

20.3.2024

A9-0365/50

Poprawka 50

Karima Delli

w imieniu Komisji Transportu i Turystyki

Sprawozdanie

A9-0365/2023

Marian-Jean Marinescu

Zmiana dyrektywy 2005/35/WE w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz wprowadzenia sankcji za naruszenia (COM(2023)0273 – C9-0187/2023 – 2023/0171(COD))

Wniosek dotyczący dyrektywy

–

POPRAWKI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO*

do wniosku Komisji

DYREKTYWA

PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2024/...

z dnia ...

zmieniająca dyrektywę 2005/35/WE w odniesieniu do zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz w sprawie wprowadzenia sankcji administracyjnych za naruszenia

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

* Poprawki: tekst nowy lub zmieniony został zaznaczony kursywą i wytłuszczonym drukiem; symbol ■ sygnalizuje skreślenia.

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,
uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,
uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,
po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,
po konsultacji z Komitetem Regionów **■** ,
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą²,

¹ Dz.U. C, C/2023/872, z 8.12.2023.

² Stanowisko Parlamentu Europejskiego z ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Polityka morska Unii ma na celu zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Cel ten można osiągnąć przez spełnienie wymogów określonych w konwencjach, kodeksach oraz rezolucjach międzynarodowych przy jednoczesnym zachowaniu swobody żeglugi, określonej w Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza.
- (2) Międzynarodowa Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki („konwencja MARPOL 73/78”) **Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO)** określa ogólny zakaz zrzutu odpadów ze statków do morza, reguluje jednak również warunki, w jakich niektóre substancje mogą być zrzucane ze statków do środowiska morskiego. ***Konwencja MARPOL 73/78 zawiera wyjątki dotyczące zrzutów substancji zanieczyszczających objętych załącznikami do tej konwencji, których to zrzutów nie uznaje się za naruszenie, gdy spełnione są określone warunki. Załączniki te nie wyłączają przypadków, gdy osoby odpowiedzialne za szkodę działały albo z zamiarem spowodowania szkody, albo nierozważnie i ze świadomością, że szkoda prawdopodobnie nastąpi.***

- (3) Od czasu przyjęcia dyrektywy 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady³ konwencja MARPOL 73/78 i załączniki do niej uległy istotnym zmianom, które wprowadziły surowsze normy i zakazy dotyczące zrzutów substancji ze statków do morza. Należy wziąć pod uwagę te zmiany, a także wnioski wyciągnięte z wdrażania dyrektywy 2005/35/WE.
- (4) *Chociaż nadrzędnym celem niniejszej dyrektywy jest transpozycja do prawa Unii ważnych zmian wprowadzonych w konwencji MARPOL 73/78, aktualny i kompletny tekst konwencji MARPOL 73/78 i załączników do niej nie jest publicznie dostępny. Utrudnia to sektorowi, obywatelom i administracjom uzyskanie odpowiedniego dostępu do tekstu konwencji MARPOL 73/78 i innych podobnych konwencji IMO.*
- (5) *Państwa członkowskie powinny pracować w ramach IMO w celu bezpłatnego publicznego udostępnienia pełnych i aktualnych tekstów konwencji IMO, w tym konwencji MARPOL 73/78 i załączników do niej.*

³ Dyrektywa 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa (Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 11).

- (6) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883⁴ ma na celu zapewnienie dostarczania odpadów ze statków do portów Unii, gdzie odbiera się je za pomocą odpowiednich portowych urządzeń odbiorczych. Egzekwowanie dyrektywy (UE) 2019/883 stanowi, wraz z dyrektywą 2005/35/WE, kluczowy instrument do celu zapobiegania zanieczyszczeniu pochodzącemu ze statków. Aby zapewnić skuteczny, zintegrowany i spójny system egzekwowania przepisów dyrektywy (UE) 2019/883 w sprawie odprowadzania odpadów do portowych urządzeń odbiorczych, należy zmienić dyrektywę 2005/35/WE w celu rozszerzenia jej zakresu na załączniki IV–VI do konwencji MARPOL 73/78, by zniechęcić statki do nielegalnego zrzucania substancji zanieczyszczających do morza zamiast odprowadzania ich do portowych urządzeń odbiorczych zgodnie z dyrektywą (UE) 2019/883.

⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniająca dyrektywę 2010/65/UE i uchylająca dyrektywę 2000/59/WE (Dz.U. L 151 z 7.6.2019, s. 116).

- (7) Zakres dyrektywy (UE) 2019/883 nie obejmuje załącznika III do konwencji MARPOL 73/78, ponieważ towarów pakowanych nie klasyfikuje się jako odpady, a zatem zwykle towarów tych nie odprowadza się do portowych urządzeń odbiorczych. Nie można jednak wykluczyć, że szkodliwe substancje przewożone w opakowaniach mogą być nielegalnie wyrzucane do morza. Zakres dyrektywy 2005/35/WE należy zatem rozszerzyć, by objąć nim załącznik III do konwencji MARPOL 73/78. W związku z tym zrzucanie szkodliwych substancji powinno być zabronione na podstawie dyrektywy 2005/35/WE, chyba że właściwe organy stwierdzą, iż zrzucenie tych substancji było konieczne do zapewnienia bezpieczeństwa statku lub ratowania życia na morzu. ***W tym względzie zrzuty, o których mowa w niniejszej dyrektywie, nie obejmują zatapiania odpadów na mocy zawartej w Londynie Konwencji z 1972 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu mórz przez zatapianie odpadów i innych substancji oraz protokołu do niej z 1996 r.***

- (8) W konwencji MARPOL 73/78 w definicji zrzutów zawartej w art. 2 uwzględniono emisje ze statków. Załącznik VI do konwencji MARPOL 73/78 dotyczy zapobiegania zanieczyszczeniu powietrza przez statki. W załączniku VI i odpowiednich wytycznych IMO dotyczących systemów oczyszczania gazów spalinowych (rezolucja MEPC.340 (77)) dopuszczono stosowanie takich systemów przez statki jako alternatywny sposób spełnienia wymagań w celu zmniejszenia emisji tlenku siarki (SO_x). W załączniku VI do konwencji MARPOL uregulowano kwestie pozostałości z systemów oczyszczania gazów spalinowych, zakazując ich zrzutu do morza i wymagając odprowadzenia ich do odpowiednich portowych urządzeń odbiorczych. Za pomocą dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802⁵ transponuje się normy międzynarodowe dotyczące SO_x do prawa Unii, podczas gdy dyrektywa (UE) 2019/883 pozwala zapewnić, aby pozostałości z systemów oczyszczania gazów spalinowych odprowadzono do portowych urządzeń odbiorczych. Ponieważ pozostałości z systemów oczyszczania gazów spalinowych *powodują* zanieczyszczenie środowiska morskiego, w przypadku nielegalnych zrzutów powinny mieć zastosowanie sankcje przewidziane w dyrektywie 2005/35/WE.

⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 z dnia 11 maja 2016 r. odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych (tekst jednolity) (Dz.U. L 132 z 21.5.2016, s. 58).

- (9) *„Ścieki” zdefiniowane zarówno w MEPC.1/Circ.899, jak i w rezolucji MEPC.340(77), mogą być odprowadzane bezpośrednio za burtę, jeżeli spełniają kryteria jakości ścieków określone w wytycznych IMO dotyczących systemów oczyszczania gazów spalinowych. Jednak ścieki odprowadzane z systemów oczyszczania gazów spalinowych mogą mieć wpływ na ekosystem, mimo że spełniają postanowienia konwencji MARPOL 73/78. W takim przypadku państwo członkowskie może nałożyć ograniczenia, które mogą opierać się na ocenie przeprowadzonej przy zastosowaniu metodologii oceny ryzyka i skutków zawartej w wytycznych opracowanych przez IMO i zaleconych przez MEPC. W tym przypadku „ścieki” powodują zanieczyszczenie środowiska morskiego, a w przypadku nielegalnych zrzutów powinny mieć zastosowanie sankcje administracyjne przewidziane w dyrektywie 2005/35/WE z należyтым uwzględnieniem MEPC.1/Circ.883/Rev.1.*
- (10) W dyrektywie *Parlamentu Europejskiego i Rady* (UE) .../...⁺ zapewniono wspólne definicje przestępstw przeciwko środowisku oraz dostępność odstraszących, skutecznych i proporcjonalnych kar za poważne przestępstwa przeciwko środowisku. Dyrektywę 2005/35/WE zmieniono dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/123/WE⁶, w której wprowadzono sankcje karne za niektóre naruszenia dyrektywy 2005/35/WE, które obecnie wchodzą w zakres dyrektywy (UE) .../...⁺⁺. W związku z tym przepisy dyrektywy 2005/35/WE, które dodano lub zastąpiono w dyrektywie 2009/123/WE, należy skreślić.

⁺ Dz.U.: proszę wstawić w tekście numer dyrektywy zawartej w dokumencie PE-CONS 82/23 (2021/0422(COD)), a w przypisie umieścić numer, datę, tytuł i odesłanie do Dz.U. dotyczące tej dyrektywy.

⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/123/WE z dnia 21 października 2009 r. zmieniająca dyrektywę 2005/35/WE w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa (Dz.U. L 280 z 27.10.2009, s. 52).

⁺⁺ Dz.U.: proszę wstawić w treści numer dyrektywy zawartej w dokumencie PE-CONS 82/23 (2021/0422(COD)).

- (11) Sankcje administracyjne wprowadzone w ramach transpozycji dyrektywy 2005/35/WE powinny pozostawać bez uszczerbku dla dyrektywy (UE) .../...⁺. Państwa członkowskie powinny zgodnie z prawem krajowym określić zakres egzekwowania prawa administracyjnego i karnego w odniesieniu do przestępstw związanych z zanieczyszczeniem pochodzącym ze statków. ***Niniejsza dyrektywa nie stanowi przeszkody dla państw członkowskich w przyjmowaniu, zgodnie z prawem Unii i prawem międzynarodowym, bardziej rygorystycznych środków w drodze ustanowienia sankcji administracyjnych lub karnych zgodnie z prawem krajowym tych państw.*** Stosując prawo krajowe transponujące dyrektywę 2005/35/WE, państwa członkowskie powinny zapewnić, aby nakładanie sankcji karnych i administracyjnych było zgodne z zasadami Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, w tym z zasadą *ne bis in idem*, z ***należyтым uwzględnieniem, w stosownych przypadkach, zasady „zanieczyszczający płaci”***.

⁺ Dz.U.: proszę wstawić w treści numer dyrektywy zawartej w dokumencie PE-CONS 82/23 (2021/0422(COD)).

- (12) Należy zaostrzyć sankcje przewidziane w dyrektywie 2005/35/WE przez zapewnienie spójnego stosowania sankcji administracyjnych w całej Unii. Aby wzmocnić odstraszający skutek sankcji nakładanych za przestępstwa związane z zanieczyszczeniem pochodzącym ze statków, sankcje *administracyjne* powinny mieć co najmniej formę grzywnien nakładanych na *uznane za odpowiedzialne* przedsiębiorstwo, do którego należy statek. W tym kontekście przedsiębiorstwo, do którego należy *dany* statek, oznacza właściciela statku lub każdą inną organizację lub osobę, taką jak zarządca lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku, zgodnie z Międzynarodowym kodeksem zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu („kodeks ISM”)⁷, wdrożonym do prawa Unii na podstawie rozporządzenia (WE) nr 336/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady⁸. W dyrektywie 2005/35/WE należy uznać, że zarejestrowany właściciel może powierzyć zarządzanie statkiem innemu podmiotowi, który należy pociągnąć do odpowiedzialności w pierwszej kolejności za niewykonanie obowiązków wynikających z kodeksu ISM w celu zagwarantowania uniknięcia szkody dla środowiska lub zagwarantowania powierzenia prac wykonywanych na statku wykwalifikowanemu personelowi. ***Bez uszczerbku dla mających zastosowanie przepisów Unii decyzje w sprawie sankcji, które mają być stosowane, powinny być podejmowane w ramach krajowych systemów administracyjnych i karnych. W odniesieniu do sankcji karnych obowiązki państw członkowskich określono w dyrektywie (UE).../...⁺. W związku z tym niniejsza dyrektywa dotyczy wyłącznie sankcji administracyjnych i nie dotyczy postępowań karnych przeciwko osobom fizycznym lub prawnym prowadzonych zgodnie z prawem krajowym.***

⁷ Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu, przyjęty przez Międzynarodową Organizację Morską w drodze rezolucji Zgromadzenia A.741(18) z dnia 4 listopada 1993 r., z późniejszymi zmianami.

⁸ Rozporządzenie (WE) nr 336/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lutego 2006 r. w sprawie wdrożenia we Wspólnocie Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 3051/95 (Dz.U. L 64 z 4.3.2006, s. 1).

⁺ Dz.U.: proszę wstawić w treści numer dyrektywy zawartej w dokumencie PE-CONS 82/23 (2021/0422(COD)).

- (13) *Uznając, że przestrzeganie przez niektóre państwa członkowskie wymogu dotyczącego sankcji administracyjnych nie jest możliwe ze względu na krajowe prawo konstytucyjne, państwa członkowskie mogą stosować przepisy niniejszej dyrektywy dotyczące sankcji administracyjnych w taki sposób, by sankcje były inicjowane przez właściwy organ i nakładane przez właściwe sądy krajowe, przy jednoczesnym zapewnieniu konieczności stosowania skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających sankcji. W przypadku zawartych w niniejszej dyrektywie odniesień do sankcji administracyjnych te państwa członkowskie będą stosować sankcje w rozumieniu ich krajowego systemu prawnego.*
- (14) *W wyniku inspekcji przeprowadzanej przez państwo portu na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE⁹, gdy inspekcja taka jest obowiązkowa lub planowana, można wykryć nieprawidłowości i uzyskać informacje. Można również wykryć nieprawidłowości w odniesieniu do odprowadzania odpadów wytwarzanych przez statki lub powiadamiania o nich, zgodnie z wymogami dyrektywy (UE) 2019/883 lub w odniesieniu do niezgodności z kryteriami stosowania systemów oczyszczania gazów spalinowych działających jako metody redukcji emisji określone w załączniku II do dyrektywy (UE) 2016/802. Można także uzyskać w związku z potencjalnym nielegalnym zrzutem ze statku informacje w ramach procedur przewidzianych w dyrektywie 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁰, w tym wszelkie dowody lub dowody wstępne dotyczące zrzutów olejów lub innych naruszeń konwencji MARPOL 73/78, o których kapitan statku powiadomił państwo członkowskie, lub zgłoszone przez niego zdarzenia lub wypadki, a także wszelkie inne informacje od osób zaangażowanych w operację prowadzone przez statek, w tym pilotów.*

⁹ *Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57).*

¹⁰ *Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10).*

- (15) *Podczas kontroli przeprowadzanej przez państwo portu można wykryć nieprawidłowości lub informacje dające podstawę do podejrzenia, że doszło do nielegalnego zrzutu. W takim przypadku może okazać się, że nowa kontrola nie jest konieczna lub wystarczająco skuteczna. Państwo członkowskie może raczej podjąć inne odpowiednie działania, takie jak zatrzymanie statku, wszczęcie postępowania lub podjęcie środków zaradczych.*
- (16) Krajowe organy administracyjne i sądowe powinny brać pod uwagę wszystkie istotne okoliczności, *w tym recydywę zanieczyszczenia pochodzącego ze statku*, przy określaniu wysokości sankcji nakładanych na zanieczyszczającego. Biorąc pod uwagę zróżnicowany charakter substancji zanieczyszczających objętych dyrektywą 2005/35/WE oraz znaczenie spójnego stosowania sankcji w całej Unii w świetle transgranicznego charakteru regulowanych zachowań, można wspierać dalsze zbliżanie i skuteczność wysokości sankcji przez wymianę poglądów na temat kryteriów *ustalania i stosowania sankcji za zrzuty różnych substancji zanieczyszczających*. Aby zapewnić *skuteczne stosowanie sankcji i osiągnąć cele niniejszej dyrektywy, kluczowe znaczenie ma ułatwienie wymiany doświadczeń i najlepszych praktyk między właściwymi organami krajowymi państw członkowskich*. Ponadto na podstawie *spostrzeżeń uzyskanych w wyniku takiej wymiany Komisja mogłaby zaproponować bardziej szczegółowe wytyczne, w tym wytyczne dotyczące konkretnych rodzajów substancji zanieczyszczających i problematycznych obszarów wrażliwych*.

- (17) Jeżeli państwo członkowskie podejrzewa, że statek, który dobrowolnie przebywa w jego porcie lub w terminalu przybrzeżnym, dokonał nielegalnego zrzutu, należy przeprowadzić odpowiednią inspekcję w celu ustalenia okoliczności. Aby pomóc państwom członkowskim w wypełnianiu obowiązków wynikających z dyrektywy 2005/35/WE w zakresie inspekcji takich statków, załącznik I do dyrektywy 2005/35/WE zawiera orientacyjny wykaz nieprawidłowości lub informacji, które właściwe organy powinny uwzględnić w poszczególnych przypadkach przy ustalaniu, czy dany statek należy uznać za podejrzany.
- (18) Środki towarzyszące w zakresie współpracy i obowiązki sprawozdawcze państw członkowskich nie były wystarczające, aby umożliwić pełną analizę tego, czy zanieczyszczający podlegają skutecznym, odstraszającym i proporcjonalnym sankcjom oraz czy Komisji udostępnia się odpowiednie dane do celu monitorowania wdrażania dyrektywy 2005/35/WE. Aby zagwarantować skuteczne i spójne egzekwowanie dyrektywy 2005/35/WE, należy ułatwić wymianę informacji, doświadczeń ***i najlepszych praktyk*** za pośrednictwem wzmocnionej współpracy, zapewniając jednocześnie udostępnianie Komisji odpowiednich danych w celu umożliwienia właściwego monitorowania wdrażania dyrektywy 2005/35/WE.

- (19) *Aby poprawić jakość informacji wymaganych do skutecznego wdrożenia niniejszej dyrektywy, państwa członkowskie dysponują odpowiednimi mechanizmami sprawozdawczymi, takimi jak sprawozdawczość w ramach regionalnych konwencji morskich i innych porozumień o współpracy regionalnej, do których należy umowa z Bonn, sieć inspektorów i prokuratorów ds. Morza Północnego oraz sieć prokuratorów ds. przestępstw przeciwko środowisku w regionie Morza Bałtyckiego.*
- (20) Należy rozszerzyć istniejący satelitarny system „CleanSeaNet”, służący do powiadamiania organów państw członkowskich o potencjalnych nielegalnych zrzutach, o informacje na temat dodatkowych substancji zanieczyszczających objętych zakresem dyrektywy 2005/35/WE. Informacje dotyczące potencjalnych lub faktycznych zrzutów zgłoszonych przez państwa członkowskie zgodnie z dyrektywą 2005/35/WE oraz innych unijnych baz danych dotyczących bezpieczeństwa na morzu, takich jak unijny system wymiany informacji morskich ustanowiony dyrektywą 2002/59/WE („SafeSeaNet”) oraz baza danych wyników inspekcji ustanowiona dyrektywą 2009/16/WE („THETIS”), powinny być zintegrowane i rozpowszechniane w przyjaznym dla użytkownika formacie elektronicznym wśród organów krajowych zaangażowanych w łańcuch egzekwowania prawa w celu ułatwienia im szybkiego reagowania na takie potencjalne nielegalne zrzuty. Takie informacje dotyczące faktycznego lub potencjalnego zrzutu pozostałości pochodzących z systemów oczyszczania gazów spalinowych ze statku powinny być ponadto automatycznie przekazywane, *np. za pośrednictwem* specjalnego modułu THETIS ustanowionego na podstawie decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2015/253¹¹ („THETIS-EU”), aby pomóc państwom członkowskim w działaniach wykonawczych podejmowanych zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/802. ■

¹¹ *Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2015/253 z dnia 16 lutego 2015 r. ustanawiająca zasady dotyczące pobierania próbek i sprawozdawczości na podstawie dyrektywy Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz.U. L 41 z 17.2.2015, s. 55).*

- (21) *Aby zapewnić skuteczne monitorowanie wdrażania dyrektywy przez wszystkie państwa członkowskie, każde państwo członkowskie powinno zagwarantować cyfrową analizę wszystkich ostrzeżeń o dużej wiarygodności w ciągu pierwszych trzech lat od transpozycji niniejszej dyrektywy. W tym terminie wszystkie państwa członkowskie powinny również wskazać, czy weryfikują ostrzeżenia o dużej wiarygodności wysyłane co roku przez CleanSeaNet, starając się zweryfikować co najmniej 25 % tych ostrzeżeń. W tym kontekście weryfikacja oznacza wszelkie działania następcze podejmowane przez właściwe organy w związku z ostrzeżeniem wysłanym przez CleanSeaNet w celu ustalenia, czy dany wpis odpowiada nielegalnemu zrzutowi. Jeżeli państwo członkowskie nie zweryfikuje wpisu, powinno podać powody, dla których tego nie zrobiło.*
- (22) *„Ostrzeżenia o dużej wiarygodności” należy rozumieć jako odnoszące się do wykrywania ostrzeżenia klasy A wysyłane za pośrednictwem CleanSeaNet w odniesieniu do potencjalnych zrzutów substancji zanieczyszczających, zgodnie z załącznikami I i II do konwencji MARPOL 73/78. W odniesieniu do substancji zanieczyszczających wymienionych w innych załącznikach do konwencji MARPOL 73/78, które nie są obecnie monitorowane przez CleanSeaNet, nie można ustanowić podejścia opartego na poziomie wiarygodności. Komisja, przy wsparciu ze strony Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego („EMSA”), opracuje półautomatyczne kontrole obrazów satelitarnych substancji zanieczyszczających na podstawie innych załączników do konwencji MARPOL 73/78, aby umożliwić określenie ich poziomu wiarygodności. Działania weryfikacyjne mogą obejmować wiele działań podejmowanych przez kilka właściwych organów, takich jak kontrola na miejscu, porównanie wykrywania satelitarnego z dostępnymi na szczeblu krajowym danymi pomocniczymi i inspekcje przeprowadzane przez państwo portu.*

- (23) *Dostęp do tych informacji pochodzących od właściwych organów należy przyznać organom innych państw członkowskich, które interesują się tymi informacjami ze względu na pełnioną rolę państw następnego portu zawinięcia, państw nadbrzeżnych dotkniętych potencjalnym zrzutem lub państw bandery danego statku, w celu ułatwienia skutecznej i terminowej współpracy transgranicznej, zminimalizowania obciążeń administracyjnych związanych z działaniami w zakresie egzekwowania przepisów i ostatecznie skutecznego karania sprawców naruszeń dyrektywy 2005/35/WE. Należy również promować wykorzystanie nowych technologii, takich jak drony i techniki wspierania decyzji, takie jak sztuczna inteligencja.*
- (24) *W ramach oceny i przeglądu niniejszej dyrektywy Komisja powinna ocenić wskaźniki weryfikacji stosowane przez państwa członkowskie oraz rozważyć w stosownych przypadkach przedstawienie propozycji wskaźników weryfikacji wyższych, niż przewidziano w niniejszej dyrektywie, w oparciu o postęp technologiczny oraz szczególną sytuację i możliwości państw członkowskich.*
- (25) *Należy przyznać, że w nadbrzeżnych państwach członkowskich występują znacznie zróżnicowane warunki pod względem ich położenia geograficznego, wielkości wód, nad którymi sprawują jurysdykcję, natężenia ruchu morskiego, a także ich zasobów i racjonalnego pod względem kosztów dostępu do istniejących technologii i środków wykrywania, weryfikacji i gromadzenia dowodów dotyczących nielegalnych zrzutów.*

- (26) Prace podgrupy ds. odpadów ze statków utworzonej w ramach Europejskiego Forum Zrównoważonej Żeglugi i skupiającej szerokie grono ekspertów w zakresie zanieczyszczeń pochodzących ze statków i gospodarowania odpadami ze statków zostały zawieszono w grudniu 2017 r. ze względu na rozpoczęcie negocjacji w sprawie dyrektywy (UE) 2019/883 między instytucjami. Ponieważ ta tymczasowa podgrupa dostarczyła Komisji cennych wskazówek i cennej wiedzy specjalistycznej, należy utworzyć podobną grupę ekspertów z mandatem do wymiany doświadczeń w zakresie stosowania tej dyrektywy, aby pomóc państwom członkowskim w budowaniu ich zdolności do wykrywania i weryfikacji przypadków zanieczyszczenia oraz zapewnić skuteczne egzekwowanie dyrektywy 2005/35/WE.
- (27) EMSA powinna zapewnić Komisji niezbędne wsparcie w celu wprowadzenia w życie tej dyrektywy.

- (28) Państwa członkowskie powinny przekazywać Komisji informacje niezbędne do zapewnienia właściwego monitorowania wdrażania dyrektywy 2005/35/WE. Aby ograniczyć obciążenie administracyjne oraz wesprzeć Komisję w analizie danych dostarczanych przez państwa członkowskie, państwa te powinny przekazywać takie informacje za pośrednictwem specjalnego elektronicznego narzędzia sprawozdawczego **opracowanego przez Komisję**. W zakresie, w jakim takie informacje odnoszą się do sankcji nałożonych na osoby fizyczne lub obejmujących te osoby, przedmiotowe informacje należy zanonimizować. W celu zapewnienia, by informacje zgłaszane zgodnie z dyrektywą 2005/35/WE były porównywalne pod względem rodzaju między państwami członkowskimi i gromadzone na podstawie zharmonizowanego formatu elektronicznego oraz zharmonizowanej procedury zgłaszania, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem **Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹²**.
- (29) Aby pomóc państwom członkowskim w rozwijaniu ich zdolności w zakresie skutecznego egzekwowania dyrektywy 2005/35/WE przez krajowe organy administracyjne i sądowe, Komisja, **przy wsparciu ze strony EMSA**, powinna zapewnić państwom członkowskim wytyczne i szkolenia dotyczące, m.in. najlepszych metod i praktyk w zakresie wykrywania, weryfikacji i przeprowadzania dowodów, a także wytyczne dotyczące odpowiednich zmian regulacyjnych w ramach konwencji MARPOL 73/78 oraz dostępnych rozwiązań technologicznych, w tym nowych narzędzi cyfrowych, w celu ułatwienia skutecznych, racjonalnych pod względem kosztów i ukierunkowanych działań w zakresie egzekwowania przepisów.

¹² **Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).**

- (30) Aby zwiększyć świadomość społeczną w zakresie zrzutów zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wzmocnić ochronę środowiska, informacje przekazywane przez państwa członkowskie na temat stosowania dyrektywy 2005/35/WE powinny być publicznie dostępne w ramach ogólnounijnego przeglądu i obejmować informacje wymienione w załączniku II do dyrektywy 2005/35/WE. Dyrektywa 2003/4/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹³ ma na celu zagwarantowanie prawa dostępu do informacji dotyczących środowiska w państwach członkowskich zgodnie z Konwencją o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska¹⁴ (zwana także konwencją z Aarhus), której stroną jest Unia. Komisja powinna chronić poufność informacji otrzymywanych przez państwa członkowskie bez uszczerbku dla dyrektywy 2003/4/WE.
- (31) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1937¹⁵ ustanowiono minimalne normy dotyczące zgłaszania naruszeń prawa Unii, w tym ***naruszeń*** dyrektywy 2005/35/WE, oraz ochrony osób zgłaszających takie naruszenia. Państwa członkowskie powinny w szczególności zapewnić załodze objętej zakresem dyrektywy (UE) 2019/1937, zgłaszającej faktyczne lub potencjalne nielegalne zrzuty, ***ochronę, odpowiednie wsparcie i pomoc przewidziane w tej dyrektywie.***

¹³ Dyrektywa 2003/4/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 28 stycznia 2003 r. w sprawie publicznego dostępu do informacji dotyczących środowiska i uchylająca dyrektywę Rady 90/313/EWG (Dz.U. L 41 z 14.2.2003, s. 26).

¹⁴ ***Dz.U. L 124 z 17.5.2005, s. 4.***

¹⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1937 z dnia 23 października 2019 r. w sprawie ochrony osób zgłaszających naruszenia prawa Unii (Dz.U. L 305 z 26.11.2019, s. 17).

Oprócz istniejących kanałów dokonywania zgłoszeń zapewnionych na szczeblu krajowym zgodnie z dyrektywą (UE) 2019/1937 Komisja powinna udostępnić scentralizowany internetowy zewnętrzny kanał dokonywania zgłoszeń na potrzeby zgłaszania faktycznych lub potencjalnych nielegalnych zrzutów oraz przekazywać takie zgłoszenia zainteresowanym państwom członkowskim, które powinny następnie rozpatrywać te zgłoszenia zgodnie z dyrektywą (UE) 2019/1937, w tym w odniesieniu do potwierdzenia odbioru, odpowiednich informacji zwrotnych i działań następczych. ***Prawo Unii dotyczące ochrony danych osobowych, w szczególności rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725 i (UE) 2016/679¹⁶, mają zastosowanie w przypadku przetwarzania danych osobowych w kontekście niniejszej dyrektywy.*** Komisja powinna zapewnić ochronę poufności tożsamości osób dokonujących zgłoszenia, w tym, w razie potrzeby, przez ograniczenie wykonywania niektórych praw do ochrony danych osób, których dotyczy zgłoszenie, takich jak osoby ujęte w zgłoszeniu jako uczestniczące w potencjalnym nielegalnym zrzucie, zgodnie z art. 25 ust. 1 lit. c) i h) oraz art. 25 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2018/1725, w zakresie, w jakim i o ile jest to konieczne, by zapobiec i zaradzić próbom utrudniania dokonywania zgłoszeń, utrudniania, udaremniania lub spowalniania działań następczych, w szczególności postępowań wyjaśniających, lub próbom ustalenia tożsamości osób dokonujących zgłoszenia. ***Takie ograniczenia powinny być zgodne z istotą podstawowych praw i wolności oraz stanowić środki niezbędne i proporcjonalne w społeczeństwie demokratycznym do ochrony ważnych celów leżących w ogólnym interesie publicznym Unii lub państwa członkowskiego, w tym ochrony osoby, której dane dotyczą, lub praw i wolności innych osób.***

¹⁶ ***Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).***

- (32) Zgodnie z art. 42 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1725 skonsultowano się z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych, który wydał opinię dnia 25 lipca 2023 r.¹⁷.
- (33) W IMO trwają dyskusje dotyczące nowych kwestii środowiskowych związanych z żeglugą międzynarodową, powodującą zanieczyszczenie *morza*. ***Dyskusje te mogą doprowadzić do powstania nowych przepisów w ramach konwencji MARPOL 73/78, włączając w zakres tej konwencji inne rodzaje zanieczyszczeń, takie jak morskie odpady z tworzyw sztucznych i wycieki granulatu z tworzyw sztucznych. Przyszły przegląd powinien obejmować w stosownych przypadkach ocenę możliwości zmiany zakresu dyrektywy 2005/35/WE z myślą o zapewnieniu spójnego, wydajnego i skutecznego systemu egzekwowania przepisów, a także nakładaniu odstrasżających sankcji. W ramach tego przeglądu należy również ocenić sposoby poprawy nadzoru satelitarnego nad zagubionymi kontenerami, w tym mogącymi zawierać substancje szkodliwe. Komisja powinna również rozważyć wzajemne oddziaływanie niniejszej dyrektywy z innymi odpowiednimi przepisami Unii dotyczącymi zanieczyszczenia mórz, takimi jak dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE¹⁸, dyrektywa (UE) 2016/802 i dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE).../...¹⁹, w tym w zakresie zgłaszania nadmiernego hałasu podwodnego i zanieczyszczenia powietrza, takiego jak sadza, cząstki stałe (PM), tlenek azotu (NO_x) i tlenek siarki (SO_x), powodujących szkody dla różnorodności biologicznej i żywych zasobów w ekosystemach morskich, a także zagrożenia dla zdrowia ludzkiego i pogorszenie jakości wykorzystania wody morskiej i zrównoważonego wykorzystania towarów i usług morskich, a tym samym utrudniających inną działalność morską, taką jak rybołówstwo, turystyka i rekreacja na obszarach przybrzeżnych.***

¹⁷ Dz.U. C ...

¹⁸ ***Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiająca ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej) (Dz.U. L 164 z 25.6.2008, s. 19).***

¹⁹ Dz.U.: proszę wstawić w tekście numer dyrektywy zawartej w dokumencie PE-CONS .../... (2022/0347(COD)) oraz podać w przypisie jej numer, datę, tytuł i odniesienie do jej publikacji w Dz.U.

- (34) ***Państwa członkowskie nieposiadające bezpośredniego dostępu do morza lub nieposiadające portów morskich nie mogą z tych względów geograficznych stosować niektórych przepisów niniejszej dyrektywy. Aby uniknąć nakładania nieproporcjonalnych obciążeń administracyjnych na te państwa członkowskie, nie powinny one być zobowiązane do transpozycji i wdrażania niektórych przepisów niniejszej dyrektywy.***
- (35) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie ze względu na transgraniczne szkody, które mogą być spowodowane przez nielegalne zrzuty objęte tą dyrektywą, oraz dostępność skutecznych, odstraszających i proporcjonalnych sankcji w całej Unii za takie zrzuty, natomiast ze względu na rozmiary i skutki proponowanych działań możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

(36) Niniejsza dyrektywa nie narusza praw podstawowych i jest zgodna z zasadami uznanymi w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej, w tym z ochroną danych osobowych, prawem do skutecznego środka odwoławczego i do rzetelnego procesu sądowego, domniemaniem niewinności i prawem do obrony, zasadami legalności oraz proporcjonalności kar do czynów zabronionych pod groźbą kary oraz prawem do niepodlegania ponownemu osądzeniu lub ukaraniu w postępowaniu karnym za ten sam czyn zabroniony pod groźbą kary. Dyrektywa ta służy zapewnieniu pełnego poszanowania tych praw oraz zasad i musi być odpowiednio wdrażana.

(37) Dyrektywę 2005/35/WE należy **■ odpowiednio** zmienić,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1
Zmiany w dyrektywie 2005/35/WE

W dyrektywie 2005/35/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2005/35/WE z dnia 7 września 2005 r. w sprawie egzekwowania międzynarodowych standardów dotyczących zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz wprowadzenia sankcji **administracyjnych** za przestępstwa związane z zanieczyszczeniami”;

2) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

Cel

1. Celem niniejszej dyrektywy jest włączenie do prawa Unii międzynarodowych standardów dotyczących zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz zapewnienie, by **przedsiębiorstwo odpowiedzialne lub inna osoba prawna lub fizyczna odpowiedzialna** za nielegalne rzuty substancji zanieczyszczających podlegały odstrasżającym, skutecznym i proporcjonalnym sankcjom administracyjnym, co ma służyć poprawie bezpieczeństwa na morzu oraz lepszej ochronie środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami pochodzącymi ze statków.

2. Niniejsza dyrektywa nie stanowi przeszkody dla państw członkowskich w przyjmowaniu, zgodnie z prawem *Unii i* prawem międzynarodowym, bardziej rygorystycznych środków w drodze ustanowienia sankcji administracyjnych lub karnych zgodnie z prawem krajowym tych państw.”;

3) art. 2 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

1. „MARPOL 73/78” oznacza podpisaną w 1973 r. Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, **w tym odnoszące** się do niej **Protokoły** z 1978 r. **i 1997 r.**, w ich aktualnych wersjach;
2. „substancje zanieczyszczające” oznaczają substancje uregulowane w załączniku I (oleje), załączniku II (szkodliwe substancje ciekłe przewożone luzem), załączniku III (substancje szkodliwe przewożone morzem w opakowaniach), załączniku IV (ścieki ze statków) i załączniku V (odpady ze statków) do konwencji MARPOL 73/78 oraz pozostałości pochodzące z systemów oczyszczania gazów spalinowych;

3. „pozostałości pochodzące z systemów oczyszczania gazów spalinowych” oznaczają wszelkie materiały usunięte z wody płuczkowej lub upuszczonej wody przez układ oczyszczania, ścieki, które nie spełniają kryterium zrzutu, lub inne pozostałości usunięte z systemu oczyszczania gazów spalinowych ■ w wyniku funkcjonowania sposobu spełnienia wymagań w celu zmniejszenia emisji, określonego w prawie 4 załącznika VI do konwencji MARPOL 73/78, stosowanego jako rozwiązanie alternatywne pod względem zmniejszenia emisji w stosunku do norm określonych w prawie 14 załącznika VI do konwencji MARPOL 73/78, uwzględniając wytyczne opracowane przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO);
4. „zrzut” oznacza każde usunięcie substancji ze statku, niezależnie od tego, z jakiej przyczyny następuje, zgodnie z art. 2 konwencji MARPOL 73/78;
5. „statek” oznacza jednostkę pływającą jakiegokolwiek typu, niezależnie od bandery, używaną w środowisku morskim i obejmuje też wodoloty, poduszkowce, statki podwodne oraz urządzenia pływające;

6. „osoba prawna” oznacza podmiot prawny posiadający taki status zgodnie z właściwym prawem krajowym, z wyjątkiem państw, organów publicznych sprawujących władzę państwową lub międzynarodowych organizacji publicznych;
7. „przedsiębiorstwo” oznacza właściciela statku lub każdą inną organizację lub osobę, taką jak zarządca lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku.”;

4) art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 4

Naruszenia prawa *i wyjątki*

1. Państwa członkowskie zapewniają uznanie zrzutów substancji zanieczyszczających na którymkolwiek z obszarów określonych w art. 3 ust. 1 za naruszenia, chyba że:

- a) w przypadku substancji zanieczyszczających uregulowanych w załączniku I do konwencji MARPOL 73/78 **zrzuty te spełniają** warunki określone w przepisach 15, 34, 4.1, **4.2** lub 4.3 załącznika I do konwencji MARPOL 73/78 **oraz sekcji 1.1.1 części II-A Międzynarodowego kodeksu dla statków uprawiających żeglugę na wodach polarnych (kodeks polarny)**;
- b) w przypadku substancji zanieczyszczających uregulowanych w załączniku II do konwencji MARPOL 73/78 **zrzuty te spełniają** warunki określone w przepisach 13, 3.1.1, **3.1.2** lub 3.1.3 załącznika II do konwencji MARPOL 73/78 **oraz sekcji 2.1 części II-A kodeksu polarnego**;
- c) w przypadku substancji zanieczyszczających uregulowanych w załączniku III do konwencji MARPOL 73/78 **zrzuty te spełniają** warunki określone w przepisie 8.1 załącznika III do konwencji MARPOL 73/78;
- d) w przypadku substancji zanieczyszczających uregulowanych w załączniku IV do konwencji MARPOL 73/78 **zrzuty te spełniają** warunki określone w przepisach 3, 11.1 i 11.3 załącznika IV do konwencji MARPOL 73/78 **oraz sekcji 4.2 części II-A kodeksu polarnego**;

- e) w przypadku substancji zanieczyszczających uregulowanych w załączniku V do konwencji MARPOL 73/78 **zrzuty te spełniają** warunki określone w przepisach 4.1, 4.2, 5, 6.1, 6.2 i 7 załącznika V do konwencji MARPOL 73/78 oraz sekcji 5.2 części II-A **kodeksu polarnego**; oraz
- f) w przypadku pozostałości pochodzących z systemów oczyszczania gazów spalinowych **zrzuty te spełniają** warunki określone w przepisach 4, 14.1, 14.4, 14.6, 3.1.1 **oraz 3.1.2** załącznika VI do konwencji MARPOL 73/78 z **uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez IMO, w tym rezolucji MEPC.340(77) w jej aktualnej wersji.**

2. Każde państwo członkowskie przyjmuje **wszelkie** środki niezbędne do zapewnienia, by **przedsiębiorstwo lub inna** osoba fizyczna lub prawna, które dopuściły się naruszenia prawa w rozumieniu ust. 1, zostały pociągnięte do odpowiedzialności.”;

5) **uchyla się** art. 5;

6) uchyla się art. 5a;

7) uchyla się art. 5b;

8) **art. 6 ust. 1 otrzymuje brzmienie:**

„1. Jeżeli zaistniałe nieprawidłowości lub otrzymane informacje powodują podejrzenie, że statek pozostający dobrowolnie w porcie lub przy terminalu morskim państwa członkowskiego zrzucił lub zrzuci substancje zanieczyszczające w którymkolwiek z obszarów wymienionych w art. 3 ust. 1, to państwo członkowskie dopilnowuje, aby przeprowadzono odpowiednią inspekcję lub inne odpowiednie działanie, z uwzględnieniem odpowiednich wytycznych przyjętych przez IMO i zgodnie ze swoim prawem krajowym.”;

9) **art. 6 ust. 2 otrzymuje brzmienie:**

„2. Jeżeli w wyniku inspekcji, o której mowa w ust. 1, ujawniono fakty mogące wskazywać na naruszenie prawa w rozumieniu art. 4, państwo członkowskie stosuje przepisy niniejszej dyrektywy. Powiadamia się o tym właściwe organy tego państwa członkowskiego oraz państwa bandery.”;

10) w art. 6 dodaje się ustęp ■ w brzmieniu:

„3. Orientacyjny wykaz nieprawidłowości lub informacji, *który należy wziąć pod uwagę przy stosowaniu* ust. 1 *niniejszego artykułu*, znajduje się w załączniku I do niniejszej dyrektywy.”;

11) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

Sankcje *administracyjne*

1. Bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich wynikających z dyrektywy (UE) .../...* państwa członkowskie ustanawiają system sankcji administracyjnych *w rozumieniu ich krajowego systemu prawnego* za naruszenie przepisów krajowych wdrażających *art. 4* niniejszej dyrektywy oraz zapewniają ich stosowanie. Przewidziane sankcje administracyjne muszą być odstraszające, skuteczne i proporcjonalne.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby sankcje *administracyjne* wprowadzone w ramach transpozycji niniejszej dyrektywy obejmowały grzywny, które nakłada się na przedsiębiorstwo *pociągnięte do odpowiedzialności za naruszenie*.

3. *W przypadku gdy system prawny państwa członkowskiego nie przewiduje sankcji administracyjnych, niniejszy artykuł można stosować w ten sposób, że o zastosowanie sankcji, w tym grzywien, o których mowa w ust. 2, wnosi właściwy organ, a nakłada ją właściwy sąd krajowy, o ile zapewniona zostaje skuteczność tych rozwiązań prawnych i równoważność ich skutku względem administracyjnej kary pieniężnej nakładanej przez właściwe organy. W każdym przypadku sankcje nałożone zgodnie z niniejszym ustępem są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające oraz stosowane zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy. Do dnia ... [30 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] zainteresowane państwa członkowskie powiadamiają Komisję o przepisach ich prawa przyjętych na podstawie niniejszego ustępu oraz, niezwłocznie, o wszelkich późniejszych zmianach lub zmianach mających wpływ na to prawo.*

* Dz.U.: proszę wstawić w tekście numer dyrektywy zawartej w dokumencie PE-CONS 82/23 (2021/0422(COD)), a w przypisie umieścić numer, datę, tytuł i odesłanie do Dz.U. dotyczące tej dyrektywy.

- 12) uchyla się art. 8a;
- 13) uchyla się art. 8b;
- 14) uchyla się art. 8c;
- 15) dodaje się artykuł ■ w brzmieniu:

„Artykuł 8d

Skuteczne stosowanie sankcji

1. *Aby zagwarantować, że sankcje będą odstrasżające, skuteczne i proporcjonalne,* państwa członkowskie zapewniają, aby przy określaniu i stosowaniu rodzaju i wysokości sankcji administracyjnej wobec *przedsiębiorstwa uznanego przez właściwe organy za odpowiedzialne lub innej osoby prawnej lub* fizycznej uznanej przez właściwe organy za odpowiedzialną – *zgodnie z art. 8* – za naruszenie prawa w rozumieniu *art. 4* właściwe organy uwzględniały wszystkie istotne okoliczności naruszenia, *a w szczególności:*

- a) charakter, wagę i czas trwania danego zrzutu;
- b) stopień zawinienia **lub winy** osoby odpowiedzialnej **w rozumieniu systemu prawnego danego państwa członkowskiego**;
- c) szkody wyrządzone środowisku lub zdrowiu ludzi przez dany zrzut, **w tym, w stosownych przypadkach, ich wpływ na rybołówstwo, turystykę i społeczności nadbrzeżne**;
- d) **zdolność** finansową **przedsiębiorstwa odpowiedzialnego lub** innej **odpowiedzialnej** osoby **prawnej lub fizycznej**;
- e) **w stosownych przypadkach**, korzyści ekonomiczne uzyskane lub oczekiwane przez **przedsiębiorstwo odpowiedzialne lub** inną osobę prawną lub fizyczną **odpowiedzialną** w wyniku danego naruszenia prawa;
- f) działania podjęte przez **przedsiębiorstwo odpowiedzialne lub odpowiedzialną** osobę prawną lub fizyczną w celu zapobieżenia zrzutowi lub złagodzenia jego skutków;

- g) poziom współpracy **przedsiębiorstwa odpowiedzialnego lub innej odpowiedzialnej** osoby **prawnej lub fizycznej** z właściwym organem, w tym wszelkie działania mające na celu obejście lub utrudnienie odpowiedniej inspekcji lub innego postępowania wyjaśniającego prowadzonego przez właściwy organ; oraz
- h) wszelkie wcześniejsze naruszenia **przepisów dotyczących zanieczyszczeń pochodzących ze statków**, których dopuściło się **przedsiębiorstwo odpowiedzialne** lub inna **odpowiedzialna** osoba prawna lub fizyczna.

2. **Państwa członkowskie nie ustanawiają ani nie stosują sankcji administracyjnych za naruszenia prawa objęte niniejszą dyrektywą na poziomie, który jest zbyt niski, aby zapewnić odstraszający charakter, proporcjonalność i skuteczność tych sankcji.”;**

16) art. 10 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 10

Wymiana informacji i doświadczeń

- 1. Do celów niniejszej dyrektywy państwa członkowskie i Komisja – z **pomocą Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA)** – współpracują w zakresie wymiany informacji, wykorzystując unijny system wymiany informacji morskich określony w art. 22a ust. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady* 2002/59/WE (SafeSeaNet) i w załączniku III do niej, aby:

- a) uszczegółowić informacje wymagane do skutecznego wdrożenia niniejszej dyrektywy, w szczególności informacje przekazywane przez europejską służbę satelitarnego wykrywania zanieczyszczeń ustanowioną na mocy niniejszej dyrektywy (CleanSeaNet) **i przez inne odpowiednie mechanizmy raportowania**, aby wypracować wiarygodne metody śledzenia substancji zanieczyszczających w morzach;
- b) opracować i wdrożyć odpowiedni system monitorowania i kontroli, łączący informacje przekazane zgodnie z lit. a) z informacjami udostępnianymi **przez Komisję państwom członkowskim w SafeSeaNet, THETIS-EU i innych unijnych informacyjnych bazach danych i narzędziach**, aby usprawnić proces wczesnej identyfikacji i monitorowania statków zrzucających substancje zanieczyszczające w celu zoptymalizowania podejmowanych przez organy krajowe działań służących egzekwowaniu przepisów;

- c) optymalnie wykorzystywać informacje przekazane zgodnie z lit. a) i b) oraz informacje zgłaszane przez państwa członkowskie zgodnie z art. 10a, aby ułatwić dostęp do takich informacji i usprawnić proces ich wymiany między właściwymi organami a organami innych państw członkowskich i Komisją, oraz
- d) w ciągu trzech lat od daty transpozycji niniejszej dyrektywy zapewnić, aby właściwe organy **przeprowadziły cyfrową analizę wszystkich ostrzeżeń o dużej wiarygodności i wskazały, czy weryfikują – bądź nie – te ostrzeżenia o dużej wiarygodności przesyłane co roku za pośrednictwem CleanSeaNet, dążąc do zweryfikowania co najmniej 25 % tych ostrzeżeń o dużej wiarygodności, przy czym „weryfikacja” oznacza wszelkie działania następcze podejmowane przez właściwe organy w związku z ostrzeżeniem przesyłanym za pośrednictwem CleanSeaNet w celu ustalenia, czy dany wpis odpowiada nielegalnemu zrzutowi. Jeżeli państwo członkowskie nie weryfikuje ostrzeżenia, powinno podać powody, dla których tego nie robi.**

2. ***Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje o poważnych przypadkach zanieczyszczenia pochodzącego ze statków były terminowo rozpowszechniane wśród zainteresowanych społeczności rybackich i nadbrzeżnych.***
3. Komisja zapewnia zorganizowanie wymiany doświadczeń między organami krajowymi państw członkowskich i ekspertami, w tym z sektora prywatnego, społeczeństwa obywatelskiego i związków zawodowych, na temat stosowania niniejszej dyrektywy na terytorium całej Unii, aby wypracować wspólne praktyki i wytyczne w zakresie egzekwowania jej przepisów. ■
4. ***Komisja wspiera organizację wymiany doświadczeń i najlepszych praktyk między właściwymi organami krajowymi państw członkowskich dotyczących sposobów zapewniania skutecznego ustalania i stosowania sankcji. Na podstawie wymiany informacji Komisja może zaproponować wytyczne, w tym wytyczne dotyczące rodzajów substancji zanieczyszczających i problematyczne obszary wrażliwe.***

* Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10).”;

17) dodaje się artykuły ■ w brzmieniu:

„Artykuł 10a

Sprawozdawczość

1. Komisja ustanawia elektroniczne narzędzie sprawozdawcze na potrzeby gromadzenia informacji dotyczących wdrażania systemu egzekwowania przepisów przewidzianego w niniejszej dyrektywie i wymiany tych informacji między państwami członkowskimi a Komisją.
2. Państwa członkowskie zapewniają przekazywanie następujących informacji na temat działań podejmowanych przez ich właściwe organy za pośrednictwem elektronicznego narzędzia sprawozdawczego, o którym mowa w ust. 1:
 - a) informacji dotyczących działań następczych podjętych przez właściwe organy w związku z ostrzeżeniem przesłanym za pośrednictwem CleanSeaNet lub powodów niepodjęcia działań następczych w związku z takim ostrzeżeniem, **możliwie jak najszybciej** po zakończeniu tego rodzaju działań lub po podjęciu decyzji o niepodjęciu działań następczych;

- b) informacji dotyczących inspekcji lub innych odpowiednich działań przeprowadzonych zgodnie z art. 6, **możliwie jak najszybciej** po inspekcji lub po zakończeniu innych działań;
- c) informacji dotyczących działań podjętych zgodnie z art. 7, **możliwie jak najszybciej** po ich zakończeniu; **oraz**
- d) informacji dotyczących sankcji nakładanych zgodnie z niniejszą dyrektywą – **po zakończeniu postępowania administracyjnego i, w stosownych przypadkach, sądowego** – niezwłocznie i niezależnie od danego przypadku najpóźniej do dnia 30 czerwca każdego roku w przypadku sankcji nałożonych w poprzednim roku kalendarzowym. Informacje dotyczące sankcji należy zanonimizować w zakresie, w jakim obejmują dane osobowe.

3. Aby zapewnić jednolite stosowanie przepisów niniejszego artykułu, Komisja może – w drodze aktów wykonawczych – przyjąć szczegółowe przepisy regulujące przebieg procedury przekazywania informacji, o których mowa w ust. 2, w tym m.in. określić rodzaj informacji objętych obowiązkiem zgłoszenia, zgodnie z procedurą sprawdzającą ustanowioną w art. 13.
4. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o organach dysponujących dostępem do elektronicznego narzędzia sprawozdawczego, o którym mowa w ust. 1.

Artykuł 10b

Szkolenia

Komisja – *z pomocą EMSA i we współpracy z państwami członkowskimi* – tworzy warunki sprzyjające rozwojowi zdolności państw członkowskich poprzez organizowanie, w stosownych przypadkach, szkoleń dla organów odpowiedzialnych za wykrywanie, weryfikowanie i egzekwowanie naruszeń prawa wchodzących w zakres niniejszej dyrektywy.

Artykuł 10c

Publikacja informacji

1. Na podstawie informacji przekazywanych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 10a Komisja podaje do wiadomości publicznej regularnie aktualizowany ogólnounijny przegląd sytuacji w zakresie wdrażania i egzekwowania przepisów niniejszej dyrektywy *po zakończeniu postępowania administracyjnego i, w stosownych przypadkach, sądowego. Informacje dotyczące sankcji należy zanonimizować w zakresie, w jakim obejmują dane osobowe lub szczególnie chronione informacje handlowe.* Przegląd *ten* zawiera informacje wymienione w załączniku II do niniejszej dyrektywy.
2. Bez uszczerbku dla przepisów dyrektywy 2003/4/WE Parlamentu Europejskiego i Rady Komisja podejmuje stosowne działania w celu zapewnienia ochrony poufności informacji uzyskiwanych w toku wdrażania niniejszej dyrektywy.

Artykuł 10d

Ochrona osób zgłaszających potencjalne naruszenia *i ochrona ich danych osobowych*

1. Komisja opracowuje, **udostępnia** i utrzymuje poufny internetowy kanał zewnętrznego zgłaszania nieprawidłowości służący do przyjmowania zgłoszeń w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1937** dotyczących potencjalnych naruszeń przepisów niniejszej dyrektywy oraz przekazuje takie zgłoszenia zainteresowanym państwom członkowskim.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby właściwe organy krajowe przyjmujące zgłoszenia dotyczące przypadków naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy przedkładane za pośrednictwem kanału, o którym mowa w ust. 1, **badaly te zgłoszenia, reagowały na nie w stosownych przypadkach**, przekazywały **na czas** informacje zwrotne na ich temat i podejmowały w związku z nimi działania następcze zgodnie z dyrektywą (UE) 2019/1937.

3. Komisja może – **zgodnie z art. 25 ust. 1 lit. c) i h) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725^{***} oraz zgodnie z jego art. 25 ust. 2** – ograniczyć stosowanie przepisów art. 4, 14–22, 35 i 36 tego rozporządzenia w odniesieniu do osób, których dane dotyczą, objętych zgłoszeniem przedłożonym za pośrednictwem kanału, o którym mowa w ust. 1 **niniejszego artykułu**, lub wspomnianych w takim zgłoszeniu i niebędących osobami, których dane dotyczą, przedkładającymi takie zgłoszenie. To ograniczenie może obowiązywać wyłącznie przez okres niezbędny do przeanalizowania zgłoszenia, o którym mowa w ust. 2 **niniejszego artykułu**, przez właściwe organy państwa członkowskiego.

* Dyrektywa 2003/4/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 28 stycznia 2003 r. w sprawie publicznego dostępu do informacji dotyczących środowiska i uchylająca dyrektywę Rady 90/313/EWG (Dz.U. L 41 z 14.2.2003, s. 26).

** Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1937 z dnia 23 października 2019 r. w sprawie ochrony osób zgłaszających naruszenia prawa Unii (Dz.U. L 305 z 26.11.2019, s. 17).

*** Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725 z dnia 23 października 2018 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje, organy i jednostki organizacyjne Unii i swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia rozporządzenia (WE) nr 45/2001 i decyzji nr 1247/2002/WE (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 39).”;

- 18) uchyla się art. 11;
- 19) uchyla się art. 12;
- 20) dodaje się artykuł ■ w brzmieniu:

„Artykuł 12a

Ocena i przegląd

- 1. Do dnia ... [pięć lat od daty transpozycji niniejszej dyrektywy zmieniającej] Komisja przeprowadza ocenę niniejszej dyrektywy. Ocena ta opiera się co najmniej na następujących elementach:
 - a) doświadczeniu zdobytym podczas wdrażania niniejszej dyrektywy;
 - b) informacjach przekazanych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 10a oraz ogólnounijnym przeglądem sytuacji podanym do wiadomości publicznej zgodnie z art. 10c;

c) *wzajemnym oddziaływaniu niniejszej dyrektywy i innych odpowiednich przepisów międzynarodowych i unijnych dotyczących ochrony środowiska morskiego i bezpieczeństwa morskiego; oraz*

d) *najnowszych danych i wynikach badań naukowych.*

2. W ramach dokonywanego przeglądu Komisja, w stosownych przypadkach, ocenia możliwość zmiany zakresu niniejszej dyrektywy, biorąc pod uwagę **nowe lub zaktualizowane** międzynarodowe standardy dotyczące zapobiegania zanieczyszczeniu ■ przez statki uregulowane **obecnymi i przyszłymi przepisami** konwencji MARPOL 73/78, takie jak normy w zakresie ■ morskich odpadów z **tworzyw sztucznych**, utraty kontenerów **i** utraty granulatu z tworzyw sztucznych ■ .”;

21) art. 13 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 13

Procedura komitetowa

1. Komisję wspiera Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2099/2002*. COSS uznaje się za komitet w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011**.

2. W przypadku odesłania do niniejszego artykułu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011 i art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

* Rozporządzenie (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiające Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS) i zmieniające rozporządzenia dotyczące bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki (Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1).

** Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).”;

22) uchyla się art. 14;

23) uchyla się art. 15;

- 24) *w art. 16 dodaje się ustęp w brzmieniu:*
- „2. Państwa członkowskie nieposiadające bezpośredniego dostępu do morza lub nieposiadające portów morskich nie są zobowiązane do transpozycji i wdrożenia art. 6 i art. 7 ust. 2 niniejszej dyrektywy.”;*
- 25) uchyla się jedyny załącznik;
- 26) tekst załącznika I do niniejszej dyrektywy dodaje się jako załącznik I do dyrektywy 2005/35/WE;
- 27) tekst załącznika II do niniejszej dyrektywy dodaje się jako załącznik II do dyrektywy 2005/35/WE.

Artykuł 2

Transpozycja

1. Do dnia ... *[30 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej]* państwa członkowskie przyjmują i publikują przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą oraz wszelkich późniejszych zmian wywierających wpływ na te przepisy.

Artykuł 3

Stosowanie dyrektywy 2009/123/WE

Jeżeli chodzi o naruszenia prawa, które zgodnie z dyrektywą 2005/35/WE zmienioną dyrektywą 2009/123/WE należy uznawać za przestępstwa, oraz powiązane z nimi sankcje, państwa członkowskie niezwiązane przepisami dyrektywy (UE) .../...⁺ pozostają związane przepisami dyrektywy 2005/35/WE zmienionej dyrektywą 2009/123/WE.

⁺ Dz.U.: proszę wstawić w tekście numer dyrektywy zawartej w dokumencie PE-CONS 82/23 (2021/0422(COD)), a w przypisie umieścić numer, datę, tytuł i odesłanie do Dz.U. dotyczące tej dyrektywy.

Artykuł 4
Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 5
Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w...,

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca

W imieniu Rady
Przewodniczący

Załącznik I

Niewyczerpujący wykaz nieprawidłowości lub informacji, o których mowa w art. 6

1. wszelkie nieprawidłowości związane z książką zapisów olejowych i innymi odpowiednimi książkami zapisów lub związane z innymi brakami dotyczącymi potencjalnych zrzutów wykryte podczas *inspekcji* przeprowadzonych na podstawie dyrektywy 2009/16/WE¹ przez zainteresowane państwo członkowskie, przez inne państwo członkowskie lub państwo sygnatariusza memorandum paryskiego w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (memorandum paryskie) w poprzednich portach, do których zawinął statek;
2. wszelkie nieprawidłowości związane z odprowadzaniem odpadów wytwarzanych przez statki lub powiadomieniem o nich zgodnie z wymogami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883², które miało miejsce w zainteresowanym państwie członkowskim lub w państwie członkowskim poprzednich portów, do których zawinął statek;

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57).

² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniająca dyrektywę 2010/65/UE i uchylająca dyrektywę 2000/59/WE (Dz.U. L 151 z 7.6.2019, s. 116).

3. wszelkie nieprawidłowości związane z niespełnieniem kryteriów korzystania z systemów oczyszczania gazów spalinowych stosowanych jako metody redukcji emisji określone w załączniku II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802³, który odnosi się do wytycznych z 2009 r. dotyczących systemów oczyszczania gazów spalinowych określonych w rezolucji MEPC.184(59), zastąpionych wytycznymi z 2021 r. dotyczącymi systemów oczyszczania gazów spalinowych ustanowionymi w rezolucji MEPC.340(77);
4. wszelkie informacje otrzymane od innego państwa członkowskiego na temat potencjalnego nielegalnego zrzutu ze statku, uzyskane w drodze procedur przewidzianych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/59/WE⁴, w tym wszelkie dowody lub uzasadnione podejrzenia dotyczące umyślnych zrzutów oleju lub innych naruszeń konwencji MARPOL 73/78 przekazane przez stacje nadbrzeżne państwa członkowskiego stacjom nadbrzeżnym zainteresowanego państwa członkowskiego zgodnie z art. 16 tej dyrektywy lub dotyczące wypadków lub kolizji zgłoszonych przez kapitana statku stacji nadbrzeżnej zainteresowanego państwa członkowskiego zgodnie z art. 17 tej dyrektywy;
5. wszelkie inne informacje od osób zaangażowanych w eksploatację statku, w tym pilotów, które wskazują na nieprawidłowości związane z potencjalnym naruszeniem obowiązków wynikających z niniejszej dyrektywy.

³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 z dnia 11 maja 2016 r. odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych (tekst jednolity) (Dz.U. L 132 z 21.5.2016, s. 58).

⁴ Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10).

Załącznik II

Informacje, które mają być zawarte w ogólnounijnym przeglądzie *publikowanym przez Komisję*, o którym mowa w art. 10c

1. W odniesieniu do każdego zweryfikowanego i potwierdzonego przez państwo członkowskie przypadku zanieczyszczenia informacje zawarte w ogólnounijnym przeglądzie publikowanym *przez Komisję* zgodnie z art. 10c obejmują:
 - a) datę wystąpienia zanieczyszczenia;
 - b) dane identyfikacyjne statku uczestniczącego w zanieczyszczeniu;
 - c) miejsce (szerokość i długość geograficzną), w którym doszło do przypadku zanieczyszczenia;
 - d) zakres przypadku zanieczyszczenia (obszar i zasięg), w razie potrzeby;
 - e) rodzaj substancji zanieczyszczającej;

- f) uczestniczące państwa członkowskie;
- g) opis działań weryfikacyjnych dotyczących przypadku zanieczyszczenia;
- h) datę i godzinę działań weryfikacyjnych oraz aktywa wykorzystane do ich przeprowadzenia;
- i) szczegółowe informacje o nałożonej sankcji administracyjnej.

2. W odniesieniu do każdego państwa członkowskiego zagregowane informacje zawarte w ogólnounijnym przeglądzie publikowanym *przez Komisję* zgodnie z art. 10c obejmują:

- a) liczbę potencjalnych przypadków zanieczyszczenia, o których powiadomił system CleanSeaNet ■ ;
- b) liczbę potencjalnych przypadków zanieczyszczenia, o których powiadomił system CleanSeaNet, zweryfikowanych na miejscu przez państwo członkowskie;

- c) **liczbę potencjalnych przypadków zanieczyszczenia, o których powiadomił system CleanSeaNet, zweryfikowanych w inny sposób przez państwo członkowskie;**
- d) liczbę potwierdzonych przypadków zanieczyszczenia po weryfikacji (określonych szczegółowo według obszaru: wody terytorialne, w.s.e., otwarte morze);
- e) liczbę zidentyfikowanych sprawców;
- f) liczbę przypadków, w których nałożono sankcję.

3. Streszczenie – wyłącznie do celów referencyjnych – odpowiednich części konwencji MARPOL 73/78, które to streszczenie należy aktualizować za każdym razem, gdy wprowadzane są zmiany w konwencji MARPOL 73/78 istotne z punktu widzenia niniejszej dyrektywy.

Or. en