemas de limpieza de los gases de escape, cuyos costes se cubrirán en función de los tipos y cantidades de desechos entregados.
3. En su caso, la parte de los costes no cubierta por la tarifa mencionada en la letra b) se cubrirá en función de los tipos y cantidades de desechos entregados efectivamente por el buque.
  4. Las tarifas podrán diferenciarse en función de factores como la categoría, el tipo y el tamaño del buque, y el tipo de tráfico en que este opere, así como respecto a los servicios prestados fuera de los horarios normales de funcionamiento del puerto.
  5. Las tarifas se reducirán cuando el diseño, equipo y explotación del buque permitan demostrar que el buque genera cantidades limitadas de desechos y los gestiona de manera sostenible y ambientalmente correcta. La Comisión estará facultada, mediante actos delegados con arreglo al artículo 19, para definir los criterios que determinen que un buque reúne los requisitos enunciados en el presente apartado en relación con la gestión de los desechos del buque a bordo.
  6. Para que las tarifas sean equitativas, transparentes y no discriminatorias, y reflejen los costes de las instalaciones y los servicios que se ofrecen y, en su caso, se utilizan, los importes de las tarifas y las bases de cálculo correspondientes se deberán poner a disposición de los usuarios del puerto.

#### *Artículo 9*

#### **Exenciones**

1. Los Estados miembros podrán eximir a un buque que haga escala en sus puertos de las obligaciones previstas en el artículo 6, en el artículo 7, apartado 1, y en el artículo 8, acumulativamente, cuando se disponga de pruebas suficientes de que:
  - a) el buque opera en tráfico regular con escalas frecuentes y regulares;
  - b) un acuerdo asegura la entrega de los desechos y el pago de las tarifas en uno de los puertos situados en su ruta;
  - c) el acuerdo contemplado en la letra b) está acreditado por un contrato firmado con un puerto o un contratista de desechos, por recibos de entrega de desechos y por la confirmación de que el acuerdo ha sido aceptado por todos los puertos situados en la ruta del buque; el acuerdo de entrega de desechos y pago de la tarifa se establecerá en un puerto situado en la Unión, de tal modo que sirva de prueba suficiente de conformidad con el presente apartado.
2. Si se concede la exención, el Estado miembro en el que esté situado el puerto expedirá un certificado de exención, basado en el formato que figura en el anexo 5,

que confirme que el buque reúne las condiciones y los requisitos necesarios para la aplicación de la exención e indique la duración de esta.

3. Los Estados miembros comunicarán por vía electrónica la información contenida en el certificado de exención en la parte del sistema de información, seguimiento y control del cumplimiento a que se refiere el artículo 14 de la presente Directiva, de conformidad con las disposiciones de la Directiva 2002/59/CE.
4. Los Estados miembros velarán por la eficacia de la supervisión y el control del cumplimiento de las disposiciones de entrega y pago vigentes para los buques exentos que visiten sus puertos.

## **SECCIÓN 4: CONTROL DEL CUMPLIMIENTO**

### *Artículo 10*

#### **Inspecciones**

Los Estados miembros garantizarán que todo buque pueda ser sometido a inspección para comprobar que cumple los requisitos de la presente Directiva.

### *Artículo 11*

#### **Inspecciones de control por el Estado rector del puerto**

Se inspeccionarán de conformidad con la Directiva 2009/16/CE los buques que entren en el ámbito de aplicación de dicha Directiva, de tal modo que toda inspección incluya una comprobación de que el buque cumple los requisitos de los artículos 6, 7 y 9.

### *Artículo 12*

#### **Inspecciones al margen del control por el Estado rector del puerto**

1. En lo que respecta a las inspecciones de los buques que no entren en el ámbito de aplicación de la Directiva 2009/16/CE, los Estados miembros velarán por que se inspeccione como mínimo el 20 % del número total de buques de cada una de las categorías enumeradas a continuación:
  - a) buques nacionales que enarbolan su bandera, de 100 toneladas de arqueo bruto o más, que hagan escala en el Estado miembro pertinente cada año;
  - b) buques de pesca de 100 toneladas de arqueo bruto o más que hagan escala en el Estado miembro pertinente cada año;
  - c) embarcaciones de recreo de 100 toneladas de arqueo bruto o más que hagan escala en el Estado miembro pertinente cada año.
2. Los resultados de las inspecciones contempladas en el apartado 1 se registrarán en la parte del sistema de información, seguimiento y control del cumplimiento a que se refiere el artículo 15 de la presente Directiva.
3. Los Estados miembros establecerán procedimientos de inspección para los buques de pesca y las embarcaciones de recreo de menos de 100 toneladas de arqueo bruto, a fin de garantizar que cumplen los requisitos aplicables de la presente Directiva.
4. Si la autoridad competente del Estado miembro no queda satisfecha de los resultados de la inspección, se asegurará, sin perjuicio de la aplicación de las sanciones contempladas en el artículo 16, de que el buque no salga de puerto hasta que haya

entregado sus desechos a una instalación portuaria receptora conforme a lo dispuesto en el artículo 7.

#### *Artículo 13*

### **Sistema de información, seguimiento y control del cumplimiento**

La aplicación y el control del cumplimiento de la presente Directiva se facilitarán mediante la comunicación y el intercambio de información por vía electrónica entre los Estados miembros de conformidad con los artículos 14 y 15.

#### *Artículo 14*

### **Comunicación e intercambio de información**

1. La comunicación y el intercambio de información se basarán en el sistema de la Unión de intercambio de información marítima (SafeSeaNet) a que se refieren el artículo 22 *bis*, apartado 3, y el anexo III de la Directiva 2002/59/CE.
2. Los Estados miembros velarán por que se comuniquen por vía electrónica y en un plazo razonable, de conformidad con la Directiva 2010/65/UE, los datos siguientes:
  - a) la información relativa a la hora de llegada real y la hora de salida real de todo buque comprendido en el ámbito de aplicación de la Directiva 2002/95/CE que haga escala en un puerto de la UE, junto con un identificador del puerto en cuestión;
  - b) la información contenida en la notificación de desechos que figura en el anexo 2;
  - c) la información contenida en el recibo de entrega de desechos que figura en el anexo 3;
  - d) la información contenida en el certificado de exención que figura en el anexo 5.
3. Los Estados miembros garantizarán, en la medida de lo posible, que los buques de pesca y las embarcaciones de recreo de más de 100 toneladas de arqueo bruto que hagan escala en un puerto de la Unión comuniquen también la información sobre la hora de llegada real y la hora de salida real.
4. A continuación, la Comisión transmitirá la información comunicada a efectos del artículo 4 y del artículo 5, apartado 2, a la base de datos de instalaciones portuarias de recepción de la OMI en el marco de GISIS.

#### *Artículo 15*

### **Registro de las inspecciones**

1. La Comisión elaborará, mantendrá y actualizará una base de datos de inspecciones a la que todos los Estados miembros deberán estar conectados y que contendrá toda la información requerida para la aplicación del sistema de inspecciones previsto en la presente Directiva. Esta base de datos se ajustará a la base de datos de inspecciones a que se refiere el artículo 24 de la Directiva 2009/16/CE y tendrá funciones similares a las de dicha base de datos.
2. Los Estados miembros se asegurarán de que la información relativa a las inspecciones en el marco de la presente Directiva, incluida la información sobre los casos de incumplimiento y las órdenes de prohibición de salida, se transfiera sin demora a la base de datos de inspecciones tan pronto como se haya completado el

informe de inspección, levantado la orden de prohibición de salida o concedido una exención.

3. Los Estados miembros se asegurarán de que la información transmitida a la base de datos de inspecciones se valide en un plazo de setenta y dos horas.
4. La Comisión velará por que la base de datos de inspecciones permita recuperar todos los datos pertinentes comunicados por los Estados miembros a efectos de la supervisión de la aplicación de la Directiva.
5. Los Estados miembros tendrán acceso en todo momento a la información registrada.

#### *Artículo 16*

##### **Sanciones**

Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de la presente Directiva y adoptarán todas las medidas necesarias para asegurar su aplicación. Las sanciones serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.

### **SECCIÓN 5: DISPOSICIONES FINALES**

#### *Artículo 17*

##### **Intercambio de experiencia**

La Comisión velará por que se organicen entre las autoridades nacionales de los Estados miembros y los expertos, incluidos los del sector privado, intercambios de experiencia relativa a la aplicación de la presente Directiva en los puertos de la Unión.

#### *Artículo 18*

##### **Procedimiento de modificación**

1. Deben otorgarse a la Comisión poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 19 para modificar los anexos de la presente Directiva y las referencias a instrumentos de la OMI en la medida de lo necesario para adaptarlos a la legislación de la Unión o para tomar en consideración la evolución internacional, en particular de la OMI.
2. Los anexos también podrán ser modificados cuando resulte necesario para mejorar las modalidades de aplicación y supervisión establecidas en la presente Directiva, en particular las previstas en los artículos 6, 7 y 9, con el fin de asegurar la notificación y entrega efectivas de desechos y la correcta aplicación de las exenciones.
3. En circunstancias excepcionales, cuando esté debidamente justificado por un análisis apropiado realizado por la Comisión y con el fin de evitar una amenaza grave e inaceptable para la seguridad marítima, la salud, la vida o las condiciones de trabajo a bordo o el medio marino, o de evitar la incompatibilidad con la legislación marítima de la Unión, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 19 que modifiquen la presente Directiva con el fin de no aplicar, a los efectos de la presente Directiva, una enmienda al Convenio MARPOL.
4. Estos actos delegados se adoptarán al menos tres meses antes de que expire el plazo establecido internacionalmente para la aceptación tácita de la enmienda en cuestión o de la fecha prevista para su entrada en vigor. En el periodo previo a la entrada en

vigor de dicho acto delegado, los Estados miembros se abstendrán de toda iniciativa tendente a integrar en su legislación nacional o aplicar la enmienda al instrumento internacional en cuestión.

#### *Artículo 19*

#### **Ejercicio de la delegación**

1. Los poderes para adoptar los actos delegados a que se refieren el artículo 8, apartado 5, y el artículo 18, apartados 1, 2 y 3, se otorgan a la Comisión por un periodo de cinco años a partir del [the date of entry into force]. La Comisión elaborará un informe sobre los poderes delegados a más tardar nueve meses antes de que finalice el periodo de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará automáticamente por periodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada periodo.
2. La delegación de poderes podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
3. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
4. Un acto delegado adoptado solo podrá entrar en vigor si ni el Parlamento Europeo ni el Consejo han formulado objeciones en un plazo de dos meses a partir de la notificación a tales instituciones del acto en cuestión o si, antes de que expire dicho plazo, ambas han comunicado a la Comisión que no tienen la intención de formular objeciones. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo y del Consejo.

#### *Artículo 20*

#### **Comité**

1. La Comisión estará asistida por el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS), establecido por el Reglamento (CE) n.º 2099/2002. Dicho Comité será un comité a tenor del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

#### *Artículo 21*

#### **Modificaciones de la Directiva 2009/16/CE**

La Directiva 2009/16/CE se modifica como sigue:

- 1) El artículo 13 se modifica como sigue:
  - a) En el apartado 1, se añade la letra d) siguiente:
    - d) «compruebe, cuando proceda, que el buque cumple lo dispuesto en los artículos 6, 7 y 9 de la Directiva 201X/XX/UE, relativa a las

instalaciones portuarias receptoras a efectos de la entrega de desechos de buques.».

- b) En el apartado 3, párrafo primero, se añade al final del párrafo el texto siguiente:
- «o de la Directiva 201X/XX/UE.».
- c) Se añade el apartado siguiente:
- «4) Si, tras la inspección a que se refiere el apartado 1, letra d), o a que se refiere el apartado 3, el inspector no está convencido de que el buque ha cumplido lo dispuesto en la Directiva 201X/XX/UE, no se permitirá al buque abandonar el puerto, sin perjuicio de la aplicación de las sanciones contempladas en el artículo 16 de la Directiva 201X/XX/UE, hasta que haya entregado sus desechos a una instalación portuaria receptora.».
- 2) En el anexo I, sección II, punto 2B, al final de la lista de factores inesperados se añade el guion siguiente:
- «Los buques respecto a los cuales se haya comunicado que han incumplido la obligación de entregar sus desechos de conformidad con el artículo 7 de la Directiva 201X/XX/UE o respecto a los cuales la información comunicada de conformidad con el artículo 6 de la Directiva 201X/XX/UE haya aportado pruebas del incumplimiento de dicha Directiva.».
- 3) En el anexo IV, se añaden los puntos siguientes:
51. Copia de los documentos relativos a la notificación previa de desechos mantenidos a bordo de conformidad con el artículo 6, apartado 3, de la Directiva 201X/XX/UE.
52. Recibos de entrega de desechos normalizados expedidos de conformidad con el artículo 7 de la Directiva 201X/XX/UE.
53. El certificado de exención expedido de conformidad con el artículo 9 de la Directiva 201X/XX/UE.

#### *Artículo 22*

#### **Modificación de la Directiva 2010/65/UE**

La Directiva 2010/65/UE se modifica como sigue:

En el anexo, sección A, el punto 4 se modifica como sigue:

«4. Notificación de desechos de buques, incluidos los residuos

Artículos 6 y 7 de la Directiva 201X/XX/UE del Parlamento Europeo y del Consejo.».

#### *Artículo 23*

#### **Derogación**

Queda derogada la Directiva 2000/59/CE.

Las referencias a la Directiva derogada se entenderán hechas a la presente Directiva.

#### *Artículo 24*

##### **Revisión**

La Comisión evaluará la presente Directiva y transmitirá los resultados de la evaluación al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar siete años después de su entrada en vigor.

#### *Artículo 25*

##### **Transposición**

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el 31 de diciembre de 2020, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán 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.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

#### *Artículo 26*

##### **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 27*

##### **Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*

*Por el Consejo*  
*El Presidente*