

Bruxelles, 30 noiembrie 2023  
(OR. en)

16107/23

---

---

**Dosar interinstituțional:  
2023/0171(COD)**

---

---

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

## **RAPORT**

---

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Consiliul
Nr. doc. ant.:	15667/23 + COR 1
Nr. doc. Csie:	10119/23 + ADD 1
Subiect:	Propunere 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 – <i>Abordare generală</i>

---

## **I. INTRODUCERE**

1. La 1 iunie 2023, Comisia a transmis Parlamentului European și Consiliului propunerea sus-menționată.
2. Propunerea se referă la o modificare a Directivei 2005/35/CE<sup>1</sup> privind poluarea cauzată de nave și introducerea unor sancțiuni, inclusiv sancțiuni penale, pentru infracțiunile de poluare.

---

<sup>1</sup> JO L 255, 30.9.2005, p. 11.

3. Directiva 2005/35/CE reglementează sancțiunile pentru deversările ilegale în mare de hidrocarburi și de substanțe lichide nocive provenite de la nave. O deversare ilegală este o deversare efectuată de o navă care nu respectă normele aplicabile ale Organizației Maritime Internaționale (OMI), și anume standardele stabilite în Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (Convenția Marpol 73/78). Principalul obiectiv al directivei este încorporarea standardelor internaționale respective în legislația UE și asigurarea faptului că persoanele responsabile de deversări ilegale de substanțe poluante sunt supuse unor sancțiuni disuasive, efective și proporționale, pentru a îmbunătăți siguranța maritimă și a consolida protecția mediului marin împotriva poluării cauzate de nave.
4. Revizuirea directivei are următoarele obiective specifice principale:
- încorporarea standardelor internaționale în legislația UE prin alinierea directivei la anexele la Convenția Marpol privind deversările în mare; în acest scop, Comisia a propus extinderea domeniului de aplicare actual, care acoperă numai hidrocarburile (anexa I la Convenția Marpol) și substanțele lichide nocive în vrac (anexa II), la substanțele dăunătoare transportate pe mare sub formă ambalată (anexa III), apele uzate provenite de la nave (anexa IV), gunoiul provenit de la nave (anexa V) și reziduurile provenite de la sistemele de epurare a gazelor de eșapament (parte din anexa VI);
  - eliminarea dispozițiilor referitoare la sancțiunile penale din motive de coerență juridică cu Directiva privind infracțiunile împotriva mediului (în curs de negociere);
  - asigurarea faptului că persoanele (fizice și juridice) responsabile de deversările ilegale provenite de la nave sunt supuse unor sancțiuni efective, proporționale și disuasive;
  - sprijinirea statelor membre prin consolidarea capacității lor de a detecta incidentele de poluare, de a efectua verificări, de a colecta dovezi și de a aplica sancțiuni efective autorilor identificați, în timp util și în mod armonizat;
  - asigurarea unei raportări simplificate și efective a incidentelor de poluare cauzată de nave și a activităților subsecvente.

5. Propunerea este una dintre inițiativele UE care vizează reducerea poluării cauzate de transportul maritim în mările sale și este conformă cu Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă<sup>1</sup> și cu Planul de acțiune privind reducerea la zero a poluării<sup>2</sup>. Aceasta face parte din pachetul Comisiei privind siguranța maritimă<sup>3</sup>.
6. Propunerea a fost însoțită de o evaluare a impactului și de un raport de evaluare<sup>4</sup>. Evaluarea impactului a fost prezentată și examinată în detaliu în cadrul unei reuniuni a grupului de lucru și nu a ridicat probleme majore pentru delegații.

## **II. EXAMINAREA DE CĂTRE ALTE INSTITUTII**

7. La 7 iulie 2023, Comisia pentru transport și turism (TRAN) a Parlamentului European l-a numit raportor pe dl Marian-Jean Marinescu (PPE, România). Comisia TRAN a adoptat proiectul de raport la 16 noiembrie 2023 și a decis să inițieze negocieri interinstituționale.
8. La 20 septembrie 2023, Comitetul Economic și Social European și-a adoptat avizul cu privire la propunere<sup>5</sup>. La 23 iunie 2023, Comitetul European al Regiunilor a decis să nu emită niciun aviz.
9. Camera Deputaților din Italia a adoptat un aviz favorabil privind aplicarea principiilor subsidiarității și proporționalității la 28 septembrie 2023<sup>6</sup>.

## **III. STADIUL LUCRĂRILOR ÎN CADRUL CONSILIULUI**

10. Grupul de lucru pentru transport maritim a examinat propunerea în cadrul a patru reuniuni, începând cu 7 noiembrie 2023.
11. În cadrul reuniunii sale din 29 noiembrie 2023, Comitetul Reprezentanților Permanenți și-a confirmat sprijinul pentru cel mai recent compromis și a recomandat Consiliului să ajungă la o abordare generală în cadrul reuniunii Consiliului TTE (Transporturi) din 4 decembrie 2023.

---

<sup>1</sup> 14012/20 + ADD 1.

<sup>2</sup> 8753/21.

<sup>3</sup> 10160/23.

<sup>4</sup> 10119/23 ADD 2 REV 1 + ADD 3 REV 1 + ADD 4.

<sup>5</sup> 13364/23.

<sup>6</sup> 13859/23.

12. Toate delegațiile și-au exprimat sprijinul general pentru obiectivele propunerii Comisiei, în interesul protecției mediului marin.
13. Pe baza observațiilor statelor membre, sunt totuși necesare o serie de modificări ale propunerii Comisiei. Multe dintre aceste modificări sunt menite să asigure claritate și coerență și să ofere suficientă flexibilitate statelor membre atunci când pun în aplicare directiva, ținând seama de diferențele dintre sistemele juridice ale statelor membre, de localizarea lor geografică, de resursele și capacitățile lor. Modificările de fond care trebuie menționate sunt prezentate mai jos.
14. Numeroase delegații au exprimat preocupări cu privire la delimitarea dintre sancțiunile administrative și cele penale, precum și cu privire la legătura dintre prezenta propunere și proiectul de directivă privind infracțiunile împotriva mediului. Pentru a clarifica această chestiune, președinția propune mai multe modificări: de exemplu, cuvântul „administrative” a fost adăugat după „sancțiuni” atât în noul titlu al directivei, cât și în titlul articolului 8; de asemenea, considerentul 9, astfel cum a fost reformulat, oferă asigurări suplimentare că propunerea se referă numai la sancțiuni administrative și explică relația cu proiectul de directivă privind infracțiunile împotriva mediului.
15. În ceea ce privește definițiile (articolul 2), sunt propuse doar unele ajustări sau corecții.
16. Comisia a propus două articole, unul intitulat „Încălări” (articolul 4) și unul intitulat „Excepții” (articolul 5). Acest lucru a dat naștere unei anumite confuzii, deoarece articolul 4, astfel cum a fost redactat de Comisie, se referea nu numai la încălcări, ci și la unele dintre excepțiile din Convenția Marpol 73/78 atunci când o deversare de substanțe poluante nu este considerată o încălcare, în timp ce articolul 5 se referea la anumite zone maritime (la articolul 3) în care, în conformitate cu anexele I, II și VI la Convenția Marpol 73/78, deversarea, în anumite condiții, nu este considerată nici ea o încălcare. Prin urmare, președinția propune fuzionarea articolelor 4 și 5 (articolul 5 urmează să fie eliminat), adăugând în același timp trimiteri la excepțiile suplimentare din Convenția Marpol 73/78 și la excepțiile din Codul internațional pentru nave care operează în ape polare (Codul polar).

17. În ceea ce privește responsabilitatea, președinția propune, în opinia sa, extinderea domeniului de aplicare al directivei, făcând trimitere, la articolul 4 alineatul (2), nu la „persoane fizice și juridice”, astfel cum propune Comisia, ci la „orice companie” sau la „cei care pot fi considerați responsabili pentru săvârșirea unei încălcări”. Aceasta înseamnă că orice entitate sau persoană ar putea fi considerată responsabilă pentru o deversare ilegală. O dispoziție foarte similară este inclusă la articolul 8 alineatul (2). În general, în ceea ce privește articolul 8 („Sanțiuni administrative”), care impune statelor membre să stabilească un sistem de sancțiuni administrative (inclusiv amenzi) pentru încălcări, președinția a încercat să găsească o soluție echilibrată care să țină seama de diferitele sisteme juridice din statele membre, inclusiv din statele membre care, din motive constituționale, întâmpină dificultăți în a prevedea sancțiuni administrative [a se vedea articolul 8 alineatul (4)].
18. O altă dispoziție importantă și sensibilă este articolul 8d („Aplicarea efectivă a sancțiunilor”). Acest articol stabilește o serie de circumstanțe relevante pe care autoritățile competente să le ia în considerare atunci când stabilesc tipul și nivelul sancțiunii administrative aplicate unei persoane responsabile. Statele membre au considerat că acest articol, astfel cum a fost propus de Comisie, este prea restrictiv. Prin urmare, președinția propune ca acesta să devină mai flexibil, indicând faptul că autoritățile competente pot lua în considerare o listă orientativă („inclusiv, dar fără a se limita la”) de circumstanțe. Criteriul privind gradul de culpabilitate a persoanei responsabile [articolul 8d alineatul (1) litera (b)] a fost eliminat, deoarece s-a considerat că interferează cu dreptul procedural al statelor membre. Comisia propusese, de asemenea, să poată adopta un act de punere în aplicare pentru a stabili norme detaliate privind criteriile care trebuie luate în considerare de statele membre atunci când aplică sancțiuni [articolul 8d alineatul (2)]. Dispoziția respectivă este eliminată, deoarece statele membre consideră că astfel de criterii importante ar trebui menționate chiar în directivă.

19. Cea mai importantă modificare propusă la articolul 10 („Schimbul de informații și de experiență”) se referă la alineatul (1) litera (d). Aici, Comisia a propus ca statele membre să asigure faptul că autoritățile competente verifică în fiecare an cel puțin 10 % din alertele transmise de serviciul european de detectare a poluării prin satelit (CleanSeaNet). Opiniile statelor membre cu privire la această dispoziție sunt împărțite. Unele ar putea accepta rata de verificare de 10 %, altele ar putea accepta un interval (5-15 %), în timp ce altele, în sfârșit, ar prefera să nu se facă nicio referire la un anumit procent sau ca această dispoziție să fie eliminată. Președinția propune o abordare echilibrată și flexibilă: în primul rând, verificarea ar viza doar alertele cele mai fiabile („din clasa A”); în al doilea rând, dispoziția s-ar referi doar la „un anumit procent”; în al treilea rând, statelor membre, în funcție de capacitățile lor, le-ar reveni sarcina de a decide procentul pentru fiecare an. În cele din urmă, a fost inclusă o precizare a ceea ce înseamnă „verificare”, explicată mai detaliat în considerentul 13, precum și obligația de a comunica procentul Comisiei pentru a asigura o anumită previzibilitate.
20. În conformitate cu articolul 10a („Raportare”), Comisia instituie un instrument electronic de raportare, în scopul colectării și schimbului de informații. Aici, președinția propune unele modificări pentru a reduce sarcina administrativă a statelor membre prin acordarea unor termene de raportare mai rezonabile: raportarea ar fi necesară numai după încheierea tuturor procedurilor și cât mai curând posibil după efectuarea mai multor acțiuni, cum ar fi inspecțiile.
21. Președinția propune ca formarea (articolul 10b) pentru autoritățile responsabile cu detectarea, verificarea și asigurarea respectării directivei să fie furnizată de Comisie numai la cererea unui stat membru și nu în mod general tuturor statelor membre. O dispoziție similară a fost inclusă în toate propunerile legislative din pachetul privind siguranța maritimă examinate până în prezent.
22. În ceea ce privește publicarea de către Comisie a informațiilor privind punerea în aplicare și asigurarea respectării directivei într-o prezentare generală la nivelul Uniunii (articolul 10c), președinția propune ca acest lucru să se facă numai după încheierea tuturor procedurilor relevante și ca prezentarea generală să poată include (nu să includă obligatoriu) informațiile enumerate în anexa II la directivă. Acest lucru reduce obligațiile de raportare ale statelor membre. Pentru a face lista orientativă, sunt introduse modificări corespunzătoare în anexa II.

23. În ceea ce privește articolul 10d, care se referă la protecția avertizorilor, președinția propune modificări minore, dar importante, și anume pentru a face trimitere la Regulamentul general privind protecția datelor (RGPD) și pentru a proteja și datele raportate de avertizori, nu numai pe avertizorii înșiși.
24. La articolul 12a („Evaluare și revizuire”), Comisia a propus să evalueze posibilitatea de a modifica domeniul de aplicare al directivei, dacă este cazul, având în vedere standardele internaționale pentru prevenirea poluării aerului (de exemplu, în ceea ce privește SO<sub>x</sub> și NO<sub>x</sub>), precum și având în vedere alte standarde care reglementează deversările provenite de la nave (cum ar fi carbonul negru, deșeurile marine, pierderea containerelor, pierderea de granule de plastic și zgomotul subacvatic). În acest sens, președinția ia act de faptul că Comisia este liberă să evalueze toate aspectele relevante ale poluării cauzate de nave atunci când efectuează evaluarea. Cu toate acestea, întrucât unele dintre exemple sunt contestate, președinția propune o formulare mai generală, făcând trimitere la „standardele internaționale noi sau actualizate pentru prevenirea poluării de către nave”.
25. Unele state membre fără ieșire la mare au exprimat preocupări cu privire la sarcina administrativă inutilă a transpunerii anumitor dispoziții din directivă, care sunt pentru statele respective imposibil de aplicat în practică deoarece acestea nu au acces la mare sau nu au niciun port maritim. Prin urmare, președinția propune includerea unei derogări speciale în materie de transpunere pentru statele membre care, din motive geografice, nu pot aplica anumite dispoziții bine definite.
26. În cele din urmă, se propune ca termenul de transpunere propus de Comisie (un an de la intrarea în vigoare a directivei de modificare) să fie prelungit la patru ani (48 de luni).
27. Danemarca menține o rezervă de examinare parlamentară. Grecia a exprimat unele preocupări cu privire la fuzionarea articolelor 4 și 5.
28. În această etapă a procedurii, Comisia menține o rezervă procedurală cu privire la toate modificările aduse propunerii sale.

29. În plus, Comisia are rezerve speciale cu privire la articolul 4 alineatul (2), articolul 8 alineatul (2) și considerentul 9, care – în propunerea președinției care utilizează „pot” – implică faptul că statele membre nu sunt obligate să respecte dispozițiile directivei atunci când persoana responsabilă este alta decât compania; Comisia consideră că acest lucru reprezintă o reducere a domeniului de aplicare al directivei actuale, care prevede în prezent sancțiuni pentru toate persoanele fizice sau juridice. Comisia are, de asemenea, îndoieli serioase cu privire la eliminarea inversării sarcinii probei de la articolul 8 alineatul (2), care ar fi făcut compania responsabilă cu excepția cazului în care compania ar putea demonstra că altcineva este responsabil; potrivit Comisiei, propunerea președinției va crește sarcina administrativă pentru autoritățile de anchetă ale statelor membre, deoarece nu va mai exista prezumția că compania este responsabilă. Comisia își rezervă, de asemenea, poziția cu privire la eliminarea articolului 5, la modificările aduse articolului 8d, la faptul că publicarea informațiilor prezentată la articolul 10c este suspusă restricțiilor legislației naționale, la derogarea în materie de transpunere pentru țările fără ieșire la mare și la termenul de transpunere de patru ani.

#### IV. CONCLUZII

30. Având în vedere cele de mai sus, Consiliul este invitat să ajungă la o *abordare generală* cu privire 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, pe baza compromisului prezentat în anexa la prezentul raport.

Propunere 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**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European<sup>8</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor<sup>9</sup>,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

---

<sup>8</sup> JO C....

<sup>9</sup> JO C....

întrucât:

- (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.
- (2) Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave („Convenția Marpol 73/78”) prevede interdicții generale privind deversările de pe nave în mare și reglementează, de asemenea, condițiile în care anumite substanțe pot fi deversate în mediul marin. Convenția Marpol 73/78 conține excepții pentru deversarea de substanțe poluante care fac obiectul anexelor sale, care nu este considerată încălcare atunci când sunt îndeplinite condițiile specificate. Anexele respective nu prevăd derogări pentru cazurile în care cei responsabili de daună au acționat fie cu intenția de a provoca o daună, fie din neglijență și având cunoștință de faptul că ar putea rezulta o daună. Prezenta directivă se referă la încălcări și la excepțiile care s-ar aplica, și anume cele din Convenția Marpol 73/78.
- (3) De la adoptarea Directivei 2005/35/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>10</sup>, Convenția Marpol 73/78 și anexele la aceasta au făcut obiectul unor modificări importante, care au instituit norme și interdicții mai stricte pentru deversările de substanțe în mare de către nave. Ar trebui să se țină seama de aceste modificări, precum și de învățămintele desprinse din punerea în aplicare a Directivei 2005/35/CE.

---

<sup>10</sup> Directiva 2005/35/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind poluarea cauzată de nave și introducerea unor sancțiuni în caz de încălcare (JO L 255, 30.9.2005, p. 11).

- (4) Directiva (UE) 2019/883 a Parlamentului European și a Consiliului<sup>11</sup> garantează că deșeurile sunt predate în porturile Uniunii, unde sunt colectate de instalații portuare de preluare adecvate. Punerea în aplicare a Directivei (UE) 2019/883 este, alături de Directiva 2005/35/CE, o componentă-cheie a măsurilor de prevenire a poluării cauzate de nave. Pentru a asigura un sistem efectiv, integrat și coerent de asigurare a respectării dispozițiilor Directivei (UE) 2019/883 privind predarea deșeurilor în instalațiile portuare de preluare, Directiva 2005/35/CE ar trebui modificată pentru a extinde domeniul său de aplicare la anexele IV-VI la Convenția Marpol 73/78, în vederea descurajării navelor să deverseze ilegal substanțe poluante în mare, în loc să le predea în instalații portuare de preluare, în conformitate cu dispozițiile Directivei (UE) 2019/883.
- (5) Directiva (UE) 2019/883 nu include în domeniul său de aplicare anexa III la Convenția Marpol 73/78, deoarece mărfurile ambalate nu sunt clasificate drept deșeuri și, prin urmare, nu sunt predate de regulă în instalații portuare de preluare. Cu toate acestea, nu se poate exclude posibilitatea să fie aruncate ilegal în mare substanțe nocive transportate sub formă ambalată. Având în vedere cele de mai sus, domeniul de aplicare al Directivei 2005/35/CE ar trebui extins la anexa III la Convenția Marpol 73/78. În consecință, aruncarea substanțelor nocive ar trebui interzisă în temeiul Directivei 2005/35/CE, cu excepția cazului în care autoritățile competente constată că acest lucru a fost necesar pentru siguranța navei sau pentru salvarea de vieți omenești pe mare. În acest sens, deversările menționate în prezenta directivă nu includ deversările în temeiul Convenției de la Londra din 1972 privind prevenirea poluării marine prin deversare de deșeuri și alte materiale și al Protocolului la aceasta din 1996.

---

<sup>11</sup> Directiva (UE) 2019/883 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2019 privind instalațiile portuare de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave, de modificare a Directivei 2010/65/UE și de abrogare a Directivei 2000/59/CE (JO L 151, 7.6.2019, p. 116).

- (6) Convenția Marpol 73/78 include emisiile provenite de la nave în definiția deversărilor de la articolul 2. Anexa VI la Convenția Marpol 73/78 abordează prevenirea poluării aerului de către nave. Anexa VI și orientările corespunzătoare ale OMI privind sistemele de epurare a gazelor de eșapament (EGCS) [Rezoluția MEPC.340 (77)] permit utilizarea EGCS de către nave ca metodă alternativă de conformitate pentru reducerea emisiilor de oxid de sulf (SO<sub>x</sub>). Anexa VI reglementează reziduurile din EGCS interzicând deversarea acestora în mare și impunând predarea lor în instalații portuare de preluare adecvate (în cazul reziduurilor EGCS provenite de la sisteme în buclă închisă). Directiva (UE) 2016/802 a Parlamentului European și a Consiliului<sup>12</sup> transpune standardele internaționale privind SO<sub>x</sub> în dreptul Uniunii, în timp ce Directiva (UE) 2019/883 garantează că reziduurile provenite de la EGCS sunt predate în instalații portuare de preluare. Întrucât reziduurile provenite de la EGCS cauzează poluarea mediului marin, în cazul deversărilor ilegale ar trebui aplicate sancțiunile prevăzute în Directiva 2005/35/CE.
- (6a) „Apele uzate”, astfel cum sunt definite atât în MEPC.1/Circ.899, cât și în Rezoluția MEPC.340 (77), ar putea fi deversate direct peste bord dacă respectă criteriile de calitate a apelor uzate stabilite în orientările pentru sistemele de epurare a gazelor de eșapament. Cu toate acestea, apele uzate provenite din EGCS pot afecta ecosistemul, deși respectă Convenția Marpol 73/78. În acest caz, statul membru poate impune restricții sau limitări care pot fi bazate pe evaluarea întreprinsă utilizând metodologia de evaluare a riscurilor și a impactului cuprinsă în orientările elaborate de OMI și recomandate de MEPC. În cazul respectiv, „apele uzate” pot cauza poluarea mediului marin, iar în cazul deversărilor ilegale ar trebui aplicate sancțiunile administrative prevăzute în Directiva 2005/35/CE, luând în considerare în mod corespunzător MEPC.1/Circ.883/Rev.1.

---

<sup>12</sup> Directiva (UE) 2016/802 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi (text codificat) (JO L 132, 21.5.2016, p. 58).

- (7) Directiva (UE) 2023/xxxx a Parlamentului European și a Consiliului<sup>13</sup> prevede definiții comune ale infracțiunilor împotriva mediului și disponibilitatea unor sancțiuni penale disuasive, efective și proporționale pentru infracțiunile grave împotriva mediului. Directiva 2005/35/CE a fost modificată prin Directiva 2009/123/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>14</sup>, care a introdus sancțiuni penale pentru anumite încălcări ale Directivei 2005/35/CE, care în prezent ar trebui să intre sub incidența Directivei (UE) 2023/xxxx. În consecință, dispozițiile Directivei 2005/35/CE care au fost adăugate sau înlocuite prin Directiva 2009/123/CE ar trebui eliminate din Directiva 2005/35/CE.
- (8) Sancțiunile administrative introduse în cadrul transpunerii Directivei 2005/35/CE nu ar trebui să aducă atingere Directivei (UE) 2023/xxxx. Statele membre ar trebui să definească domeniul de aplicare al legislației administrative și al celei penale în ceea ce privește infracțiunile de poluare cauzată de nave, în conformitate cu dreptul lor intern. Prezenta directivă nu împiedică statele membre să ia măsuri mai stricte în conformitate cu dreptul internațional, prevăzând sancțiuni administrative sau penale în conformitate cu dreptul lor intern. În aplicarea dreptului intern care transpune Directiva 2005/35/CE, statele membre ar trebui să se asigure că impunerea de sancțiuni penale și de sancțiuni administrative respectă principiile Cartei drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, inclusiv principiul *ne bis in idem*, ținând seama în mod corespunzător de principiul „poluatorul plătește”, dacă și când este cazul.

---

<sup>13</sup> JO L xxxx.

<sup>14</sup> Directiva 2009/123/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 octombrie 2009 de modificare a Directivei 2005/35/CE privind poluarea cauzată de nave și introducerea unor sancțiuni în caz de încălcare (JO L 280, 27.10.2009, p. 52).

(9) Sancțiunile prevăzute de Directiva 2005/35/CE ar trebui consolidate prin asigurarea aplicării consecvente a sancțiunilor administrative în întreaga Uniune. Pentru a întări efectul disuasiv al sancțiunilor impuse pentru infracțiunile de poluare cauzată de nave, astfel de sancțiuni administrative ar trebui să ia cel puțin forma unor amenzi impuse companiei responsabile de navă atunci când compania a fost considerată responsabilă. Statele membre pot impune amenzi și altor persoane fizice sau juridice în cazul în care acestea sunt considerate responsabile pentru încălcare. În acest context, compania responsabilă de o navă înseamnă proprietarul navei sau orice altă organizație sau persoană, cum ar fi administratorul sau navositorul 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”)<sup>15</sup>, implementat în dreptul Uniunii în temeiul Regulamentului (CE) nr. 336/2006 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>16</sup>. Directiva 2005/35/CE ar trebui să recunoască faptul că gestionarea navei ar putea fi delegată de către proprietarul înregistrat unei alte entități, care ar trebui 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. Fără a aduce atingere legislației aplicabile a Uniunii, decizia privind cel mai eficace tip de sancțiune care trebuie aplicată, penală sau administrativă, rămâne prerogativa statului membru. În ceea ce privește sancțiunile penale, statul membru respectă obligațiile prevăzute în Directiva (UE) 2023/xxxx, Directiva revizuită privind infracțiunile împotriva mediului. În consecință, prezenta directivă se referă numai la sancțiunile administrative și nu se referă la procedurile penale împotriva persoanelor fizice sau juridice în conformitate cu dreptul intern.

---

<sup>15</sup> 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.

<sup>16</sup> 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 (JO L 64, 4.3.2006, p. 1).

- (9a) Recunoscând că respectarea de către unele state membre a cerinței privind sancțiunile administrative nu este posibilă din cauza dreptului constituțional național, statele membre pot aplica dispozițiile privind sancțiunile administrative din prezenta directivă într-un mod în care amenziile sunt inițiate de autoritatea competentă și impuse de instanțele naționale competente, asigurând în același timp necesitatea unor sancțiuni efective, proporționale și disuasive. Atunci când fac astfel trimitere la sancțiunile administrative prevăzute în prezenta directivă, statele membre respective vor aplica sancțiuni în sensul sistemului lor juridic național.
- (9b) Ar putea apărea nereguli și informații în urma unei inspecții efectuate în cadrul controlului statului portului în temeiul Directivei 2009/16/CE, atunci când aceasta este obligatorie sau când este programată. De asemenea, ar putea fi detectate nereguli în ceea ce privește predarea deșeurilor provenite din exploatarea navelor sau notificarea acestora, astfel cum se prevede în Directiva (UE) 2019/883, sau în ceea ce privește nerespectarea criteriilor de utilizare a sistemelor de epurare a gazelor de eșapament ca metode de reducere a emisiilor prevăzute în anexa II la Directiva (UE) 2016/802, precum și informații în legătură cu o potențială deversare ilegală efectuată de către o navă obținute prin procedurile prevăzute în Directiva 2002/59/CE, inclusiv orice dovadă sau prezumție privind deversări de hidrocarburi sau alte încălcări ale Convenției Marpol 73/78 comunicate statului membru sau incidente sau accidente raportate de comandantul navei.
- (10) Autoritățile administrative și judiciare naționale ar trebui 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, ar putea fi încurajată o mai mare aliniere și eficacitate a nivelurilor sancțiunilor printr-un schimb privind criteriile de aplicare a sancțiunilor pentru deversarea diferitelor substanțe poluante.

- (11) Atunci când un stat membru suspectează că o navă care se află în mod voluntar în portul său sau într-un terminal din larg a efectuat o deversare ilegală, ar trebui să aibă loc o inspecție corespunzătoare pentru a stabili circumstanțele. Pentru a sprijini statele membre în îndeplinirea obligațiilor care le revin în temeiul Directivei 2005/35/CE de a inspecta astfel de nave, anexa I la Directiva 2005/35/CE prevede o listă orientativă a neregulilor și a informațiilor de care autoritățile competente ar trebui să țină seama de la caz la caz pentru a stabili dacă o navă ar trebui considerată suspectă.
- (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 efective, 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 efectivă și consecventă a Directivei 2005/35/CE, schimbul de informații și de experiență ar trebui 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.

(13) Serviciul prin satelit existent „CleanSeaNet”, care informează autoritățile statelor membre cu privire la potențialele deversări ilegale, ar trebui 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<sup>17</sup> („SafeSeaNet”) și baza de date privind inspecțiile instituită prin Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>18</sup> („THETIS”), ar trebui 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, ar putea fi difuzate automat, de exemplu prin 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 efectivă a punerii în aplicare a directivei de către toate statele membre, fiecare stat membru ar trebui să asigure o rată de verificare a alertelor din clasa A trimise de CleanSeaNet în primii trei ani de la transpunerea prezentei directive. Activitățile de verificare ar putea include numeroase acțiuni întreprinse de mai multe autorități competente, cum ar fi compararea detectării prin satelit cu datele auxiliare disponibile la nivel național și cu inspecțiile din cadrul controlului statului portului. Ar trebui 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 efectivă 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 autorii pentru încălcările Directivei 2005/35/CE. De asemenea, ar trebui încurajată utilizarea noilor tehnologii, cum ar fi dronele și tehnicile de sprijin pentru luarea de decizii, cum ar fi inteligența artificială.

---

<sup>17</sup> 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).

<sup>18</sup> 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).

- (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. Comisia ar trebui să asigure în continuare 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 comune privind asigurarea respectării prezentei directive.
- (15) [...]
- (16) Statele membre ar trebui să raporteze Comisiei informațiile necesare pentru a asigura o monitorizare adecvată a punerii în aplicare a Directivei 2005/35/CE. Pentru a limita sarcinile administrative și a asista Comisia în analizarea datelor furnizate de statele membre, aceste informații ar trebui raportate de statele membre prin intermediul unui instrument electronic de raportare specific. În măsura în care se referă la sancțiuni impuse persoanelor fizice sau care implică astfel de persoane, aceste informații sunt anonimizate. Pentru a asigura faptul că informațiile raportate în conformitate cu Directiva 2005/35/CE sunt comparabile ca tip între statele membre și colectate pe baza unui format electronic armonizat și a unei proceduri de raportare armonizate, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei. Respectivele competențe ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>19</sup>.
- (16a) Este recunoscut faptul că există o limitare a tehnologiei disponibile pentru detectarea, verificarea și colectarea de dovezi cu privire la deversarea anumitor substanțe poluante la sursă. Aceste constrângeri ar trebui luate în considerare la punerea în aplicare și asigurarea respectării prezentei directive de către statele membre.

---

<sup>19</sup> 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).

- (17) Pentru a sprijini statele membre în dezvoltarea capacităților lor de aplicare efectivă a Directivei 2005/35/CE de către autoritățile administrative și judiciare naționale, Comisia ar trebui să le ofere statelor membre orientări și formare referitoare, printre altele, la cele mai bune metode și practici de detectare, verificare și colectare a probelor, precum și orientări cu privire la evoluțiile relevante în materie de reglementare ale Convenției Marpol 73/78 și la evoluțiile tehnologice disponibile, inclusiv la noi instrumente digitale, pentru a facilita desfășurarea unor activități de aplicare efective, eficiente din punctul de vedere al costurilor și bine orientate.
- (18) Pentru a spori gradul de sensibilizare a publicului cu privire la deversările poluante efectuate de către nave și pentru a îmbunătăți protecția mediului, informațiile furnizate de statele membre cu privire la aplicarea Directivei 2005/35/CE ar trebui puse la dispoziția publicului prin intermediul unei analize generale la nivelul Uniunii și ar trebui să includă informațiile enumerate în anexa II la Directiva 2005/35/CE. Directiva 2003/4/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>20</sup> 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 deciziei și accesul la justiție în probleme de mediu (Convenția de la Aarhus), la care Uniunea este parte. Comisia ar trebui să protejeze confidențialitatea informațiilor primite de statele membre, fără a aduce atingere dispozițiilor Directivei 2003/4/CE.
- (19) Directiva (UE) 2019/1937 a Parlamentului European și a Consiliului<sup>21</sup> stabilește standarde minime privind raportarea încălcărilor dreptului Uniunii, inclusiv a încălcărilor Directivei 2005/35/CE, și privind protecția persoanelor care raportează astfel de încălcări. Statele membre ar trebui să se asigure, în special, că echipajele aflate sub incidența Directivei (UE) 2019/1937 și care raportează deversări ilegale reale sau potențiale beneficiază de protecție. Pe lângă canalele de raportare existente instituite la nivel național, reglementate de Directiva (UE) 2019/1937, Comisia ar trebui să pună la dispoziție un canal de raportare externă online centralizat pentru raportarea deversărilor ilegale reale sau potențiale și să transmită aceste rapoarte statului membru sau statelor membre în cauză, care ar trebui să le gestioneze ulterior în conformitate cu Directiva (UE) 2019/1937, inclusiv în ceea ce privește confirmarea de

---

<sup>20</sup> 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).

<sup>21</sup> 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).

primire, feedbackul adecvat și acțiunile subsecvente. Prezenta directivă nu ar trebui să aducă atingere dreptului Uniunii privind protecția datelor cu caracter personal, în special Regulamentului (UE) 2018/1725 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>22</sup> și Regulamentului (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>23</sup>. Comisia ar trebui să asigure protecția confidențialității privind identitatea persoanelor care efectuează raportări, inclusiv, dacă este necesar, prin restricționarea exercitării anumitor drepturi în materie de protecție a datelor ale persoanelor în cauză, cum ar fi persoanele incluse în rapoarte ca participanți la potențiala deversare ilegală, în conformitate cu articolul 25 alineatul (1) literele (c) și (h) și articolul 25 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2018/1725, atât timp cât și în măsura în care este necesar pentru a preveni și a contracara încercările de a împiedica raportarea sau de a împiedica, a submina sau a încetini acțiunile subsecvente, în special investigațiile, sau încercările de a descoperi identitatea persoanelor care efectuează raportări. Astfel de restricții ar trebui să respecte esența drepturilor și libertăților fundamentale și să fie măsuri necesare și proporționale într-o societate democratică pentru a proteja obiective importante de interes public general ale Uniunii sau ale unui stat membru și/sau pentru a asigura protecția persoanei vizate sau a drepturilor și libertăților altora.

- (20) Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor a fost consultată în conformitate cu articolul 42 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1725 și a emis un aviz la [xx xx 2023]<sup>24</sup>.
- (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 poluarea aerului. Discuțiile respective ar putea avea drept rezultat noi dispoziții în temeiul Convenției Marpol 73/78. O viitoare revizuire ar trebui să evalueze posibilitatea de a modifica domeniul de aplicare al Directivei 2005/35/CE în vederea asigurării unui regim coerent, efectiv și eficace de asigurare a respectării legii, precum și în vederea impunerii de sancțiuni disuasive.

---

<sup>22</sup> Regulamentul (UE) 2018/1725 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2018 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile, organele, oficiile și agențiile Uniunii și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 45/2001 și a Deciziei nr. 1247/2002/CE (Text cu relevanță pentru SEE) (JO L 295, 21.11.2018, p. 39).

<sup>23</sup> Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).

<sup>24</sup> JO C xxxx.

- (21a) Statele membre care nu au acces direct la mare sau porturi nu pot aplica anumite dispoziții ale prezentei directive din aceste motive geografice. Pentru a evita impunerea unei sarcini administrative disproporționate statelor membre în cauză, acestea nu ar trebui să fie obligate să transpună și să pună în aplicare unele dintre dispozițiile prezentei directive.
- (22) Întrucât obiectivele prezentei directive nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre din cauza caracterului transfrontalier al daunelor care pot fi cauzate de deversările ilegale care intră sub incidența prezentei directive și a disponibilității unor sancțiuni efective, disuasive și proporționale în întreaga Uniune pentru astfel de deversări, dar, având în vedere amploarea și efectele acțiunii propuse, aceste obiective pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, prevăzut la același articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru a atinge obiectivele respective.
- (23) Prezenta directivă respectă drepturile fundamentale și principiile recunoscute în special de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, inclusiv protecția datelor cu caracter personal, dreptul la o cale de atac efectivă și la un proces echitabil, prezumția de nevinovăție și dreptul la apărare, principiile legalității și proporționalității infracțiunilor și pedepselor, precum și dreptul de a nu fi judecat sau condamnat de două ori, în cadrul procedurii penale, pentru aceeași infracțiune. Prezenta directivă urmărește să asigure respectarea deplină a acestor drepturi și principii și ar trebui pusă în aplicare în mod corespunzător.
- (24) Directiva 2005/35/CE ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

## *Articolul 1*

### Modificări ale Directivei 2005/35/CE

Directiva 2005/35/CE se modifică după cum urmează:

1. Titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Directiva Parlamentului European și a Consiliului privind aplicarea standardelor internaționale în materie de poluare cauzată de nave și introducerea unor sancțiuni administrative pentru infracțiunile de poluare”.

2. Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

### *„Articolul 1*

#### Obiectiv

- (1) Obiectivul prezentei directive este includerea în dreptul Uniunii a standardelor internaționale privind poluarea cauzată de nave și asigurarea faptului că cei responsabili de deversări ilegale de substanțe poluante sunt supuși unor sancțiuni administrative disuasive, efective și proporționale, pentru a îmbunătăți siguranța maritimă și a consolida protecția mediului marin împotriva poluării cauzate de nave.
- (2) Prezenta directivă nu împiedică statele membre să ia măsuri mai stricte în conformitate cu dreptul internațional, prevăzând sancțiuni administrative sau penale în conformitate cu dreptul lor intern.”

3. Articolul 2 se înlocuiește cu următorul text:

*„Articolul 2*

Definiții

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

1. «Convenția Marpol 73/78» înseamnă Convenția Internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave și protocoalele acesteia din 1978 și 1997, în versiunea sa actualizată;
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;
3. «reziduuri provenite de la sistemele de epurare a gazelor de eșapament» înseamnă orice material îndepărtat din apa de spălare sau din apa de scurgere printr-un sistem de tratare sau apa uzată care nu îndeplinește criteriul de deversare sau orice alt material rezidual îndepărtat din sistemul de epurare a gazelor de eșapament ca urmare a aplicării unei metode de conformitate pentru reducerea emisiilor, astfel cum este definită în regula 4 din anexa VI la Convenția Marpol 73/78, utilizată ca alternativă pentru reducerea emisiilor la standardele specificate în regula 14 din anexa VI la Convenția Marpol 73/78, ținând seama de orientările elaborate de OMI;
- 3a. «deversare» înseamnă orice evacuare provenită de la o navă, oricare ar fi cauza acesteia, prevăzută la articolul 2 din Convenția Marpol 73/78;
4. «navă» înseamnă o navă maritimă de orice tip, indiferent de pavilionul acesteia, exploatată în mediul marin, inclusiv ambarcațiunile cu aripi portante, aeroglisoarele, ambarcațiunile submersibile și plutitoare;

5. «persoană juridică» înseamnă orice entitate juridică având acest statut în temeiul dreptului intern în vigoare, cu excepția statelor sau a organismelor publice care acționează în exercițiul autorității statului, precum și a organizațiilor internaționale publice;
  6. «companie» înseamnă proprietarul unei nave sau orice altă organizație sau persoană, precum administratorul sau navlositorul navei nude, care a preluat responsabilitatea pentru exploatarea navei de la proprietarul acesteia.”
4. Articolul 4 se înlocuiește cu următorul text:

*„Articolul 4*

**Încălcări și excepții**

- (1) Statele membre se asigură că deversările de substanțe poluante în oricare dintre zonele menționate la articolul 3 alineatul (1) sunt considerate încălcări, cu excepția cazului în care:
  - (a) pentru substanțele poluante reglementate de anexa I la Convenția Marpol 73/78, îndeplinesc condițiile prevăzute în regulile 15, 34, 4.1, 4.2 sau 4.3 din anexa I la Convenția Marpol 73/78 și în secțiunea 1.1.1 din partea II-A a Codului internațional pentru nave care operează în ape polare („Codul polar”);
  - (b) pentru substanțele poluante reglementate de anexa II la Convenția Marpol 73/78, îndeplinesc condițiile prevăzute în regulile 13, 3.1.1, 3.1.2 sau 3.1.3 din anexa II la Convenția Marpol 73/78 și în secțiunea 2.1 din partea II-A a Codului polar;
  - (c) pentru substanțele poluante reglementate de anexa III la Convenția Marpol 73/78, îndeplinesc condițiile prevăzute în regula 8.1 din anexa III la Convenția Marpol 73/78;
  - (d) pentru substanțele poluante reglementate de anexa IV la Convenția Marpol 73/78, îndeplinesc condițiile prevăzute în regulile 3, 11.1 și 11.3 din anexa IV la Convenția Marpol 73/78 și în secțiunea 4.2 din partea II-A a Codului polar;
  - (e) pentru substanțele poluante reglementate de anexa V la Convenția Marpol 73/78, îndeplinesc condițiile prevăzute în regulile 4.1, 4.2, 5, 6.1, 6.2 și 7 din anexa V la Convenția Marpol 73/78 și în secțiunea 5.2 din partea II-A a Codului polar și

(f) pentru reziduurile provenite de la sistemele de epurare a gazelor de eșapament, îndeplinesc condițiile prevăzute în regulile 4, 14.1, 14.4, 14.6, 3.1.1 și 3.1.2 din anexa VI la Convenția Marpol 73/78, ținând seama de orientările elaborate de OMI, inclusiv Rezoluția MEPC.340 (77) în versiunea sa actualizată.

(2) Fiecare stat membru ia măsurile necesare pentru a se asigura că orice companie sau cei care pot fi considerați responsabili pentru săvârșirea unei încălcări în sensul alineatului (1) sunt considerați responsabili pentru încălcarea respectivă.

(3) [...]”

5. Articolul 5 se elimină.

6. Articolul 5a se elimină.

7. Articolul 5b se elimină.

7a. La articolul 6, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) În cazul în care neregulile sau informațiile dau naștere unei suspiciuni că o navă care se află în mod voluntar într-un port sau la un terminal în larg al unui stat membru a fost implicată sau este implicată într-o deversare de substanțe poluante într-una din zonele prevăzute la articolul 3 alineatul (1), statul membru în cauză se asigură că se efectuează o inspecție adecvată sau se iau alte măsuri adecvate în conformitate cu dreptul său intern, luând în considerare orientările aplicabile adoptate de Organizația Maritimă Internațională (OMI).”

8. La articolul 6, se adaugă următorul alineat:

„(3) O listă orientativă a neregulilor și a informațiilor care pot duce la o inspecție în sensul alineatului (1) este prevăzută în anexa I la prezenta directivă.”

9. Articolul 8 se înlocuiește cu următorul text:

*„Articolul 8*

Sanctiuni administrative

- (1) Fără a aduce atingere obligațiilor care le revin statelor membre în temeiul Directivei (UE) 2023/xxxx<sup>25</sup>, statele membre stabilesc, astfel cum se prevede la articolul 1 și în conformitate cu dreptul lor intern, un sistem de sancțiuni administrative pentru încălcarea dispozițiilor naționale de punere în aplicare a articolului 4 din prezenta directivă și se asigură că acestea sunt aplicate. Sancțiunile administrative prevăzute sunt disuasive, efective și proporționale.
- (2) Statele membre se asigură că sancțiunile administrative introduse în cadrul transpunerii prezentei directive includ amenzi impuse companiei în momentul săvârșirii încălcării în cazul în care compania a fost considerată responsabilă. Statele membre pot impune amenzi și altor persoane fizice sau juridice atunci când acestea sunt considerate responsabile pentru încălcare.
- (3) [...]
- (4) În cazul în care sistemul juridic al unui stat membru nu prevede sancțiuni administrative, prezentul articol poate fi aplicat astfel încât sancțiunile, inclusiv amenzile prevăzute la alineatul (2), să fie inițiate de autoritatea competentă și impusă de instanțele naționale competente, garantându-se totodată faptul că aceste căi de atac sunt efective și au un efect echivalent cu cel al amenzilor administrative impuse de autoritățile competente. În orice caz, sancțiunile impuse în conformitate cu prezentul alineat sunt efective, proporționale și disuasive și se aplică în conformitate cu dispozițiile prezentei directive. Respectivul state membre informează Comisia cu privire la dispozițiile de drept intern pe care le adoptă în temeiul prezentului alineat până la [DATA], precum și, fără întârziere, cu privire la orice act legislativ de modificare sau orice modificare ulterioară a acestora.”

---

<sup>25</sup> JO L xxxx.

10. Articolul 8a se elimină.
11. Articolul 8b se elimină.
12. Articolul 8c se elimină.
13. Se introduce următorul articol:

*„Articolul 8d*

Aplicarea efectivă a sancțiunilor

- (1) Statele membre se asigură că, atunci când stabilesc tipul și nivelul sancțiunii administrative aplicate unei persoane fizice sau juridice pe care o consideră responsabilă, în conformitate cu articolul 8, de o încălcare în sensul articolului 4, autoritățile competente pot lua în considerare toate circumstanțele relevante ale încălcării, inclusiv, dar fără a se limita la acestea:
  - (a) natura, gravitatea și durata deversării;
  - (b) [...]
  - (c) daunele cauzate de deversare mediului sau sănătății umane;
  - (d) capacitatea financiară a persoanei responsabile;
  - (e) beneficiile economice generate sau preconizate a fi generate de încălcare pentru persoana responsabilă;
  - (f) măsurile luate de persoana responsabilă pentru a preveni deversarea sau pentru a atenua impactul acesteia;
  - (g) nivelul de cooperare a persoanei responsabile cu autoritatea competentă, inclusiv orice acțiune care vizează eludarea sau obstrucționarea unei inspecții sau a unei alte investigații adecvate efectuate de o autoritate competentă, și
  - (h) orice încălcare anterioară, de tipul poluării cauzate de nave, săvârșită de persoana responsabilă.

(2) [...]”

14. Articolul 10 se înlocuiește cu următorul text:

*„Articolul 10*

Schimbul de informații și de experiență

- (1) În sensul prezentei directive, statele membre și Comisia cooperează în ceea ce privește schimbul de informații, pe baza Sistemului de schimb de informații maritime al Uniunii prevăzut la articolul 22a alineatul (3) și în anexa III la Directiva 2002/59/CE<sup>26</sup> (SafeSeaNet), în vederea atingerii următoarelor obiective:
- (a) îmbunătățirea informațiilor necesare pentru punerea în aplicare efectivă a prezentei directive, în special a celor furnizate de serviciul european de detectare a poluării prin satelit instituit prin prezenta directivă (CleanSeaNet) și de alte mecanisme de raportare relevante, în vederea dezvoltării unor metode fiabile de urmărire a substanțelor poluante din mare;
  - (b) dezvoltarea și implementarea unui sistem adecvat de control și monitorizare, combinând informațiile furnizate în temeiul literei (a) cu informațiile puse la dispoziția statelor membre de către Comisie în SafeSeaNet și în alte baze de date și instrumente de informare ale Uniunii pentru a facilita identificarea timpurie și monitorizarea navelor care deversează substanțe poluante, în vederea optimizării acțiunilor de asigurare a respectării legislației întreprinse de autoritățile naționale;
  - (c) utilizarea în mod optim a informațiilor furnizate în conformitate cu literele (a) și (b), precum și a informațiilor raportate de statele membre în temeiul articolului 10a, în vederea facilitării accesului la aceste informații și a schimbului acestora între autoritățile competente, precum și cu autoritățile altor state membre și cu Comisia, și

---

<sup>26</sup> 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).

- (d) în termen de trei ani de la data transpunerii prezentei directive, asigurarea faptului că autoritățile competente verifică în fiecare an, în funcție de capacitățile statelor membre, un anumit procent din alertele din clasa A transmise de CleanSeaNet, verificarea însemnând orice acțiune a autorităților competente prin care se dă curs unei alerte transmise de CleanSeaNet pentru a stabili dacă alerta în cauză se referă la o deversare ilegală. Acest procent se comunică în prealabil Comisiei.

(2) [...]”

15. Se introduc următoarele articole:

*„Articolul 10a*

Raportare

- (1) Comisia instituie un instrument electronic de raportare, în scopul colectării și schimbului de informații între statele membre și Comisie cu privire la implementarea sistemului de asigurare a respectării legislației prevăzută de prezenta directivă.
- (2) Statele membre se asigură că următoarele informații referitoare la acțiunile întreprinse de autoritățile lor competente sunt raportate prin intermediul instrumentului electronic de raportare menționat la alineatul (1), odată ce sunt încheiate procedurile administrative și, după caz, judiciare:
- (a) informații privind acțiunile întreprinse de autoritățile competente ca urmare a unei alerte transmise de CleanSeaNet sau motivele pentru care nu s-a dat curs unei astfel de alerte, cât mai curând posibil după ce sunt finalizate acțiunile respective;
- (b) informații privind inspecțiile efectuate în conformitate cu articolul 6, cât mai curând posibil după ce este finalizată inspecția;
- (c) informații privind acțiunile întreprinse în conformitate cu articolul 7, cât mai curând posibil după ce sunt finalizate acțiunile respective, și

- (d) informații privind sancțiunile impuse în conformitate cu prezenta directivă împotriva cărora nu a fost inițiată o cale de atac în termen sau care sunt altfel definitive și executorii, fără întârzieri nejustificate și, în orice caz, până la data de 30 iunie a fiecărui an pentru sancțiunile impuse în cursul anului calendaristic precedent. În măsura în care informațiile privind sancțiunile includ date cu caracter personal, aceste informații sunt anonimizate.
- (3) Pentru a asigura aplicarea uniformă a prezentului articol, Comisia poate stabili, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, norme detaliate privind procedura de raportare a informațiilor menționate la alineatul (2), specificând inclusiv tipul de informații care trebuie raportate, în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 13.
- (4) Statele membre notifică Comisiei autoritățile abilitate care vor avea acces la instrumentul de raportare prevăzut la alineatul (1).

#### *Articolul 10b*

##### Formare

La cererea unui stat membru, Comisia facilitează dezvoltarea capacităților oferind cursuri de formare autorităților responsabile cu detectarea, verificarea și sancționarea încălcărilor care intră sub incidența prezentei directive.

## *Articolul 10c*

### Publicarea informațiilor

- (1) Fără a aduce atingere legislației naționale a statelor membre și pe baza informațiilor raportate de acestea în conformitate cu articolul 10a, Comisia pune la dispoziția publicului o prezentare generală la nivelul Uniunii actualizată periodic privind punerea în aplicare și asigurarea respectării prezentei directive, după încheierea procedurilor administrative și judiciare, după caz. Prezentarea generală poate include informațiile enumerate în anexa II la prezenta directivă.
- (2) Fără a aduce atingere Directivei 2003/4/CE<sup>27</sup>, Comisia ia măsuri corespunzătoare pentru a proteja confidențialitatea informațiilor obținute în cadrul punerii în aplicare a prezentei directive.

## *Articolul 10d*

### Protecția persoanelor care raportează încălcări potențiale și date

- (1) Comisia dezvoltă și menține un canal de raportare externă online confidențial pentru primirea rapoartelor, în sensul Directivei (UE) 2019/1937<sup>28</sup>, cu privire la posibilele încălcări ale prezentei directive și transmite aceste rapoarte statului membru sau statelor membre în cauză.
- (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.

---

<sup>27</sup> 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).

<sup>28</sup> 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).

(3) În temeiul articolului 25 alineatul (1) literele (c) și (h) și în conformitate cu articolul 25 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2018/1725, Comisia poate restricționa aplicarea articolelor 14-22, 35 și 36, precum și a articolului 4 din Regulamentul (UE) 2018/1725<sup>29</sup> pentru persoanele vizate care sunt incluse sau menționate în raportul transmis prin canalul la care se face referire la alineatul (1) din prezentul articol și care nu sunt persoanele vizate care transmit acest raport. Această restricție se poate aplica numai pe durata necesară investigării raportului menționat la alineatul (2) din prezentul articol de către autoritățile competente ale statelor membre.”

16. Articolul 11 se elimină.

17. Articolul 12 se elimină.

18. Se introduce următorul articol:

„*Articolul 12a*

Evaluare și revizuire

(1) Până la [*OP: a se introduce data – cinci ani de la data transpunerii prezentei directive de modificare*], Comisia efectuează o evaluare a prezentei directive. Evaluarea se bazează cel puțin pe următoarele elemente:

(a) experiența dobândită în urma punerii în aplicare a prezentei directive și

(b) informațiile raportate de statele membre în temeiul articolului 10a și prezentarea generală la nivelul Uniunii furnizată în conformitate cu articolul 10c.

(2) În cadrul revizuirii, Comisia evaluează posibilitatea de a modifica domeniul de aplicare al prezentei directive, dacă este cazul, având în vedere standardele internaționale noi sau actualizate pentru prevenirea poluării de către nave care fac obiectul dispozițiilor prezente și viitoare ale Convenției Marpol 73/78.”

---

<sup>29</sup> Regulamentul (UE) 2018/1725 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2018 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile, organele, oficiile și agențiile Uniunii și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 45/2001 și a Deciziei nr. 1247/2002/CE (Text cu relevanță pentru SEE) (JO L 295, 21.11.2018, p. 39).

19. Articolul 13 se înlocuiește cu următorul text:

*„Articolul 13*

Procedura comitetului

- (1) Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) instituit prin articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002<sup>30</sup>. COSS este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011<sup>31</sup>.
- (2) Atunci când se face trimitere la prezentul articol, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011 și articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002.”

20. Articolul 14 se elimină.

21. Articolul 15 se elimină.

21a. La articolul 16, se adaugă următorul alineat:

„(2) Statele membre fără acces direct la mare sau fără porturi nu sunt obligate să transpună și să pună în aplicare dispozițiile prezentei directive de la articolele 6 și 7.”

22. Anexa unică se elimină.

---

<sup>30</sup> Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002 de instituire a unui Comitet pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) și de modificare a regulamentelor privind siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (JO L 324, 29.11.2002, p. 1).

<sup>31</sup> 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).

23. Textul din anexa I la prezenta directivă se adaugă ca anexa I.
24. Textul din anexa II la prezenta directivă se adaugă ca anexa II.

## *Articolul 2*

### Transpunere

- (1) Statele membre adoptă și publică, până la *[OP: a se introduce data – patru ani (48 de luni) de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare]*, actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive.

Atunci când statele membre adoptă dispozițiile respective, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a unei astfel de trimiteri.

- (1a) Prin derogare de la alineatul (1) din prezentul articol, statele membre fără acces direct la mare sau fără porturi nu sunt obligate să transpună și să pună în aplicare dispozițiile articolului 1 punctele 7a și 8 din prezenta directivă.
- (2) Statele membre transmit Comisiei textul dispozițiilor de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă, precum și orice modificări ulterioare ale dispozițiilor în cauză.

### *Articolul 3*

#### Aplicarea Directivei 2009/123/CE

În ceea ce privește încălcările care trebuie considerate infracțiuni în temeiul Directivei 2005/35/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2009/123/CE<sup>32</sup>, și sancțiunile aferente, statele membre care nu au obligații în temeiul Directivei (UE) 2023/xxxx au în continuare obligații în temeiul Directivei 2005/35/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2009/123/CE.

### *Articolul 4*

#### Intrare în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

### *Articolul 5*

#### Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European*  
*Președinta*

*Pentru Consiliu*  
*Președintele*

---

<sup>32</sup> JO L 280, 27.10.2009, p. 52.

**LISTA NEEEXHAUSTIVĂ A NEREGULILOR ȘI A INFORMAȚIILOR MENȚIONATE LA ARTICOLUL 6**

- (1) Orice nereguli privind registrele de hidrocarburi și alte registre relevante sau privind alte deficiențe legate de deversări potențiale, descoperite în cursul inspecțiilor efectuate în temeiul Directivei 2009/16/CE<sup>33</sup> fie de statul membru în cauză, fie de un alt stat membru sau de un stat semnatar al Memorandumului de înțelegere privind controlul statului portului (Memorandumul de înțelegere de la Paris) în porturile de escală anterioare ale navei;
- (2) Orice nereguli în ceea ce privește predarea deșeurilor provenite din exploatarea navelor sau notificarea acestora, în conformitate cu Directiva (UE) 2019/883<sup>34</sup>, care au avut loc fie în statul membru în cauză, fie în statul membru al porturilor de escală anterioare ale navei;
- (3) Orice nereguli în ceea ce privește nerespectarea criteriilor de utilizare a sistemelor de epurare a gazelor de eșapament ca metode de reducere a emisiilor prevăzute în anexa II la Directiva (UE) 2016/802 a Parlamentului European și a Consiliului<sup>35</sup>, care face trimitere la Orientările din 2009 privind sistemele de epurare a gazelor de eșapament prevăzute în Rezoluția MEPC.184(59), înlocuite de Orientările din 2021 privind sistemele de epurare a gazelor de eșapament prevăzute în Rezoluția MEPC.340(77);
- (4) Orice informații obținute de la un alt stat membru cu privire la o posibilă deversare ilegală efectuată de către o navă, obținute prin procedurile prevăzute în Directiva 2002/59/CE<sup>36</sup>, inclusiv orice dovadă sau prezumție privind deversări deliberate de hidrocarburi sau alte încălcări ale Convenției Marpol 73/78 comunicate de stațiile de coastă ale unui stat membru stațiilor de coastă din statul membru în cauză în conformitate cu articolul 16 din directiva respectivă, sau incidente sau accidente raportate de comandantul navei către stația de coastă a statului membru în cauză în conformitate cu articolul 17 din directiva respectivă sau
- (5) Orice alte informații furnizate de persoanele implicate în operarea navei, inclusiv de piloți, care sugerează nereguli legate de o posibilă încălcare a obligațiilor prevăzute în prezenta directivă.

---

<sup>33</sup> 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).

<sup>34</sup> Directiva (UE) 2019/883 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2019 privind instalațiile portuare de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave, de modificare a Directivei 2010/65/UE și de abrogare a Directivei 2000/59/CE (JO L 151, 7.6.2019, p. 116).

<sup>35</sup> Directiva (UE) 2016/802 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi (text codificat) (JO L 132, 21.5.2016, p. 58).

<sup>36</sup> 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).

**INFORMAȚII CARE POT FI INCLUSE ÎN PREZENTAREA GENERALĂ LA NIVELUL UNIUNII MENȚIONATĂ LA ARTICOLUL 10C**

- (1) Pentru fiecare incident de poluare verificat și confirmat de un stat membru, informațiile din prezentarea generală la nivelul Uniunii publicată în conformitate cu articolul 10c pot include:
- a. data incidentului;
  - b. identificarea navei implicate în incident;
  - c. poziția (latitudine și longitudine) incidentului de poluare;
  - d. amploarea incidentului de poluare (zonă și lungime), dacă este cazul;
  - e. tipul de poluant;
  - f. statul membru implicat sau statele membre implicate;
  - g. descrierea activităților de verificare a incidentului de poluare;
  - h. data și ora activităților de verificare și mijloacele utilizate pentru activitățile de verificare;
  - i. detalii privind sancțiunea administrativă impusă.
- (2) Pentru fiecare stat membru, informațiile agregate conținute în prezentarea generală la nivelul Uniunii publicată în conformitate cu articolul 10c pot include:
- a. numărul de incidente de poluare posibile CleanSeaNet detectate;
  - b. numărul de incidente de poluare posibile CleanSeaNet verificate de statul membru;
  - c. numărul de incidente de poluare confirmate după verificare (detaliat pe zonă: apele teritoriale, ZEE, marea liberă);
  - d. numărul de autori identificați;
  - e. numărul de cazuri în care a fost impusă o sancțiune.
-