Parlamentul European
2019-2024

Comisia pentru pescuit

2023/0171(COD)

15.11.2023

AVIZ

al Comisiei pentru pescuit

destinat Comisiei pentru transport și turism

referitor la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2005/35/CE privind poluarea cauzată de nave și introducerea unor sancțiuni, inclusiv sancțiuni penale, pentru infracțiunile de poluare
(COM(2023)273 – C9-0187/2023 – 2023/0171(COD))

Raportoare pentru aviz: Cláudia Monteiro de Aguiar

PA_Legam

JUSTIFICARE SUCCINTĂ

Conservarea resurselor biologice marine se află în centrul politicii comune în domeniul pescuitului, întrucât sectorul pescuitului este o victimă a poluării marine, care include, printre multe alte surse, deversări ilegale în mare de substanțe poluante de către nave.

Prin urmare, raportoarea salută propunerea Comisiei de actualizare a Directivei 2005/35/CE[1] privind poluarea cauzată de nave și introducerea unor sancțiuni pentru infracțiunile de poluare.

Raportoarea subliniază că definiția poluării cauzate de nave este prezentată în anexele I-VI la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave și în Protocolul din 1978 la aceasta (Marpol 73/78), obligatorii din punct de vedere juridic pentru Uniunea Europeană. Aplicarea unor standarde mai ridicate va asigura condiții de concurență echitabile pentru sectorul transportului maritim, care are o dimensiune transnațională, cu efecte pozitive asupra ecosistemelor marine și, prin urmare, asupra pescuitului.

Raportoarea salută stabilirea unor limite de emisii mai stricte; cu toate acestea, atrage atenția asupra faptului că includerea unor dispoziții privind emisiile de oxid de sulf și de oxid de azot provenite de la gazele de eșapament ale navelor poate avea un impact asupra flotei de pescuit a UE, formată în principal din nave învechite aparținând IMM-urilor care au resurse limitate pentru a putea investi în motoare noi cu emisii scăzute. Extinderea domeniului de aplicare al directivei pentru a include substanțe suplimentare în temeiul Convenției Marpol 73/78 va trebui să se reflecte puternic în FEAMPA, cu un sprijin sporit pentru motoarele cu emisii scăzute și reînnoirea parcului auto.
Raportoarea îndeamnă Comisia să sprijine reînnoirea flotei prin intermediul FEAMPA.

Raportoarea introduce, de asemenea, o nouă definiție în proiect și subliniază nevoia de vigilență în zonele cu activități de pescuit semnificative, apărând dubla cauză a protecției mediului și a subzistenței comunităților de pescari. Raportoarea face apel, de asemenea, la informarea comunității maritime, subliniind necesitatea educației și formării.

În cele din urmă, raportoarea recomandă și ca includerea feedbackului comunităților de pescari și colaborarea cu părțile interesate din domeniul maritim să evidențieze viziunea completă a directivei, cu scopul de a echilibra protecția ecologică cu sustenabilitatea comunităților de pescari.

În concluzie, pe lângă asigurarea unor condiții de concurență echitabile între flotele țărilor terțe care operează în apele UE, raportoarea speră că acest lucru va facilita controalele coordonate efectuate de statele membre, precum și urmărirea penală și aplicarea transfrontalieră a legii, ceea ce va antrena, în cele din urmă, o reducere a poluării cauzate de nave.

AMENDAMENTELE

Comisia pentru pescuit recomandă Comisiei pentru transport și turism, care este comisie competentă, să ia în considerare următoarele amendamente:

[1] JO L 255, 30.9.2005, p. 11

Amendamentul 1

Propunere de directivă
Considerentul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(1) Politica maritimă a Uniunii Europene vizează un nivel ridicat de siguranță și de protecție a mediului. Acest obiectiv poate fi atins prin respectarea convențiilor, codurilor și rezoluțiilor internaționale, menținând în același timp libertatea de navigație prevăzută în Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării.	(1) Politica maritimă a Uniunii Europene vizează un nivel ridicat de siguranță și de protecție a mediului. Acest obiectiv poate fi atins prin respectarea convențiilor, codurilor și rezoluțiilor internaționale, menținând în același timp libertatea de navigație prevăzută în Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării. ***În acest context, se reamintește că oceanul ar trebui recunoscut la nivel internațional ca bun comun mondial și ar trebui protejat ținând cont de unicitatea și interconectarea sa, precum și de serviciile ecosistemice esențiale pe care le oferă, de care depind generațiile actuale și viitoare pentru supraviețuirea și bunăstarea lor.***

Amendamentul 2

Propunere de directivă
Considerentul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(2a) Prima și cea mai bună acțiune împotriva poluării marine și a deșeurilor marine este de a se garanta că se previne eliberarea de substanțe poluante în oceane. Având în vedere prezența foarte răspândită a deșeurilor de polistiren expandat în mediul marin, care se explică prin faptul că aceste produse, din cauza greutății lor reduse, zboară cu ușurință de pe nave și ajung în mare, statele membre ar trebui să ia în considerare eliminarea treptată a recipientelor și ambalajelor din polistiren expandat folosite la produsele pescărești, în acord cu obiectivul ambițios

de a înlocui materialele plastice de unică folosință cu alternative durabile, care să aducă beneficii mediului și pescarilor.

Amendamentul 3

Propunere de directivă
Considerentul 2 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(2b) De asemenea, este important să fie sprijinite și acțiunile de recuperare eficace a materialelor poluante și a deșeurilor din oceane. Pescarii, producătorii din domeniul acvaculturii și organizațiile acestora depun deja eforturi pentru a colecta deșeurile, inclusiv uneltele de pescuit pierdute sau abandonate pe mare (așa-numitele „unelte fantomă”), care reprezintă o amenințare pentru toate activitățile și ecosistemele marine din întreaga lume. Nu ne putem aștepta ca aceste acțiuni să aibă loc fără un mecanism de compensare adaptat la eforturile depuse. Întrucât în UE se estimează că 20 % din uneltele de pescuit se pierd pe mare, reprezentând aproape o treime din deșeurile marine din mările europene[18a], și doar 1,5 % din uneltele de pescuit uzate sunt reciclate[18b], există o nevoie urgentă de a se îmbunătăți colectarea, reciclarea și repararea tuturor uneltelor de pescuit și, prin urmare, este nevoie de sprijin. În acest sens, statele membre ar trebui să facă schimb de bune practici și să raporteze cu privire la diferitele lor acțiuni de recuperare a deșeurilor și prevenire a aruncării în mare a materialelor poluante și a deșeurilor.
	„Economia circulară: De la plasele de pescuit abandonate la îmbrăcămintea durabilă”, Comisia Europeană.
	„Unelte de pescuit pierdute: o capcană

pentru oceanele noastre", Comisia Europeană.

Amendamentul 4

Propunere de directivă
Considerentul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(4a) Flota de pescuit a UE are, în medie, o vechime de 31,5 ani, iar reînnoirea flotei ar trebui să fie sprijinită prin FEAMPA (Regulamentul UE 2021/1139), contribuind la respectarea unor reglementări din ce în ce mai stricte în materie de mediu, în special pentru dezvoltarea pescuitului costier la scară mică sustenabil.

Amendamentul 5

Propunere de directivă
Considerentul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(5a) Regulamentul (CE) nr. 1224/2009 impune statelor membre obligația de a transmite Comisiei informații privind uneltele pierdute. Comisia ar trebui să utilizeze informațiile deja primite atunci când evaluează punerea în aplicare a prezentei directive și starea Uniunii în acest domeniu.

Amendamentul 6

Propunere de directivă
Considerentul 7 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(7a) Potrivit Regulamentului nr. 1224/2009, aruncarea ilegală a uneltelor de pescuit sau aruncarea în mare a

	uneltelor de pescuit de pe navele de pescuit constituie o încălcare gravă în temeiul regulamentului respectiv, cu condiția îndeplinirii unor criterii specifice. Pentru astfel de încălcări, statele membre au obligația de a dispune de sancțiuni administrative sau penale adecvate care să fie eficace, proporționale și disuasive, în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1224/2009.

Amendamentul 7

Propunere de directivă
Considerentul 8

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(8) Sancțiunile administrative introduse în transpunerea Directivei 2005/35/CE nu trebuie să aducă atingere Directivei (UE) 2023/xxxx. Statele membre trebuie să definească în mod clar domeniul de aplicare al legislației administrative și al celei penale în ceea ce privește ***faptele de poluare cauzată*** de ***nave***, în conformitate cu dreptul lor intern. În aplicarea legislației interne care transpune Directiva 2005/35/CE, statele membre trebuie să se asigure că impunerea de sancțiuni penale și administrative respectă principiile Cartei drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, inclusiv principiul ne bis in idem.	(8) Sancțiunile administrative introduse în transpunerea Directivei 2005/35/CE nu trebuie să aducă atingere Directivei (UE) 2023/xxxx***, cu scopul de a se armoniza sancțiunile și a se sancționa în mod proporțional faptele de poluare comise de nave***. Statele membre trebuie să definească în mod clar domeniul de aplicare al legislației administrative și al celei penale în ceea ce privește ***respectivele fapte*** de ***poluare***, în conformitate cu dreptul lor intern. În aplicarea legislației interne care transpune Directiva 2005/35/CE, statele membre trebuie să se asigure că impunerea de sancțiuni penale și administrative respectă principiile Cartei drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, inclusiv principiul ne bis in idem.

Amendamentul 8

Propunere de directivă
Considerentul 9

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(9) Sancțiunile prevăzute de Directiva 2005/35/CE trebuie consolidate prin asigurarea aplicării consecvente a	(9) Sancțiunile prevăzute de Directiva 2005/35/CE trebuie consolidate prin asigurarea aplicării consecvente a

sancțiunilor administrative în întreaga Uniune. Pentru a întări efectul disuasiv al sancțiunilor impuse pentru faptele de poluare cauzată de nave, aceste sancțiuni trebuie să ia cel puțin forma unor amenzi impuse companiei responsabile de navă, ***cu excepția cazului în care compania respectivă poate dovedi că fie comandantul navei, fie unul*** sau ***mai mulți membri ai*** echipajului ***care nu acționează sub responsabilitatea comandantului au fost*** responsabili pentru deversare. În acest context, compania responsabilă de navă înseamnă proprietarul navei sau orice altă organizație sau persoană, cum ar fi administratorul sau navlositorul navei nude, care a preluat responsabilitatea pentru operarea navei de la proprietarul acesteia, în conformitate cu Codul internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării („Codul ISM”)[24], implementat în dreptul Uniunii în temeiul Regulamentului (CE) nr. 336/2006 al Parlamentului European și al Consiliului[25]. Directiva 2005/35/CE trebuie să recunoască faptul că gestionarea navei poate fi delegată de către proprietarul înregistrat unei alte entități, care trebuie așadar să fie considerată, în primul rând, responsabilă de nerespectarea obligațiilor care îi revin în temeiul Codului ISM pentru a asigura evitarea daunelor aduse mediului sau pentru a atribui operațiunile de la bordul navei personalului calificat.

sancțiunilor administrative în întreaga Uniune. Pentru a întări efectul disuasiv al sancțiunilor impuse pentru faptele de poluare cauzată de nave, aceste sancțiuni trebuie să ia cel puțin forma unor amenzi impuse ***atât*** companiei responsabile de navă, ***cât și membrului*** sau ***membrilor*** echipajului responsabili pentru deversare. În acest context, compania responsabilă de navă înseamnă proprietarul navei sau orice altă organizație sau persoană, cum ar fi administratorul sau navlositorul navei nude, care a preluat responsabilitatea pentru operarea navei de la proprietarul acesteia, în conformitate cu Codul internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării („Codul ISM”)[24], implementat în dreptul Uniunii în temeiul Regulamentului (CE) nr. 336/2006 al Parlamentului European și al Consiliului[25]. Directiva 2005/35/CE trebuie să recunoască faptul că gestionarea navei poate fi delegată de către proprietarul înregistrat unei alte entități, care trebuie așadar să fie considerată, în primul rând, responsabilă de nerespectarea obligațiilor care îi revin în temeiul Codului ISM pentru a asigura evitarea daunelor aduse mediului sau pentru a atribui operațiunile de la bordul navei personalului calificat.

---

[24] Codul internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării, adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția Adunării A.741(18) din 4 noiembrie 1993, astfel cum a fost modificat.

[25] Regulamentul (CE) nr. 336/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 februarie 2006 privind aplicarea Codului Internațional de Management al

[24] Codul internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării, adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția Adunării A.741(18) din 4 noiembrie 1993, astfel cum a fost modificat.

[25] Regulamentul (CE) nr. 336/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 februarie 2006 privind aplicarea Codului Internațional de Management al

Siguranței pe teritoriul Comunității și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 3051/95 al Consiliului (Text cu relevanță pentru SEE) (JO L 64, 4.3.2006, p. 1).	Siguranței pe teritoriul Comunității și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 3051/95 al Consiliului (Text cu relevanță pentru SEE) (JO L 64, 4.3.2006, p. 1).

Amendamentul 9

Propunere de directivă
Considerentul 10

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(10) Autoritățile administrative și judiciare naționale trebuie să țină seama de toate circumstanțele pertinente atunci când stabilesc nivelul sancțiunilor care urmează să fie impuse poluatorului. Având în vedere natura diversă a substanțelor poluante reglementate de Directiva 2005/35/CE și importanța aplicării consecvente a sancțiunilor în întreaga Uniune, dată fiind natura transfrontalieră a comportamentului reglementat, trebuie încurajată o mai mare aliniere și eficacitate a nivelurilor sancțiunilor prin stabilirea unor criterii concrete de aplicare a sancțiunilor pentru deversarea diferitelor substanțe poluante. În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru aplicarea sancțiunilor, Comisiei trebuie să i se confere competențe de executare. Aceste competențe trebuie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului[26]. Pentru adoptarea acestor acte de punere în aplicare trebuie utilizată procedura de examinare.	(10) Autoritățile administrative și judiciare naționale trebuie să țină seama de toate circumstanțele pertinente atunci când stabilesc nivelul sancțiunilor care urmează să fie impuse poluatorului. ***Autoritățile naționale ar trebui să instituie un sistem cuprinzător și proporțional de sancționare a faptelor de poluare cauzată de nave, care să țină seama de dimensiunea navei, de natura și cantitatea de deșeuri, precum și de frecvența încălcărilor, promovând în același timp responsabilitatea față de mediu și descurajând poluarea ilegală.*** Având în vedere natura diversă a substanțelor poluante reglementate de Directiva 2005/35/CE și importanța aplicării consecvente a sancțiunilor în întreaga Uniune, dată fiind natura transfrontalieră a comportamentului reglementat, trebuie încurajată o mai mare aliniere și eficacitate a nivelurilor sancțiunilor prin stabilirea unor criterii concrete de aplicare a sancțiunilor pentru deversarea diferitelor substanțe poluante. În vederea asigurării unor ***condiții de concurență echitabile și a unui sprijin larg în toate statele membre pentru acțiunile administrative și judiciare care trebuie întreprinse, este important să se garanteze o aplicare cât mai uniformă a sancțiunilor. În vederea asigurării acestor*** condiții uniforme pentru aplicarea sancțiunilor, Comisiei trebuie să i se confere competențe de executare. Aceste competențe trebuie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr.

182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului[26]. Pentru adoptarea acestor acte de punere în aplicare trebuie utilizată procedura de examinare.

[26] Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

[26] Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

Amendamentul 10

Propunere de directivă
Considerentul 12

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(12) Măsurile de însoțire în materie de cooperare și obligațiile de raportare ale statelor membre nu au fost suficiente până în prezent pentru a permite o analiză completă care să stabilească dacă poluatorii sunt pasibili de sancțiuni eficace, disuasive și proporționale și dacă sunt puse la dispoziția Comisiei date adecvate pentru a monitoriza punerea în aplicare a Directivei 2005/35/CE. Pentru a asigura aplicarea eficace și consecventă a Directivei 2005/35/CE, este necesar ca schimbul de informații și de experiență să fie facilitat printr-o cooperare consolidată, asigurându-se totodată punerea la dispoziția Comisiei a unor date adecvate pentru a permite monitorizarea corespunzătoare a punerii în aplicare a Directivei 2005/35/CE.	(12) Măsurile de însoțire în materie de cooperare și obligațiile de raportare ale statelor membre nu au fost suficiente până în prezent pentru a permite o analiză completă care să stabilească dacă poluatorii sunt pasibili de sancțiuni eficace, disuasive și proporționale și dacă sunt puse la dispoziția Comisiei date adecvate pentru a monitoriza punerea în aplicare a Directivei 2005/35/CE. Pentru a asigura aplicarea eficace și consecventă a Directivei 2005/35/CE, este necesar ca schimbul de informații și de experiență să fie facilitat printr-o cooperare consolidată, asigurându-se totodată punerea la dispoziția Comisiei a unor date adecvate pentru a permite monitorizarea corespunzătoare a punerii în aplicare a Directivei 2005/35/CE. ***Drepturile membrilor echipajului care raportează orice infracțiuni despre care au cunoștință ar trebui să fie strict protejate. În acest context, statele membre ar trebui, de asemenea, să facă schimb de bune practici și de informații privind acțiunile întreprinse pentru a preveni deșeurile marine, inclusiv deșeurile***

pescărești, privind modul în care proiectarea ecologică ar putea fi utilizată într-o mai mare măsură pentru a reduce cele mai frecvente deșeuri marine detectate și impactul lor asupra mediului, precum și privind bunele acțiuni întreprinse pentru recuperarea deșeurilor marine care se află deja în mare.

Amendamentul 11

Propunere de directivă
Considerentul 12 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(12a) Regulamentul (UE) 2021/1139 al Parlamentului European și al Consiliului include posibilitatea ca statele membre să sprijine acțiuni de îmbunătățire a proiectării ecologice a uneltelor de pescuit, precum și acțiuni de sprijin pentru prevenirea și recuperarea deșeurilor marine.

Amendamentul 12

Propunere de directivă
Considerentul 13

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(13) Serviciul prin satelit existent „CleanSeaNet”, care informează autoritățile statelor membre cu privire la potențialele deversări ilegale, trebuie consolidat în continuare pentru a include informații privind substanțele poluante suplimentare care intră sub incidența Directivei 2005/35/CE. Informațiile referitoare la deversări potențiale sau reale raportate de statele membre în conformitate cu Directiva 2005/35/CE și către alte baze de date ale Uniunii privind siguranța maritimă, cum ar fi Sistemul de schimb de informații maritime al Uniunii instituit prin Directiva 2002/59/CE a Parlamentului	(13) Serviciul prin satelit existent „CleanSeaNet”, care informează autoritățile statelor membre cu privire la potențialele deversări ilegale, trebuie consolidat în continuare pentru a include informații privind substanțele poluante suplimentare care intră sub incidența Directivei 2005/35/CE. Informațiile referitoare la deversări potențiale sau reale raportate de statele membre în conformitate cu Directiva 2005/35/CE și către alte baze de date ale Uniunii privind siguranța maritimă, cum ar fi Sistemul de schimb de informații maritime al Uniunii instituit prin Directiva 2002/59/CE a Parlamentului

European și a Consiliului[27] („SafeSeaNet”) și baza de date privind inspecțiile instituită prin Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului[28] („THETIS”), trebuie integrate și difuzate într-un format electronic ușor de utilizat autorităților naționale implicate în lanțul de asigurare a respectării legislației, pentru a facilita răspunsul în timp util al acestora. Aceste informații, atunci când se referă la o deversare reală sau potențială a reziduurilor provenite de la sistemul de epurare a gazelor de eșapament al unei nave, trebuie transmise totodată automat către modulul dedicat al THETIS instituit prin Decizia de punere în aplicare 2015/253 a Comisiei („THETIS-UE”), pentru a sprijini statele membre în acțiunile de asigurare a respectării legislației întreprinse în conformitate cu dispozițiile Directivei (UE) 2016/802. Pentru a asigura monitorizarea eficace a punerii în aplicare a directivei de către toate statele membre, este necesar ca fiecare stat membru să asigure o rată de verificare a alertelor trimise de CleanSeaNet de 10 % pe an în primii trei ani de la transpunerea prezentei directive. Este necesar să se acorde acces la aceste informații autorităților altor state membre care sunt interesate în virtutea rolului lor de stat al portului pentru următorul port de escală, autorităților statelor de coastă afectate de deversările potențiale sau ale statelor de pavilion ale navelor, pentru a facilita o cooperare transfrontalieră eficace și în timp util, pentru a reduce la minimum sarcina administrativă aferentă activităților de asigurare a respectării legislației și, în cele din urmă, pentru a sancționa în mod eficace contravenienții pentru încălcările Directivei 2005/35/CE.

[27] Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime și de abrogare a

European și a Consiliului[27] („SafeSeaNet”) și baza de date privind inspecțiile instituită prin Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului[28] („THETIS”), trebuie integrate și difuzate într-un format electronic ușor de utilizat autorităților naționale implicate în lanțul de asigurare a respectării legislației, pentru a facilita răspunsul în timp util al acestora. Aceste informații, atunci când se referă la o deversare reală sau potențială a reziduurilor provenite de la sistemul de epurare a gazelor de eșapament al unei nave, trebuie transmise totodată automat către modulul dedicat al THETIS instituit prin Decizia de punere în aplicare 2015/253 a Comisiei („THETIS-UE”), pentru a sprijini statele membre în acțiunile de asigurare a respectării legislației întreprinse în conformitate cu dispozițiile Directivei (UE) 2016/802. Pentru a asigura monitorizarea eficace a punerii în aplicare a directivei de către toate statele membre, este necesar ca fiecare stat membru să asigure o rată de verificare a alertelor trimise de CleanSeaNet de 10 % pe an în primii trei ani de la transpunerea prezentei directive. Este necesar să se acorde acces la aceste informații autorităților altor state membre care sunt interesate în virtutea rolului lor de stat al portului pentru următorul port de escală, autorităților statelor de coastă afectate de deversările potențiale sau ale statelor de pavilion ale navelor, pentru a facilita o cooperare transfrontalieră eficace și în timp util, pentru a reduce la minimum sarcina administrativă aferentă activităților de asigurare a respectării legislației și, în cele din urmă, pentru a sancționa în mod eficace ***și proporțional*** contravenienții pentru încălcările Directivei 2005/35/CE.

[27] Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime și de abrogare a

Directivei 93/75/CEE a Consiliului (JO L 208, 5.8.2002, p. 10).

[28] Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului (reformare) (JO L 131, 28.5.2009, p. 57).

Directivei 93/75/CEE a Consiliului (JO L 208, 5.8.2002, p. 10).

[28] Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului (reformare) (JO L 131, 28.5.2009, p. 57).

Amendamentul 13

Propunere de directivă
Considerentul 14

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(14) Subgrupul pentru deșeurile provenite de la nave, care a fost creat în cadrul Forumului european pentru un transport naval sustenabil și care a reunit un număr mare de experți în domeniul poluării cauzate de nave și al gestionării deșeurilor provenite de la nave, a fost suspendat în decembrie 2017, ca urmare a demarării negocierilor interinstituționale referitoare la Directiva (UE) 2019/883. Întrucât acest subgrup temporar a furnizat Comisiei orientări și cunoștințe de specialitate valoroase, trebuie creat un grup de experți similar, cu mandatul de a face schimb de experiență cu privire la aplicarea prezentei directive, pentru a ajuta statele membre să își consolideze capacitatea de detectare și verificare a incidentelor de poluare și pentru a asigura aplicarea eficace a Directivei 2005/35/CE.	(14) Subgrupul pentru deșeurile provenite de la nave, care a fost creat în cadrul Forumului european pentru un transport naval sustenabil și care a reunit un număr mare de experți în domeniul poluării cauzate de nave și al gestionării deșeurilor provenite de la nave, a fost suspendat în decembrie 2017, ca urmare a demarării negocierilor interinstituționale referitoare la Directiva (UE) 2019/883. Întrucât acest subgrup temporar a furnizat Comisiei orientări și cunoștințe de specialitate valoroase, trebuie creat un grup de experți similar, cu mandatul de a face schimb de experiență cu privire la aplicarea prezentei directive, pentru a ajuta statele membre să își consolideze capacitatea de detectare și verificare a incidentelor de poluare și pentru a asigura aplicarea eficace a Directivei 2005/35/CE. ***De asemenea, este important ca în aceste subgrupuri să se includă toate părțile interesate relevante, inclusiv sectorul pescuitului.***

Amendamentul 14

Propunere de directivă
Considerentul 15

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(15) Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă („EMSA”) instituită prin Regulamentul (UE) xxxx/xxxx[29] trebuie să ofere Comisiei sprijinul necesar pentru a asigura punerea în aplicare a prezentei directive.	(15) Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă („EMSA”) instituită prin Regulamentul (UE) xxxx/xxxx[29] trebuie să ofere Comisiei sprijinul necesar pentru a asigura punerea în aplicare a prezentei directive. ***Comisia ar trebui, de asemenea, să utilizeze datele colectate de EFCA, după caz, în special în ceea ce privește uneltele de pescuit pierdute.***
[29] JO L xxxx.	[29] JO L xxxx.

Amendamentul 15

Propunere de directivă
Considerentul 18

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(18) Pentru a spori gradul de sensibilizare a publicului cu privire la poluarea cauzată de nave ***și*** pentru a îmbunătăți protecția mediului, informațiile furnizate de statele membre cu privire la aplicarea Directivei 2005/35/CE trebuie puse la dispoziția publicului prin intermediul unei analize generale la nivelul Uniunii și trebuie să includă informațiile enumerate în anexa II la Directiva 2005/35/CE. Directiva 2003/4/CE a Parlamentului European și a Consiliului[30] urmărește să garanteze dreptul de acces, în statele membre, la informațiile despre mediu, în conformitate cu Convenția privind accesul la informație, participarea publicului la luarea deciziilor și accesul la justiție în probleme de mediu (Convenția de la Aarhus), la care Uniunea este parte. Comisia trebuie să protejeze confidențialitatea informațiilor primite de statele membre, fără a aduce atingere dispozițiilor Directivei 2003/4/CE.	(18) Pentru a spori gradul de sensibilizare a publicului cu privire la poluarea cauzată de nave***,*** pentru a îmbunătăți protecția mediului***, pentru a contribui la obiectivul de refacere a naturii și pentru a respecta angajamentele Pactului verde european***, informațiile furnizate de statele membre cu privire la aplicarea Directivei 2005/35/CE trebuie puse la dispoziția publicului prin intermediul unei analize generale la nivelul Uniunii și trebuie să includă informațiile enumerate în anexa II la Directiva 2005/35/CE***. În acest scop, trebuie să existe statistici privind numărul și localizarea operațiunilor de poluare detectate de sistemul SeaCleanNet, precum și un raport anual care să conțină datele primite, numărul de acțiuni de poluare verificate și confirmate, precum și numărul de sancțiuni administrative și penale aplicate.*** Directiva 2003/4/CE a Parlamentului European și a Consiliului[30] urmărește să garanteze dreptul de acces, în statele membre, la informațiile despre mediu, în conformitate cu Convenția

privind accesul la informație, participarea publicului la luarea deciziilor și accesul la justiție în probleme de mediu (Convenția de la Aarhus), la care Uniunea este parte. Comisia trebuie să protejeze confidențialitatea informațiilor primite de statele membre, fără a aduce atingere dispozițiilor Directivei 2003/4/CE.

[30] Directiva 2003/4/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 28 ianuarie 2003 privind accesul publicului la informațiile despre mediu și de abrogare a Directivei 90/313/CEE a Consiliului (JO L 41, 14.2.2003, p. 26).

[30] Directiva 2003/4/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 28 ianuarie 2003 privind accesul publicului la informațiile despre mediu și de abrogare a Directivei 90/313/CEE a Consiliului (JO L 41, 14.2.2003, p. 26).

Amendamentul 16

Propunere de directivă
Considerentul 21

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(21) În cadrul OMI sunt în curs de desfășurare discuții cu privire la noi aspecte de mediu legate de transportul maritim internațional care au ca rezultat atât poluarea apei, cât și a aerului. Printre acestea se numără deșeurile marine poluante, cum ar fi pierderea containerelor și a granulelor de plastic, precum și zgomotul subacvatic și poluanții atmosferici, cum ar fi carbonul negru. Aceste discuții pot duce la noi reglementări în temeiul Convenției Marpol 73/78. În plus, Directiva 2008/56/CE a Parlamentului European și a Consiliului[34] impune statelor membre să atingă o stare ecologică bună a mediului marin, care include, printre altele, deșeurile marine și zgomotul subacvatic provenit de la nave ca descriptori calitativi. În mod similar, Directiva (UE) 2023/xxxx[35] stabilește valori-limită pentru dioxidul de azot (NO2) rezultat din emisiile de oxid de azot (NOx). Activitățile de transport maritim contribuie la niveluri mai ridicate de NO2 în zonele	(21) În cadrul OMI sunt în curs de desfășurare discuții cu privire la noi aspecte de mediu legate de transportul maritim internațional care au ca rezultat atât poluarea apei, cât și a aerului. Printre acestea se numără deșeurile marine poluante, cum ar fi pierderea containerelor și a granulelor de plastic, precum și zgomotul subacvatic și poluanții atmosferici, cum ar fi carbonul negru. Aceste discuții pot duce la noi reglementări în temeiul Convenției Marpol 73/78. ***O viitoare revizuire a Marpol 73/79 ar trebui să includă, de asemenea, reducerea la zero a poluării cu (micro) materiale plastice și PFAS.*** În plus, Directiva 2008/56/CE a Parlamentului European și a Consiliului[34] impune statelor membre să atingă o stare ecologică bună a mediului marin, care include, printre altele, deșeurile marine și zgomotul subacvatic provenit de la nave ca descriptori calitativi. În mod similar, Directiva (UE) 2023/xxxx[35] stabilește valori-limită pentru dioxidul de

costiere și portuare. În acest context, o viitoare revizuire a Directivei 2005/35/CE trebuie să țină seama de noile evoluții, iar Comisia trebuie să examineze posibilitatea de a modifica domeniul de aplicare al prezentei directive, dacă este cazul, având în vedere orice noi standarde internaționale adoptate în cadrul Convenției Marpol 73/78. O viitoare revizuire trebuie să evalueze posibilitatea de a modifica domeniul de aplicare al Directivei 2005/35/CE, dacă este cazul, pentru a include emisiile de SOx și NOx, reglementate în anexa VI la Convenția Marpol, pe baza experienței dobândite prin punerea în aplicare a Directivei (UE) 2016/802 și a dezvoltării și maturității monitorizării și detectării emisiilor de SOx și NOx provenite de la nave, în vederea asigurării unui regim coerent, eficient și eficace de punere în aplicare, precum și a impunerii de sancțiuni disuasive în acest sens, în conformitate cu Planul de acțiune privind reducerea la zero a poluării și, în special, cu inițiativa emblematică 5 a acestuia, intitulată „Aplicarea, cu participarea tuturor, a obiectivului de reducere la zero a poluării ”.

azot (NO2) rezultat din emisiile de oxid de azot (NOx). Activitățile de transport maritim contribuie la niveluri mai ridicate de NO2 în zonele costiere și portuare. În acest context, o viitoare revizuire a Directivei 2005/35/CE trebuie să țină seama de noile evoluții, iar Comisia trebuie să examineze posibilitatea de a modifica domeniul de aplicare al prezentei directive, dacă este cazul, având în vedere orice noi standarde internaționale adoptate în cadrul Convenției Marpol 73/78. O viitoare revizuire trebuie să evalueze posibilitatea de a modifica domeniul de aplicare al Directivei 2005/35/CE, dacă este cazul, pentru a include emisiile de SOx și NOx, reglementate în anexa VI la Convenția Marpol, pe baza experienței dobândite prin punerea în aplicare a Directivei (UE) 2016/802 și a dezvoltării și maturității monitorizării și detectării emisiilor de ***CO2,*** SOx și NOx provenite de la nave, în vederea asigurării unui regim coerent, eficient și eficace de punere în aplicare, precum și a impunerii de sancțiuni disuasive în acest sens, în conformitate cu Planul de acțiune privind reducerea la zero a poluării și, în special, cu inițiativa emblematică 5 a acestuia, intitulată „Aplicarea, cu participarea tuturor, a obiectivului de reducere la zero a poluării ”.

---

[34] Directiva 2008/56/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 de instituire a unui cadru de acțiune comunitară în domeniul politicii privind mediul marin (Directiva-cadru „Strategia pentru mediul marin”) (Text cu relevanță pentru SEE) (JO L 164, 25.6.2008, p. 19).

[35] JO L xxxx.

[34] Directiva 2008/56/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 de instituire a unui cadru de acțiune comunitară în domeniul politicii privind mediul marin (Directiva-cadru „Strategia pentru mediul marin”) (Text cu relevanță pentru SEE) (JO L 164, 25.6.2008, p. 19).

[35] JO L xxxx.

Amendamentul 17

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2

Directiva 2005/35/CE
Articolul 1 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. Obiectivul prezentei directive este includerea în legislația UE a standardelor internaționale privind poluarea cauzată de nave și asigurarea faptului că persoanele responsabile de deversări ilegale de substanțe poluante sunt supuse unor sancțiuni administrative disuasive, eficace și proporționale, pentru a îmbunătăți siguranța maritimă și a consolida protecția mediului marin împotriva poluării cauzate de nave.	1. Obiectivul prezentei directive este includerea în legislația UE a standardelor internaționale privind poluarea cauzată de nave și asigurarea faptului că persoanele responsabile de deversări ilegale de substanțe poluante sunt supuse unor sancțiuni administrative disuasive, eficace și proporționale, pentru a îmbunătăți siguranța maritimă***, pentru a contribui la obiectivul de refacere a naturii și pentru a respecta angajamentele Pactului verde european*** și a consolida protecția mediului marin împotriva poluării cauzate de nave.

Amendamentul 18

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3
Directiva 2005/35/CE
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
2. „substanțe poluante” înseamnă substanțele reglementate de anexa I (hidrocarburi), anexa II (substanțe lichide nocive în vrac), anexa III (substanțe dăunătoare transportate pe mare sub formă ambalată), anexa IV (ape uzate provenite de la nave) și anexa V (gunoi provenit de la nave) la Convenția Marpol 73/78 și reziduurile provenite de la sistemele de epurare a gazelor de eșapament;	2. „substanțe poluante” înseamnă substanțele reglementate de anexa I (hidrocarburi), anexa II (substanțe lichide nocive în vrac), anexa III (substanțe dăunătoare transportate pe mare sub formă ambalată), anexa IV (ape uzate provenite de la nave) și anexa V (gunoi provenit de la nave) la Convenția Marpol 73/78 și reziduurile provenite de la sistemele de epurare a gazelor de eșapament***, în versiunea sa actualizată***;

Amendamentul 19

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3
Directiva 2005/35/CE
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	6a. „Daune” se referă la vătămarea fizică accidentală care afectează valoarea, utilitatea sau funcționarea normală a navei sau a echipamentului acesteia și nu include uzura de rutină.

Amendamentul 20

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4
Directiva 2005/35/CE
Articolul 4 – alineatul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
2. Fiecare stat membru ia măsurile necesare pentru a se asigura că orice persoană fizică sau juridică care a săvârșit o încălcare în înțelesul alineatului (1) este ținută răspunzătoare pentru încălcarea respectivă.;	2. Fiecare stat membru ia ***toate*** măsurile necesare pentru a se asigura că orice persoană fizică sau juridică care a săvârșit o încălcare în înțelesul alineatului (1) este ținută răspunzătoare pentru încălcarea respectivă.;

Amendamentul 21

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5
Directiva 2005/35/CE
Articolul 5 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. O deversare de substanțe poluante reglementate de anexele I, II și VI la Convenția Marpol 73/78 în zonele prevăzute la articolul 3 alineatul (1) literele (c), (d) și (e) nu este considerată încălcare săvârșită de companie, de comandant sau de echipaj, dacă sunt îndeplinite ***cumulativ următoarele două condiții***:	1. O deversare de substanțe poluante reglementate de anexele I, II și VI la Convenția Marpol 73/78 în zonele prevăzute la articolul 3 alineatul (1) literele (c), (d) și (e) nu este considerată încălcare săvârșită de companie, de comandant sau de echipaj, dacă ***este rezultatul direct al unei situații de forță majoră; justificată numai dacă se furnizează dovezi convingătoare; sau dacă*** sunt îndeplinite ***toate condițiile următoare***:

Justificare

De exemplu: Accidente neprevăzute de navigație, coliziuni cu alte nave sau accidente care implică obstacole subacvatice, cum ar fi containere scufundate sau epave, care duc la deteriorarea echipamentului unei nave și conduc la deversări poluante neintenționate. În astfel de cazuri, compania, comandantul sau echipajul navei pot fi exonerați de răspundere dacă pot demonstra că au luat toate măsurile de precauție rezonabile pentru a preveni sau a minimiza descărcarea de substanțe poluante după producerea accidentului.

Condiții meteorologice extreme și neașteptate, situații de criză sau răspuns în situații de urgență etc.

Amendamentul 22

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5
Directiva 2005/35/CE
Articolul 1 – alineatul 1 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ba) deversarea a fost raportată autorităților imediat după ce s-a produs.

Amendamentul 23

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5
Directiva 2005/35/CE
Articolul 1 – alineatul 1 – litera bb (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(bb) La cererea autorităților relevante, compania, comandantul sau echipajul furnizează documente justificative sau evidențe care detaliază măsurile de precauție luate pentru a preveni sau a reduce la minimum deversările.

Amendamentul 24

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5

Directiva 2005/35/CE
Articolul 5 – alineatul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
2. Alineatul (1) nu se aplică în cazul în care compania, comandantul sau echipajul responsabil de avarie a acționat fie cu intenția de a provoca o daună, fie din neglijență și având cunoștință de faptul că ar putea rezulta o daună.;	2. Alineatul (1) nu se aplică în cazul în care compania, comandantul sau echipajul responsabil de avarie a acționat fie cu intenția de a provoca o daună, fie din neglijență ***sau în mod nesăbuit*** și având cunoștință de faptul că ar putea rezulta o daună.; ***sau în cazul unor acțiuni care contravin normelor de siguranță, bunelor practici și, în special, ignorarea avertismentelor, atunci când s-a demonstrat că riscurile au fost asumate cu conștientizarea deplină a pericolului;***

Amendamentul 25

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9
Directiva 2005/35/CE
Articolul 8 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	3a. Statele membre sunt încurajate să includă programe educaționale și de formare ca parte a sistemului de sancțiuni, asigurându-se că operatorii din domeniul pescuitului, comandanții și echipajele sunt informați cu privire la cele mai bune practici și la importanța conformității.

Amendamentul 26

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 13
Directiva 2005/35/CE
Articolul 8d – alineatul 1 – litera aa (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(aa) conținutul și cantitatea de deșeuri aruncate, ca factori agravanți;

Justificare

Statele membre sunt încurajate să adapteze sancțiunile la conținutul specific al deșeurilor evacuate și să facă diferența între diferitele tipuri de deșeuri, astfel încât să atribuie sancțiuni mai mari în caz de aruncare ilegală de materiale cu risc mai mare pentru mediu.

Statele membre ar trebui să creeze intervale de penalizare în funcție de volumul sau cantitatea de deșeuri evacuate. Cantitățile mai mici de deșeuri aruncate pot face obiectul unor sancțiuni mai mici, în timp ce cantitățile mai mari sau mai semnificative duc la amenzi mai mari.

Amendamentul 27

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 13
Directiva 2005/35/CE
Articolul 8d – alineatul 1 – litera ab (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ab) categoriile de dimensiuni ale navelor;

Justificare

Statele membre sunt încurajate să stabilească o structură a sancțiunilor pe categorii, în care amenzile sau sancțiunile să crească în funcție de dimensiunea navei. Navele mai mari pot primi amenzi mai substanțiale în comparație cu navele mai mici pentru infracțiuni similare.

Amendamentul 28

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 13
Directiva 2005/35/CE
Articolul 8 d – alineatul 1 – litera c

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(c) daunele cauzate de deversare mediului sau sănătății umane;	(c) daunele cauzate de deversare mediului sau sănătății umane***, evaluarea impactului asupra mediului și costul refacerii mediului***;

Justificare

Statele membre sunt încurajate să efectueze o evaluare a impactului infracțiunii asupra

mediului, luând în considerare factori precum sensibilitatea ecosistemului local, daunele potențiale aduse faunei sălbatice și daunele aduse zonelor de coastă, ajustând astfel sancțiunile în funcție de gravitatea impactului asupra mediului, cu accent pe atenuarea și refacerea ecosistemelor afectate.

Sancțiunile ar trebui să acopere cheltuielile necesare pentru remedierea daunelor aduse mediului de descărcările ilegale, asigurându-se că poluatorii poartă responsabilitatea financiară pentru eforturile de curățare și restaurare.

Amendamentul 29

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 13
Directiva 2005/35/CE
Articolul 8d – alineatul 1 – litera fa (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(fa) măsurile luate de persoana sau compania responsabilă pentru a informa autoritățile competente sau ierarhia în cazul unui angajat al companiei;

Justificare

Statele membre pot lua în considerare sancțiuni reduse pentru persoanele care informează despre încălcări autoritățile sau, dacă sunt angajați, supraveghetorii lor, ca o modalitate de a echilibra responsabilitatea și cooperarea, promovând în același timp responsabilitatea față de mediu. Aceasta poate încuraja onestitatea, alocarea eficientă a resurselor și eforturile prompte de remediere, asigurând în același timp corectitudinea și echitatea în tratarea încălcărilor normelor de mediu.

Amendamentul 30

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 13
Directiva 2005/35/CE
Articolul 8 d – alineatul 1 – litera h

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(h) ***orice încălcare anterioară săvârșită*** de persoana responsabilă.	(h) ***cuantumul și volumul încălcărilor anterioare comise*** de persoana responsabilă.

Justificare

Statele membre sunt încurajate să pună în aplicare un sistem care să sporească sancțiunile pentru persoanele care comit încălcări repetate. De exemplu, pentru fiecare nouă infracțiune săvârșită de aceeași navă, sancțiunea ar putea fi multiplicată. Este prerogativa statelor de a defini praguri clare privind numărul de încălcări repetate și de a specifica multiplicatorul care trebuie aplicat în fiecare caz. Statele membre ar trebui să aibă în vedere creşterea exponențială a sancțiunilor pentru infractorii obișnuiți, pentru a crea un puternic factor de descurajare a încălcărilor persistente.

Amendamentul 31

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 13
Directiva 2005/35/CE
Articolul 8 d – alineatul 1 – litera ha (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ha) Amploarea daunelor cauzate de deversare vieții marine, inclusiv populațiilor de pești, și impactul lor ulterior asupra activităților de pescuit și a comunităților costiere.

Amendamentul 32

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 13
Directiva 2005/35/CE
Articolul 8 d – alineatul 1 – litera hb (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(hb) În zonele cu activitate de pescuit semnificativă, statele membre sunt încurajate să aplice mecanisme de monitorizare consolidate și să ia în considerare sancțiuni mai stricte și disuasive pentru a descuraja încălcările.

Amendamentul 33

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 13

Directiva 2005/35/CE
Articolul 8 d – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	1a. Statele membre țin seama de obligațiile care decurg din alte acte ale Uniunii, cum ar fi Regulamentul (CE) nr. 1224/2009 privind controlul pescuitului, atunci când pun în aplicare obligațiile prevăzute la alineatul (1).

Amendamentul 34

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 14
Directiva 2005/35/CE
Articolul 10 – alineatul 1 – litera da (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(da) Să se asigure că informațiile relevante, în special cele referitoare la zonele în care au avut loc incidente de poluare cauzate de nave, sunt difuzate comunităților de pescari în timp util și într-un mod ușor de înțeles de către autoritățile naționale sau locale.

Amendamentul 35

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 14
Directiva 2005/35/CE
Articolul 10 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	1a. Statele membre și Comisia cooperează în schimbul de bune practici și de informații privind acțiunile întreprinse pentru a preveni deșeurile marine, inclusiv deșeurile pescărești, privind modul în care proiectarea ecologică ar putea fi utilizată mai mult pentru a reduce cele mai frecvente deșeuri marine detectate și impactul lor asupra

mediului, precum și privind bunele acțiuni întreprinse pentru recuperarea deșeurilor marine care se află deja în mare.

Amendamentul 36

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 14
Directiva 2005/35/CE
Articolul 10 – alineatul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
2. Comisia asigură organizarea de schimburi de experiență între autoritățile naționale ale statelor membre și experți, inclusiv cei din sectorul privat, societatea civilă și organizații sindicale**,** cu privire la aplicarea prezentei directive în Uniune, în vederea stabilirii unor practici și orientări comune privind asigurarea respectării prezentei directive.;	2. Comisia asigură organizarea de schimburi de experiență între autoritățile naționale ale statelor membre și experți, inclusiv cei din sectorul privat, societatea civilă și organizații sindicale ***și reprezentanții comunităților și asociațiilor de pescari*** cu privire la aplicarea prezentei directive în Uniune, în vederea stabilirii unor practici și orientări comune privind asigurarea respectării prezentei directive.;

Amendamentul 37

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 15
Directiva 2005/35/CE
Articolul 10 a – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	2a. Statele membre raportează, de asemenea, cu privire la măsurile luate în legătură cu prevenirea și recuperarea deșeurilor marine, precum și cu privire la acțiunile de înlocuire a materialelor din uneltele și produsele utilizate pe mare, cum ar fi recipientele și ambalajele din polistiren expandat, după caz, ținând seama de alte obligații de raportare în temeiul altor acte ale Uniunii.

Amendamentul 38

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 15
Directiva 2005/35/CE
Articolul 10 b – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	1a. Această formare cuprinde, de asemenea, module privind impactul ecologic al poluării marine, axându-se în special pe implicațiile pentru populațiile de pești, zonele de reproducere și modelele de migrație. Experții din sectorul pescuitului sunt invitați să contribuie și să participe la aceste sesiuni de formare, oferind cunoștințe și perspective directe cu privire la efectele poluării asupra activităților de pescuit și a vieții marine. Comisia și statele membre depun eforturi pentru a disemina ideile și informațiile-cheie obținute în urma acestor sesiuni de formare în cadrul comunităților de pescari, asigurându-se că acestea sunt bine informate și echipate pentru a colabora în vederea respectării obiectivelor prezentei directive.

Amendamentul 39

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 15
Directiva 2005/35/CE
Articolul 10 c – alineatul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. Pe baza informațiilor raportate de statele membre în conformitate cu articolul 10a, Comisia pune la dispoziția publicului o situație generală actualizată periodic la nivelul Uniunii privind punerea în aplicare și asigurarea respectării prezentei directive. Prezentarea generală include informațiile enumerate în anexa II la prezenta directivă.	1. Pe baza informațiilor raportate de statele membre în conformitate cu articolul 10a***, precum și a informațiilor relevante primite în temeiul altor acte ale Uniunii, cum ar fi Regulamentul (CE) nr. 1224/2009, în legătură cu uneltele de pescuit pierdute***, Comisia pune la dispoziția publicului o situație generală actualizată periodic la nivelul Uniunii privind punerea în aplicare și asigurarea

	respectării prezentei directive. Prezentarea generală include informațiile enumerate în anexa II la prezenta directivă.

Amendamentul 40

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 15
Directiva 2005/35/CE
Articolul 10 d – alineatul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. Comisia dezvoltă și menține un canal de raportare externă online confidențial pentru primirea rapoartelor, în sensul Directivei (UE) 2019/1937[40], cu privire la posibilele încălcări ale prezentei directive și transmite aceste rapoarte statului membru sau statelor membre în cauză.	1. Comisia dezvoltă și menține un canal de raportare externă online confidențial pentru primirea rapoartelor, ***care să fie ușor accesibil public,*** în sensul Directivei (UE) 2019/1937[40], cu privire la posibilele încălcări ale prezentei directive și transmite aceste rapoarte statului membru sau statelor membre în cauză.
[40] Directiva (UE) 2019/1937 a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2019 privind protecția persoanelor care raportează încălcări ale dreptului Uniunii (JO L 305, 26.11.2019, p. 17).	[40] Directiva (UE) 2019/1937 a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2019 privind protecția persoanelor care raportează încălcări ale dreptului Uniunii (JO L 305, 26.11.2019, p. 17).

Amendamentul 41

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 15
Directiva 2005/35/CE
Articolul 10 d – alineatul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
2. Statele membre se asigură că autoritățile naționale competente care primesc rapoarte privind încălcări ale prezentei directive transmise prin canalul menționat la alineatul (1) furnizează feedback și iau măsuri subsecvente cu privire la aceste rapoarte în conformitate cu Directiva (UE) 2019/1937.	2. Statele membre se asigură că autoritățile naționale competente care primesc rapoarte privind încălcări ale prezentei directive transmise prin canalul menționat la alineatul (1)***, investighează și după caz, acționează și*** furnizează feedback ***prompt*** și iau măsuri subsecvente cu privire la aceste rapoarte în conformitate

cu Directiva (UE) 2019/1937.

Amendamentul 42

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 15
Directiva 2005/35/CE
Articolul 10 d – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	2a. Statele membre se asigură că persoanele care raportează posibile încălcări ale prezentei directive nu suferă consecințe negative la locul de muncă, hărțuire, amenințări sau discriminare ca urmare a divulgării de informații privind încălcările. Identitatea avertizorilor rămâne confidențială în măsura permisă de lege. Avertizorii nu sunt considerați răspunzători pentru divulgarea de informații, cu condiția ca aceasta să fie făcută cu bună-credință și fără intenții rele.

Amendamentul 43

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 18
Directiva 2005/35/CE
Articolul 12 a – alineatul 1 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ba) informații relevante colectate în temeiul altor acte ale Uniunii, cum ar fi Regulamentul (CE) nr. 1224/2009.

Amendamentul 44

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 18
Directiva 2005/35/CE
Articolul 12 a – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	2a. De asemenea, Comisia compilează informațiile pe care statele membre le-au transmis în temeiul articolului 10a alineatul (2a), evaluează necesitatea unor acțiuni suplimentare la nivelul UE și prezintă, după caz, propuneri în acest sens.

ANEXĂ: LISTA ENTITĂȚILOR SAU PERSOANELOR DE LA CARE RAPORTORUL A PRIMIT CONTRIBUȚII

Următoarea listă este întocmită sub responsabilitatea exclusivă a raportorului. Raportorul a primit contribuții de la următoarele entități sau persoane în pregătirea avizului, până la adoptarea acestuia în comisie:

Entitatea și/sau persoana
Nicio contribuție

PROCEDURA COMISIEI SESIZATE PENTRU AVIZ

Titlu	Modificarea Directivei 2005/35/CE privind poluarea cauzată de nave și introducerea de sancțiuni, inclusiv sancțiuni penale, pentru infracțiunile de poluare
Referințe	COM(2023)0273 – C9-0187/2023 – 2023/0171(COD)
Comisie competentă Data anunțului în plen	TRAN 10.7.2023
Aviz emis de către Data anunțului în plen	PECH 10.7.2023
Raportor/Raportoare pentru aviz Data numirii	Cláudia Monteiro de Aguiar 12.9.2023
Examinare în comisie	9.10.2023
Data adoptării	9.11.2023
Rezultatul votului final	+: 21 –: 0 0: 1
Membri titulari prezenți la votul final	Clara Aguilera, João Albuquerque, Pietro Bartolo, François-Xavier Bellamy, Isabel Carvalhais, Asger Christensen, Rosa D'Amato, Francisco Guerreiro, Anja Haga, Anja Hazekamp, Niclas Herbst, Jan Huitema, Ladislav Ilčić, France Jamet, Predrag Fred Matić, Francisco José Millán Mon, Marc Tarabella, Theodoros Zagorakis
Membri supleanți prezenți la votul final	Cláudia Monteiro de Aguiar, Elżbieta Rafalska, Lucia Vuolo
Membri supleanți [articolul 209 alineatul (7)] prezenți la votul final	Iskra Mihaylova

VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL
ÎN COMISIA SESIZATĂ PENTRU AVIZ

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

0	-

1	0
ID	France Jamet

Legenda simbolurilor utilizate:
+ : pentru
- : împotrivă
0 : abțineri