



---

*Document de ședință*

---

**A9-0418/2023**

8.12.2023

**\*\*\*I**  
**RAPORT**

referitor la propunerea de Directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2009/21/CE privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion  
(COM(2023)0272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD))

Comisia pentru transport și turism

Raportoare: Vera Tax

### ***Legenda simbolurilor utilizate***

- \* Procedura de consultare
- \*\*\* Procedura de aprobare
- \*\*\*I Procedura legislativă ordinară (prima lectură)
- \*\*\*II Procedura legislativă ordinară (a doua lectură)
- \*\*\*III Procedura legislativă ordinară (a treia lectură)

(Procedura indicată se bazează pe temeiul juridic propus în proiectul de act.)

### ***Amendamente la un proiect de act***

#### **Amendamentele Parlamentului prezentate pe două coloane**

Textul eliminat este evidențiat prin caractere *cursive aldine* în coloana din stânga. Textul înlocuit este evidențiat prin caractere *cursive aldine* în ambele coloane. Textul nou este evidențiat prin caractere *cursive aldine* în coloana din dreapta.

În primul și în al doilea rând din antetul fiecărui amendament se identifică fragmentul vizat din proiectul de act supus examinării. În cazul în care un amendament vizează un act existent care urmează să fie modificat prin proiectul de act, antetul conține două rânduri suplimentare în care se indică actul existent și, respectiv, dispoziția din acesta vizată de modificare.

#### **Amendamentele Parlamentului prezentate sub formă de text consolidat**

Părțile de text noi sunt evidențiate prin caractere *cursive aldine*. Părțile de text eliminate sunt indicate prin simbolul ■ sau sunt tăiate. Înlocuirile sunt semnalate prin evidențierea cu caractere *cursive aldine* a textului nou și prin eliminarea sau tăierea textului înlocuit.

Fac excepție de la regulă și nu se evidențiază modificările de natură strict tehnică efectuate de serviciile competente în vederea elaborării textului final.

## CUPRINS

	<b>Pagina</b>
PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN .....	5
EXPUNERE DE MOTIVE.....	23
ANEXĂ: ENTITĂȚILE SAU PERSOANELE DE LA CARE RAPORTOAREA A PRIMIT CONTRIBUȚII.....	25
AVIZ AL COMISIEI PENTRU PESCUIT .....	26
PROCEDURA COMISIEI COMPETENTE .....	48
VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA COMPETENTĂ.....	49



## PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN

referitoare la propunerea de Directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2009/21/CE privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion (COM(2023)0272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD))

**(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)**

*Parlamentul European,*

- având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2023)0272),
  - având în vedere articolul 294 alineatul (2) și articolul 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C9-0188/2023),
  - având în vedere articolul 294 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
  - având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din 20 septembrie 2023<sup>1</sup>,
  - după consultarea Comitetului Regiunilor,
  - având în vedere articolul 59 din Regulamentul său de procedură,
  - având în vedere avizul Comisiei pentru pescuit,
  - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism (A9-0418/2023),
1. adoptă poziția sa în primă lectură prezentată în continuare;
  2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou în cazul în care își înlocuiește, își modifică în mod substanțial sau intenționează să-și modifice în mod substanțial propunerea;
  3. încredințează Președintei sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

### **Amendamentul 1**

**Propunere de directivă  
Considerentul 1 a (nou)**

---

<sup>1</sup> Nerepublicat încă în Jurnalul Oficial.

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(1a)** *Este important să se țină seama de condițiile de muncă și de viață de la bord ale echipajului și de formarea și calificările membrilor săi, în conformitate cu Directiva 2013/54/UE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>1a</sup>, având în vedere că sănătatea, siguranța, securitatea și factorul uman sunt strâns legate între ele și că este extrem de important să se prevină orice prejudiciu cauzat de erori umane.*

---

<sup>1a</sup> *Directiva 2013/54/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 noiembrie 2013 privind anumite responsabilități ale statului de pavilion referitoare la respectarea și asigurarea aplicării Convenției din 2006 privind munca în domeniul maritim.*

## **Amendamentul 2**

**Propunere de directivă  
Considerentul 7 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(7a)** *Pentru a asigura eficacitatea prezentei directive, fiecare stat de pavilion din UE ar trebui să realizeze o cotă echitabilă de inspecții, proporțională cu dimensiunea și tipul flotei sale. Prin urmare, pentru fiecare stat membru ar trebui stabilită o cotă minimă anuală de inspecții de cel puțin 30 % din navele care îi arborează pavilionul.*

## **Amendamentul 3**

**Propunere de directivă  
Considerentul 9**

*Textul propus de Comisie*

(9) Un sistem armonizat de consolidare a capacităților, după obținerea calificării, pentru controlorii și inspectorii statului de pavilion, ar trebui să asigure condiții de concurență echitabile între administrațiile maritime și să contribuie la performanța calitativă a navelor care arborează pavilionul unui stat membru.

*Amendamentul*

(9) Un sistem armonizat de consolidare a capacităților, după obținerea calificării, pentru controlorii și inspectorii statului de pavilion, ar trebui să asigure condiții de concurență echitabile între administrațiile maritime și să contribuie la performanța calitativă a navelor care arborează pavilionul unui stat membru. ***Programul de formare elaborat de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) ar trebui să conducă la adoptarea unor abordări armonizate de către toți controlorii și inspectorii statului de pavilion, inclusiv la utilizarea obligatorie a certificatelor electronice de către toate statele membre cel târziu la trei ani de la ... [trei ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare].***

**Amendamentul 4**

**Propunere de directivă  
Considerentul 11**

*Textul propus de Comisie*

(11) Crearea și dezvoltarea unei baze de date care să furnizeze informații esențiale, în format electronic, cu privire la navele care arborează pavilionul unui stat membru ar trebui să contribuie la intensificarea schimbului de informații, să îmbunătățească și mai mult transparența privind performanța unei flote de înaltă calitate și să facă posibilă o monitorizare sporită a obligațiilor statelor de pavilion pentru a asigura condiții de concurență echitabile între administrațiile maritime.

*Amendamentul*

(11) Crearea și dezvoltarea unei baze de date care să furnizeze informații esențiale, în format electronic, cu privire la navele care arborează pavilionul unui stat membru ar trebui să contribuie la intensificarea schimbului de informații, să îmbunătățească și mai mult transparența privind performanța unei flote de înaltă calitate și să facă posibilă o monitorizare sporită a obligațiilor statelor de pavilion pentru a asigura condiții de concurență echitabile între administrațiile maritime. ***În conformitate cu articolul 91 alineatul (1) din UNCLOS, trebuie să existe o „legătură reală” între o navă și pavilionul său. Pentru a efectua o analiză corectă a schimbării pavilionului navelor și a utilizării registrelor deschise, Comisia ar***

*trebui să înlesnească sarcina statelor membre de a stabili existența unei astfel de legături prin elaborarea de orientări. Orientările respective ar trebui să stabilească ce anume constituie o legătură reală și consecințele acesteia. La elaborarea acestor orientări, Comisia ar trebui să țină seama de recomandarea Grupului la nivel înalt pentru chestiuni legate de statele de pavilion și de contribuțiile părților interesate, inclusiv ale celor din sectorul privat, societatea civilă și mediul academic. Armatorii sunt obligați să plătească contribuții de asigurări sociale în conformitate cu legislația statului al cărui pavilion îl arborează, cu excepția cazului în care angajatul le plătește conform legislației statului în care își are reședința. Aceste norme pot avea consecințe nedorite atunci când sunt utilizate pentru a evita niveluri ridicate ale contribuțiilor.*

## Amendamentul 5

### Propunere de directivă Considerentul 14

#### *Textul propus de Comisie*

(14) Comisia, **asistată de** Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) instituită prin Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>31</sup>, trebuie să fie **invitată** și **implicată în rol de observator** de către statul membru auditat în calitate de stat de pavilion, în scopul asigurării coerenței între auditul OMI și evaluările Comisiei, efectuate de EMSA pentru a verifica în numele Comisiei punerea în aplicare a legislației Uniunii în domeniul siguranței maritime prin intermediul programului său de vizite și inspecții.

---

<sup>31</sup> Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului

#### *Amendamentul*

(14) Comisia **și** Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) instituită prin Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>31</sup> trebuie să fie **invitate** și **implicate ca observatori** de către statul membru auditat în calitate de stat de pavilion, în scopul asigurării coerenței între auditul OMI și evaluările Comisiei, efectuate de EMSA pentru a verifica în numele Comisiei punerea în aplicare a legislației Uniunii în domeniul siguranței maritime prin intermediul programului său de vizite și inspecții.

---

<sup>31</sup> Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului



din 27 iunie 2002 de instituire a unei Agenții Europene pentru Siguranță Maritimă (JO L 208, 5.8.2002, p. 1).

din 27 iunie 2002 de instituire a unei Agenții Europene pentru Siguranță Maritimă (JO L 208, 5.8.2002, p. 1).

## Amendamentul 6

### Propunere de directivă Considerentul 14 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(14a) Implicarea Comisiei și a EMSA în audituri ar trebui să facă procesul de audit mai eficient și mai cuprinzător. Aceasta ar trebui, de asemenea, să înlesnească introducerea și punerea în aplicare a unor proceduri simplificate, inclusiv a unor stimulente pentru respectarea standardelor de mediu, sociale, de sănătate publică și de drept al muncii și a standardelor care asigură siguranța navigatorilor la bordul navelor care fac escală în porturile Uniunii, precum și a unor posibilități de sancțiuni eficace, proporționale și disuasive, ținând seama de legislația în domeniul mediului, al sănătății publice, fiscal și social.***

## Amendamentul 7

### Propunere de directivă Considerentul 15 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(15a) În coordonare cu Organizația Internațională a Muncii (OIM), Comisia și statele membre ar trebui să promoveze consolidarea capacităților țărilor terțe în ceea ce privește inspecțiile și asigurarea respectării reglementărilor, prin organizarea de campanii de sensibilizare cu partenerii sociali cu privire la drepturile și obligațiile care decurg din Convenția privind munca din domeniul maritim adoptată de OIM în 2006 (MLC***

*2006). În plus, Comisia ar trebui să promoveze crearea de către OIM a unei baze de date cu rezultatele inspecțiilor și cu reclamațiile, pentru navigatori și pentru lucrătorii portuari, asigurând acuratețea înregistrărilor privind perioadele de lucru și de odihnă, pentru a ajuta navigatorii și armatorii să caute cele mai fiabile servicii de recrutare și de ocupare a forței de muncă care respectă MLC 2006.*

## **Amendamentul 8**

### **Propunere de directivă Considerentul 16 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(16a) Comisia ar trebui să publice un raport de transparență bazat pe informațiile din baza de date obligatorie, la care au acces toate statele membre.*

## **Amendamentul 9**

### **Propunere de directivă Considerentul 21**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(21) Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) trebuie să ofere sprijinul necesar pentru a asigura punerea în aplicare a Directivei 2009/21/CE.

(21) Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) trebuie să ofere sprijinul necesar pentru a asigura punerea în aplicare a Directivei 2009/21/CE. ***Formarea oferită de EMSA administrațiilor statelor de pavilion ar trebui să fie continuă, consolidată și extinsă pentru a acoperi integral obligațiile statelor membre, astfel cum sunt prevăzute în MLC 2006. EMSA ar trebui să înlesnească coordonarea și schimbul de informații și de bune practici între administrațiile statelor de pavilion.***

## Amendamentul 10

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul -1 (nou)

Directiva 2009/21/CE

Articolul 1 – alineatul 1

#### *Textul în vigoare*

1. Obiectivul prezentei directive este:
- (a) de a asigura că statele membre își respectă efectiv și în mod sistematic obligațiile care le revin în calitate de state de pavilion; precum și de
- (b) de a asigura îmbunătățirea siguranței și prevenirea poluării de către navele care arborează pavilionul unui stat membru.

#### *Amendamentul*

#### **(-1) La articolul 1, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:**

- „1. Obiectivul prezentei directive este:
- (a) de a asigura că statele membre își respectă efectiv și în mod sistematic obligațiile care le revin în calitate de state de pavilion; precum și de
- (b) de a asigura îmbunătățirea siguranței, **inclusiv a siguranței la bord**, și prevenirea poluării de către navele care arborează pavilionul unui stat membru.”

## Amendamentul 11

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2

Directiva 2009/21/CE

Articolul 4 – alineatul 1

#### *Textul propus de Comisie*

1. Înainte de a permite operarea unei nave căreia i-a fost acordat dreptul de a arbora pavilionul său, statul membru respectiv se asigură că nava în cauză respectă normele și reglementările internaționale aplicabile. În special, acesta verifică evidențele privind nivelul de siguranță al navei utilizând rapoartele de inspecție și certificatele conținute în baza de date menționată la articolul 6a. Acesta se consultă, dacă este cazul, cu administrația statului de pavilion precedent pentru a stabili dacă deficiențele sau aspectele legate de siguranță nesoluționate, identificate de acesta din urmă, au rămas nerezolvate.

#### *Amendamentul*

1. Înainte de a permite operarea unei nave căreia i-a fost acordat dreptul de a arbora pavilionul său, statul membru respectiv se asigură că nava în cauză respectă normele și reglementările internaționale aplicabile. În special, acesta **efectuează inspecții la bord și** verifică **atât** evidențele privind nivelul de siguranță al navei, **cât și documentația al cărei scop este de a garanta că nava respectă standardele sociale și de mediu internaționale**, utilizând rapoartele de inspecție și certificatele conținute în baza de date **privind inspecțiile** menționată la articolul 6a. **Verifică, de asemenea, dacă operarea navei respectă convențiile**

*internaționale în domeniul mediului și al muncii, dacă este în conformitate cu Directiva 2013/54/UE și dacă echipajul este format în conformitate cu Directiva 2022/993 a Parlamentului European și a Consiliului<sup>1a</sup>. Acesta se consultă, dacă este cazul, cu administrația statului de pavilion precedent pentru a stabili dacă deficiențele sau aspectele legate de siguranță nesoluționate, identificate de acesta din urmă, au rămas nerezolvate.*

---

*<sup>1a</sup> Directiva (UE) 2022/993 a Parlamentului European și a Consiliului din 8 iunie 2022 privind nivelul minim de formare a navigatorilor (JO L 169, 27.6.2022, p. 45).*

## Amendamentul 12

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3

Directiva 2009/21/CE

Articolul 4 a – alineatul 3

#### *Textul propus de Comisie*

3. Statele membre se asigură că orice deficiențe confirmate sau descoperite în urma unei inspecții efectuate în conformitate cu alineatul (2) litera (c) sunt remediate.

#### *Amendamentul*

3. Statele membre se asigură că orice deficiențe confirmate sau descoperite în urma unei inspecții efectuate în conformitate cu alineatul (2) litera (c) sunt remediate ***și că sunt luate toate măsurile corective necesare pentru a răspunde preocupărilor critice legate de siguranță și de mediu înainte ca nava să înceapă să navigheze. Inspecțiile se concentrează în principal asupra performanței în materie de siguranță și de mediu a tuturor navelor care arborează pavilionul unui stat membru, precum și asupra condițiilor de muncă ale echipajelor, inclusiv asupra exactității datelor privind perioadele de lucru și de odihnă, în conformitate cu Directiva 2013/54/UE a Parlamentului European și a Consiliului.***

## Amendamentul 13

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3

Directiva 2009/21/CE

Articolul 4 b – alineatul 4

#### *Textul propus de Comisie*

4. Pentru a asigura armonizarea inspecțiilor suplimentare ale statului de pavilion menționate la articolul 4a alineatul (2) litera (c), Comisia, după consultarea grupului la nivel înalt pentru chestiuni legate de statele de pavilion menționat la articolul 9a alineatul (1), adoptă acte de punere în aplicare în vederea definirii unor măsuri uniforme de stabilire a cerințelor minime pentru punerea în aplicare a obligațiilor prevăzute la alineatul (1). Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 10 alineatul (2).”

#### *Amendamentul*

4. Pentru a asigura armonizarea inspecțiilor suplimentare ale statului de pavilion menționate la articolul 4a alineatul (2) litera (c), Comisia, după consultarea grupului la nivel înalt pentru chestiuni legate de statele de pavilion menționat la articolul 9a alineatul (1), adoptă acte de punere în aplicare în vederea definirii unor măsuri uniforme de stabilire a cerințelor minime pentru punerea în aplicare a obligațiilor prevăzute la alineatul (1). ***Aceste cerințe minime includ, în special, o cotă minimă anuală de inspecții de cel puțin 30 % pentru navele care arborează pavilionul său pentru fiecare stat membru, proporțională cu dimensiunea și tipul flotei sale și un element calitativ care ține seama de profilul de risc al navei inspectate.*** Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 10 alineatul (2).

## Amendamentul 14

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3

Directiva 2009/21/CE

Articolul 4 c – alineatul 2

#### *Textul propus de Comisie*

2. Comisia, solicitând avizul grupului la nivel înalt pentru chestiuni legate de statele de pavilion menționat la articolul 9a alineatul (1), elaborează un sistem comun de consolidare a capacităților (ulterior obținerii calificării la nivel național) și îl actualizează, luând în considerare noile

#### *Amendamentul*

2. Comisia, solicitând avizul grupului la nivel înalt pentru chestiuni legate de statele de pavilion menționat la articolul 9a alineatul (1), elaborează un sistem comun de consolidare a capacităților (ulterior obținerii calificării la nivel național) și îl actualizează, luând în considerare noile

tehnologii și obligațiile noi sau suplimentare care decurg din instrumentele internaționale relevante, pentru controlorii și inspectorii statelor membre de pavilion.

tehnologii și obligațiile noi sau suplimentare care decurg din instrumentele internaționale relevante, pentru controlorii și inspectorii statelor membre de pavilion, **acordând o atenție deosebită punerii în aplicare a Directivei 2013/54/UE.**

## Amendamentul 15

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3

Directiva 2009/21/CE

Articolul 4 c – alineatul 2 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**2a. Comisia, cu asistența EMSA, elaborează un document de orientare care oferă consiliere cu privire la modul de punere în aplicare a Directivei 2013/54/UE. EMSA furnizează și informații detaliate despre problemele identificate cel mai frecvent în timpul inspecțiilor efectuate de statul portului asupra navelor aflate sub fiecare pavilion, precum și explicații și clarificări cu privire la documentația și certificatele specifice ale fiecărui stat de pavilion.**

## Amendamentul 16

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5

Directiva 2009/21/CE

Articolul 6 – alineatul 1 – partea introductivă

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

1. Statele membre se asigură că cel puțin următoarele informații privind navele care arborează pavilionul lor sunt păstrate și puse la dispoziție într-un format electronic compatibil și interoperabil cu bazele de date ale Uniunii privind siguranța maritimă:

**1. Certificatele electronice sunt obligatorii pentru toate statele membre cel târziu după [trei ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare].** Statele membre se asigură că cel puțin următoarele informații privind navele care arborează pavilionul lor sunt păstrate și puse la dispoziție într-un format

electronic compatibil și interoperabil cu bazele de date ale Uniunii privind siguranța maritimă:

## **Amendamentul 17**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5**

Directiva 2009/21/CE

Articolul 6 – alineatul 1 – litera aa (nouă)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(aa) particularitățile formulelor de lucru la bordul navelor și evidența orelor zilnice de lucru ale navigatorilor, astfel cum sunt definite în Directiva 1999/63/CE.***

## **Amendamentul 18**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5**

Directiva 2009/21/CE

Articolul 6 – alineatul 1 – litera e

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(e) rezultatul inspecțiilor efectuate în cadrul controlului statului portului (deficiențe: da sau nu; rețineri: da sau nu);

(e) rezultatul inspecțiilor efectuate în cadrul controlului statului portului (deficiențe: da sau nu; rețineri: da sau nu; ***și, dacă există deficiențe sau rețineri, detalii suplimentare, după caz;***)

## **Amendamentul 19**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5**

Directiva 2009/21/CE

Articolul 6 – alineatul 1 – litera ea (nouă)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(ea) certificatele statutare care confirmă dacă au fost remediate vreunele***

*din deficiențele raportate identificate la  
inspecțiile efectuate în cadrul controlului  
statului portului;*

## Amendamentul 20

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5

Directiva 2009/21/CE

Articolul 6 – alineatul 2

#### *Textul propus de Comisie*

2. Informațiile se comunică bazei de date privind inspecțiile prevăzute la articolul 6a. O copie a raportului se pune la dispoziția comandantului navei.

#### *Amendamentul*

2. Informațiile se comunică bazei de date privind inspecțiile prevăzute la articolul 6a, **deoarece interoperabilitatea bazelor de date contribuie la o abordare armonizată a raportării și măsurării performanțelor flotei care se află sub responsabilitatea statului de pavilion**. O copie a raportului se pune la dispoziția comandantului navei.

## Amendamentul 21

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6

Directiva 2009/21/CE

Articolul 6 a – alineatul 4

#### *Textul propus de Comisie*

4. Statele membre trebuie să aibă acces la toate informațiile înregistrate în baza de date privind inspecțiile menționată la alineatul (1) al prezentului articol, precum și la sistemul de inspecție prevăzut de Directiva 2009/16/CE. Nicio dispoziție din prezenta directivă nu împiedică schimbul de astfel de informații între autoritățile competente relevante în cadrul statelor membre și între acestea, cu Comisia **sau** cu Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) instituită prin Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>36</sup>.

#### *Amendamentul*

4. Statele membre trebuie să aibă acces la toate informațiile înregistrate în baza de date privind inspecțiile menționată la alineatul (1) al prezentului articol, precum și la sistemul de inspecție prevăzut de Directiva 2009/16/CE. Nicio dispoziție din prezenta directivă nu împiedică schimbul de astfel de informații între autoritățile competente relevante în cadrul statelor membre și între acestea, cu Comisia **și** cu Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) instituită prin Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>36</sup>.



---

<sup>36</sup> Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unei Agenții Europene pentru Siguranță Maritimă (JO L 208, 5.8.2002, p. 1).

---

<sup>36</sup> Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unei Agenții Europene pentru Siguranță Maritimă (JO L 208, 5.8.2002, p. 1).

## Amendamentul 22

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6

Directiva 2009/21/CE

Articolul 6 a – alineatul 5

#### *Textul propus de Comisie*

5. Statele membre se asigură că certificatele statutare menționate la articolul 6 alineatul (1) *litera* (b) se transmit pe cale electronică în baza de date privind inspecțiile menționată la alineatul (1) al prezentului articol utilizând specificațiile funcționale și tehnice ale interfeței armonizate de raportare electronică prevăzute la articolul 24a din Directiva 2009/16/CE.

#### *Amendamentul*

5. Statele membre se asigură că ***formulele de lucru la bordul navelor și evidența perioadelor zilnice de muncă sau a perioadelor zilnice de odihnă ale navigatorilor, în conformitate cu Directiva 2013/54/UE, precum și*** certificatele statutare, menționate la articolul 6 alineatul (1) ***literalele (aa) și*** (b), se transmit pe cale electronică în baza de date privind inspecțiile menționată la alineatul (1) al prezentului articol utilizând specificațiile funcționale și tehnice ale interfeței armonizate de raportare electronică prevăzute la articolul 24a din Directiva 2009/16/CE.

## Amendamentul 23

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7

Directiva 2009/21/CE

Articolul 7 – alineatul 1

#### *Textul propus de Comisie*

1. Statele membre iau măsurile necesare pentru ca administrația lor să se supună auditului OMI cel puțin o dată la ***sapte*** ani și publică rezultatul auditului, precum și eventualele acțiuni corective, în

#### *Amendamentul*

1. Statele membre iau măsurile necesare pentru ca administrația lor să se supună auditului OMI cel puțin o dată la ***cinci*** ani și publică rezultatul auditului, precum și eventualele acțiuni corective, în

baza de date a Sistemului global integrat de informații privind navele (GISIS), creată de OMI. Statele membre pun aceleași informații și la dispoziția publicului, în conformitate cu legislația națională relevantă privind confidențialitatea.

baza de date a Sistemului global integrat de informații privind navele (GISIS), creată de OMI. Statele membre pun aceleași informații și la dispoziția publicului, în conformitate cu legislația națională relevantă privind confidențialitatea.

## Amendamentul 24

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7

Directiva 2009/21/CE

Articolul 7 – alineatul 2

#### *Textul propus de Comisie*

2. Statele membre asigură posibilitatea Comisiei de a participa la procesul de audit al OMI în calitate de **observator, asistată de EMSA**, precum și punerea imediată la dispoziția Comisiei a oricărui raport de audit și a informațiilor privind acțiunile ulterioare întreprinse.

#### *Amendamentul*

2. Statele membre asigură posibilitatea Comisiei **și a EMSA** de a participa la procesul de audit al OMI în calitate de **observatori**, precum și punerea imediată la dispoziția Comisiei a oricărui raport de audit și a informațiilor privind acțiunile ulterioare întreprinse.

## Amendamentul 25

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 8 – litera a

Directiva 2009/21/CE

Articolul 8 – alineatul 1 – paragraful 3

#### *Textul propus de Comisie*

Fiecare stat membru se asigură că acești alți membri ai personalului care asistă la efectuarea inspecțiilor au un nivel de studii, formare și supraveghere corespunzător sarcinilor pe care sunt autorizați să le îndeplinească.

#### *Amendamentul*

Fiecare stat membru se asigură că acești alți membri ai personalului care asistă la efectuarea inspecțiilor au un nivel de studii, formare și supraveghere corespunzător sarcinilor pe care sunt autorizați să le îndeplinească. **Statele de pavilion revizuiesc orientările furnizate inspectorilor lor și persoanelor autorizate să acționeze în numele lor, astfel încât acestea să acopere verificarea sistematică a exactității înregistrărilor. Formarea oferită de EMSA administrațiilor statelor de pavilion acoperă astfel de proceduri de**

*verificare și este continuă, consolidată și extinsă astfel încât să acopere MLC 2006 mai în detaliu. De asemenea, EMSA înlesnește coordonarea și schimbul de informații și de bune practici între administrațiile statelor de pavilion.*

## **Amendamentul 26**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9**

Directiva 2009/21/CE

Articolul 9

#### *Textul propus de Comisie*

(9) Articolul 9 se **elimină**.

#### *Amendamentul*

(9) Articolul 9 se **înlocuiește cu următorul text:**

**„Articolul 9**

**Rapoarte și examinări**

***Din cinci în cinci ani și prima dată la [trei ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare], Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive.***

***Raportul conține o evaluare a performanței statelor membre ca state de pavilion și este însoțit, după caz, de o propunere legislativă de modificare a prezentei directive.***”

## **Amendamentul 27**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10**

Directiva 2009/21/CE

Articolul 9 a – alineatul 1 – paragraful 1

#### *Textul propus de Comisie*

Comisia instituie un grup la nivel înalt pentru chestiuni legate de statele de pavilion cu scopul de a discuta aspecte legate de statele de pavilion și pentru a

#### *Amendamentul*

Comisia instituie un grup la nivel înalt pentru chestiuni legate de statele de pavilion cu scopul de a discuta aspecte legate de statele de pavilion și pentru a

facilita schimburile de experiență între autoritățile naționale ale statelor membre, experții și inspectorii statului de pavilion, *inclusiv cei* din sectorul privat, *după caz*.

facilita schimburile de experiență între autoritățile naționale ale statelor membre, experții și inspectorii statului de pavilion *și toate părțile interesate relevante* din sectorul privat, *societatea civilă și mediul academic*.

## Amendamentul 28

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10

Directiva 2009/21/CE

Articolul 9 a – alineatul 1 – paragraful 2

#### *Textul propus de Comisie*

Grupul la nivel înalt pentru chestiuni legate de statele de pavilion se compune din reprezentanți ai statelor membre și ai Comisiei, *asistați de către* EMSA.

#### *Amendamentul*

Grupul la nivel înalt pentru chestiuni legate de statele de pavilion se compune din reprezentanți ai statelor membre și ai Comisiei *și ai* EMSA.

## Amendamentul 29

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10

Directiva 2009/21/CE

Articolul 9 a – alineatul 2 – litera c

#### *Textul propus de Comisie*

(c) asistă Comisia în elaborarea metodei tehnice de definire a resurselor corespunzătoare, proporționale cu dimensiunea și tipul flotei, menționate la articolul 4b;

#### *Amendamentul*

(c) asistă Comisia în elaborarea metodei tehnice de definire a resurselor corespunzătoare, proporționale cu dimensiunea și tipul flotei *și numărul de inspecții care trebuie efectuate*, menționate la articolul 4b;

## Amendamentul 30

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10

Directiva 2009/21/CE

Articolul 9 b – paragraful 1

*Textul propus de Comisie*

Comisia instituie un instrument electronic de raportare în vederea colectării de informații și date de la statele membre în legătură cu prezenta directivă. Statele membre informează periodic Comisia, cel puțin o dată pe an, cu privire la:

*Amendamentul*

**I.** Comisia instituie un instrument electronic de raportare în vederea colectării de informații și date de la statele membre în legătură cu prezenta directivă. Statele membre informează periodic Comisia, cel puțin o dată pe an, cu privire la:

**Amendamentul 31**

**Propunere de directivă**

**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10**

Directiva 2009/21/CE

Articolul 9 b – paragraful 1 – litera a – punctul iva (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(iva) măsura în care s-a ținut seama de profilul de risc al navelor la controalele, inspecțiile și auditurile efectuate de statele de pavilion;**

**Amendamentul 32**

**Propunere de directivă**

**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10**

Directiva 2009/21/CE

Articolul 9 b – paragraful 1 – litera a – punctul ivb (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(ivb) condițiile de muncă pe baza evidenței orelor zilnice de lucru și a orelor zilnice de odihnă ale navigatorilor, în conformitate cu Directiva 2013/54/UE a Parlamentului European și a Consiliului;**

**Amendamentul 33**

**Propunere de directivă**

**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10**

Directiva 2009/21/CE

Articolul 9 b – alineatul 1 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(1a) Comisia întocmește un raport anual pe baza informațiilor colectate în temeiul alineatului (1) de la prezentul articol, care se publică pe site-ul oficial. După publicarea raportului, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului rezultatele acestuia.***

## EXPUNERE DE MOTIVE

Raportoarea salută propunerea Comisiei de revizuire a Directivei 2009/21/CE privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion. Aceasta ar trebui să îmbunătățească calitatea inspecțiilor navelor aflate sub pavilioane ale statelor membre ale UE, să asigure o mai bună supraveghere a organizațiilor recunoscute care desfășoară activități sub responsabilitatea unui stat de pavilion și să instituie un sistem de formare mai armonizat pentru inspectorii europeni. La rândul său, acest lucru ar trebui să conducă la o mai bună asigurare a respectării normelor de siguranță, la reducerea poluării cauzate de transportul maritim și la o mai bună respectare de către statele membre ale UE a obligațiilor care le revin în calitate de state de pavilion în temeiul regimului OMI.

Raportoarea susține obligația de a dispune de un sistem de management al calității, precum și o utilizare pe scară mai largă a tehnologiilor digitale moderne, în special în domeniul certificatelor electronice și al interoperabilității bazelor de date EMSA, care ar putea fi consultate de autoritățile statului portului europene în vederea pregătirii inspecției de către statul portului asupra unei nave sub pavilion european.

Raportoarea consideră că digitalizarea și automatizarea sectorului maritim au un potențial semnificativ de a contribui la reducerea emisiilor acestuia și de a juca un rol esențial în decarbonizarea sa, în conformitate cu obiectivele ambițioase din Pactul verde. Raportoarea este convinsă și că, pentru a menține competitivitatea, sectorul european al transportului maritim trebuie să participe la eforturile Uniunii de a reduce emisiile de gaze cu efect de seră și de a atinge neutralitatea climatică până cel târziu în 2050, în conformitate cu Acordul de la Paris. În acest scop, ea consideră că statele membre ar trebui să folosească sistemul Uniunii de schimb de informații maritime (SafeSeaNet) și serviciile instituite prin Directiva 2002/59/CE<sup>1</sup> și propune ca certificatele electronice să devină obligatorii pentru toate statele membre la trei ani după data intrării în vigoare a prezentei directive.

Pentru a îmbunătăți siguranța și a asigura condiții de concurență echitabile, raportoarea este, de asemenea, convinsă că programele de formare oferite de EMSA autorităților statului de pavilion ar trebui să favorizeze o abordare mai armonizată și ar trebui continuate, consolidate și extinse pentru a acoperi mai în detaliu aspectele legate de Convenția privind munca din domeniul maritim. EMSA ar trebui să înlesnească coordonarea, precum și schimbul de informații și de bune practici între autoritățile statelor de pavilion în acest sens. Raportoarea ar dori ca inspecțiile să reflecteze asupra condițiilor de muncă, a siguranței și a performanței de mediu a tuturor navelor care arborează pavilionul unui stat membru și, prin urmare, să includă date exacte privind perioadele de lucru și de odihnă ale echipajelor. Statele de pavilion ar trebui să revizuiască orientările furnizate inspectorilor lor și persoanelor autorizate să acționeze în numele lor, astfel încât acestea să includă verificarea sistematică a exactității înregistrărilor.

Raportoarea consideră că pentru a elimina practicile nedorite, cum ar fi schimbarea pavilionului navelor și utilizarea registrelor deschise, ar trebui să existe o „legătură reală” între proprietarul

---

<sup>1</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.

real al unei nave și pavilionul pe care îl arborează nava, în conformitate cu Convenția Organizației Națiunilor Unite asupra dreptului mării [articolul 5 din Convenția din 1958 și articolul 91 alineatul (1) din Convenția ONU din 1982 asupra dreptului mării (UNCLOS)]. Drept urmare, armatorii ar trebui să fie obligați să plătească contribuții de asigurări sociale în conformitate cu legislația statului al cărui pavilion îl arborează, cu excepția cazului în care angajatul le plătește conform legislației statului în care își are reședința.

În cele din urmă, propunerea Comisiei instituie un grup de experți privind cerințele statelor de pavilion pentru a oferi o platformă pentru schimbul de bune practici și pentru a elabora o abordare comună în ceea ce privește inspecțiile realizate de statele de pavilion și un format comun de raportare. Deși raportoarea este de acord cu această idee și consideră că ar trebui menținută și promovată o consolidare adecvată a capacităților și a competențelor, ea consideră că soluțiile și recomandările elaborate de grupul de experți nu ar trebui să pedepsească administrațiile care au rezultate bune.



**ANEXĂ: ENTITĂȚILE SAU PERSOANELE  
DE LA CARE RAPORTOAREA A PRIMIT CONTRIBUȚII**

Potrivit articolului 8 din anexa I la Regulamentul de procedură, raportoarea declară că a primit contribuții de la următoarele entități sau persoane pentru întocmirea raportului, înainte de adoptarea acestuia în comisie:

<b>Entitatea și/sau persoana</b>
KVNR
Comisia Europeană
ECSCA
ETF
IACS
Netherlands Per. Rep.
T&E
WSC
EUDA
EMSA

Lista de mai sus este elaborată sub responsabilitatea exclusivă a raportoarei.

29.11.2023

## AVIZ AL COMISIEI PENTRU PESCUIT

destinat Comisiei pentru transport și turism

referitor la propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2009/21/CE privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion (COM(2023)272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD))

Raportoare pentru aviz: Ana Miranda

### JUSTIFICARE SUCCINTĂ

Prezenta propunere face parte dintr-un pachet mai amplu de măsuri menite să îmbunătățească siguranța maritimă. Deși alte elemente ale pachetului implică schimbări specifice pentru sectorul pescuitului, este la fel de evident că directiva privind statul de pavilion are o importanță vitală pentru comunitățile de pescari; pavilioanele de complezență, de exemplu, cauzează probleme majore în ceea ce privește siguranța, condițiile de muncă, trasabilitatea produselor pescărești și condițiile de concurență echitabile.

Pachetul privind siguranța maritimă din 2009 a reprezentat, în mare parte, un răspuns la o serie de catastrofe marine, printre care și accidentul navei Prestige din largul coastelor Galiciei din 2002. Această catastrofă a fost fără precedent și a avut un efect devastator asupra vieții marine, a păsărilor și a mediului în general. Acest lucru, la rândul său, a afectat grav persoanele implicate în activități de pescuit, în special pe cele implicate în pescuitul costier și artizanal și în sectorul crustaceelor și moluștelor.

Catastrofa a scos la iveală, de asemenea, deficiențe majore în ceea ce privește răspunsul guvernului spaniol – evidențiate în rezoluția Parlamentului în urma dezastrului<sup>1</sup> – precum și disparități în materie de siguranță maritimă la nivelul UE. La momentul respectiv, Parlamentul și-a exprimat profunda îngrijorare cu privire la pavilioanele de complezență, iar Directiva privind obligațiile statelor de pavilion din 2009 a remediat într-o oarecare măsură această situație.

Comisia consideră că directiva din 2009 a fost, în general, bine transpusă de statele membre și a creat condiții de concurență mai echitabile în sectorul transportului maritim. Cu toate acestea, nu a rămas pe deplin adaptată la evoluțiile de la nivelul OMI și există încă inconsecvențe în ceea ce privește inspecțiile și monitorizarea.

Prin urmare, propunerea Comisiei urmărește să actualizeze directiva pentru a respecta mai bine standardele OMI, să armonizeze inspecțiile și monitorizarea, să promoveze soluții digitale și să îmbunătățească cooperarea dintre autoritățile statelor membre. Propunerea

---

<sup>1</sup> P5\_TA(2004)0350

vizează, de asemenea, să îmbunătățească formarea în statele de pavilion.

Raportoarea sprijină pe deplin obiectivul Comisiei de a actualiza regimul legislativ actual și de a se asigura că acesta rămâne pe deplin aliniat la standardele internaționale. Ea salută, de asemenea, demersurile pentru adoptarea în mai mare măsură a tehnologiilor digitale.

Cu toate acestea, ea evidențiază și rezoluțiile recente în care Parlamentul European a continuat să își exprime îngrijorarea cu privire la problema schimbării pavilionului și a pavilioanelor de complezență<sup>2</sup>. Aceasta rămâne o problemă majoră pentru mediu și, din punctul de vedere al pescuitului, pentru persoanele ale căror mijloace de subsistență depind de mediul respectiv. Aceste opinii se regăsesc în societatea civilă mai largă, de exemplu în Galicia, unde platforma *Nunca Más* continuă să desfășoare campanii în urma catastrofei cauzate de nava Prestige pentru ca orice transport maritim din apele UE să respecte standardele OMI.

Europa are unele dintre cele mai aglomerate canale internaționale de transport maritim din lume, iar problema navelor care utilizează pavilioane de complezență și trec prin zone marine sensibile, cum ar fi coridorul Fistera, este în continuare de actualitate.

Nevoile variază de la o zonă la alta, zone foarte diferite între ele, cum ar fi Marea Baltică, Marea Mediterană și coasta atlantică. Cu toate acestea, toate aceste zone susțin comunități dependente de un mediu maritim curat și toate depind de un regim de siguranță maritimă care funcționează cum trebuie. Prezenta propunere ar trebui să facă parte din eforturile în curs pentru îmbunătățirea activității UE de protejare a mediului nostru marin vital, precum și a economiei, a securității alimentare și a comunităților dependente de pescuit, acvacultură și pescuitul de crustacee și moluște.

În final, raportarea regretă procedura trunchiată cu care a avut de-a face Comisia pentru pescuit. Pentru un pachet atât de important pentru industria pescuitului, Comisia pentru pescuit ar fi trebuit să beneficieze de posibilitatea de supraveghere deplină într-un interval de timp rezonabil.

## AMENDAMENTE

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

### Amendamentul 1

#### Propunere de directivă Considerentul 1

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(1) Siguranța **transporturilor maritime** ale Uniunii și a cetățenilor care **le** folosesc

(1) Siguranța **sectorului maritim** al Uniunii, **a navigatorilor** și a cetățenilor

<sup>2</sup> De exemplu, Rezoluția P9\_TA(2022)0356 și prima lectură a propunerii FuelEU în domeniul maritim.

și protecția mediului trebuie asigurate în permanență.

care folosesc **acest sector, pe lângă binele pasagerilor și al echipajului, precum și** protecția mediului trebuie asigurate în permanență. **Ar trebui să se țină seama în permanență și de faptul că nenumărate locuri de muncă și comunități costiere depind de această protecție a mediului.**

## Amendamentul 2

### Propunere de directivă Considerentul 1 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(1a) Ar trebui garantată protecția socială a lucrătorilor din industria maritimă, asigurând condiții de muncă echitabile și o protecție adecvată pentru navigatori.**

#### *Justificare*

*Prezenta directivă pune accentul, pe bună dreptate, pe siguranța transportului maritim și pe protecția mediului în Uniune. Cu toate acestea, ar putea fi îmbunătățită printr-o recunoaștere mai explicită a importanței condițiilor de muncă echitabile și a protecției sociale a navigatorilor, care sunt aspecte critice ale operațiunilor maritime.*

## Amendamentul 3

### Propunere de directivă Considerentul 2

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(2) În conformitate cu dispozițiile Convenției Națiunilor Unite asupra dreptului mării din 1982 (UNCLOS) și ale convențiilor al căror depozitar este OMI, statele care sunt părți la aceste instrumente au obligația de a promulga actele cu putere de lege și actele administrative și de a lua toate celelalte măsuri necesare pentru ca aceste instrumente să producă efecte depline astfel încât să se asigure că, din punctul de vedere al ocrotirii vieții

(2) În conformitate cu dispozițiile Convenției Națiunilor Unite asupra dreptului mării din 1982 (UNCLOS) și ale convențiilor al căror depozitar este OMI, statele care sunt părți la aceste instrumente au obligația de a promulga actele cu putere de lege și actele administrative și de a lua toate celelalte măsuri necesare pentru ca aceste instrumente să producă efecte depline astfel încât să se asigure că, din punctul de vedere al ocrotirii vieții

omenești pe mare și al protecției mediului marin, o navă este aptă pentru asigurarea serviciului pentru care este destinată.

omenești pe mare și al protecției mediului marin **și a celor ale căror mijloace de subzistență depind de acest mediu**, o navă este aptă pentru asigurarea serviciului pentru care este destinată.

#### Amendamentul 4

##### Propunere de directivă Considerentul 2 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(2a) Situațiile nesigure pe mare pot duce la accidente și dezastre maritime, care pot avea un impact fără precedent asupra ecosistemelor marine (vulnerabile). Mările și oceanele joacă un rol esențial în reglarea climei Pământului și reprezintă un imens absorbant de carbon și, prin urmare, este esențial ca aceste ecosisteme să fie protejate.**

#### Amendamentul 5

##### Propunere de directivă Considerentul 5

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(5) La nivel internațional, funcția de investigare a accidentelor maritime face parte din responsabilitățile statelor de pavilion, în timp ce la nivelul Uniunii **aceasta** este independentă, fiind reglementată de Directiva 2009/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>29</sup>. Prezenta directivă nu trebuie să aducă atingere Directivei 2009/18/CE.

(5) La nivel internațional, funcția de investigare a accidentelor maritime face parte din responsabilitățile statelor de pavilion, **întrucât este extrem de important să se asigure faptul că investigațiile privind accidentele acordă prioritate tragerii la răspundere și învățării pentru a preveni accidentele viitoare**, în timp ce la nivelul Uniunii **această funcție** este independentă, fiind reglementată de Directiva 2009/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>29</sup>. Prezenta directivă nu trebuie să aducă atingere Directivei 2009/18/CE.

---

<sup>29</sup> Directiva 2009/18/CE a Parlamentului

---

<sup>29</sup> Directiva 2009/18/CE a Parlamentului

European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim și de modificare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului și a Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 131, 28.5.2009, p. 114).

European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim și de modificare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului și a Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 131, 28.5.2009, p. 114).

### *Justificare*

*Directiva menține independența investigațiilor privind accidentele maritime, care este esențială. Cu toate acestea, ar trebui, de asemenea, să sublinieze importanța raportării aprofundate, a transparenței și a tragerii la răspundere în cadrul acestor investigații, pentru a se asigura că se desprind învățăminte și ele sunt aplicate pentru a se preveni accidentele viitoare.*

## **Amendamentul 6**

### **Propunere de directivă Considerentul 7**

#### *Textul propus de Comisie*

(7) Administrațiile maritime ale statelor membre trebuie să se poată baza pe resurse adecvate, inclusiv pe capacitatea de luare a deciziilor tehnice, pentru a pune în aplicare obligațiile care le revin în calitate de state de pavilion, proporțional cu dimensiunea și tipul flotei lor și pe baza cerințelor relevante ale OMI. Pentru a îmbunătăți performanța calitativă generală a navelor care arborează pavilionul unui stat membru, este de asemenea necesar să se armonizeze monitorizarea strictă și riguroasă a organizațiilor recunoscute care îndeplinesc sarcini ale statului de pavilion în numele statelor membre, inclusiv prin elaborarea de norme și reexaminarea proiectării.

#### *Amendamentul*

(7) Administrațiile maritime ale statelor membre trebuie să se poată baza pe resurse adecvate, inclusiv pe capacitatea de luare a deciziilor tehnice, pentru a pune în aplicare obligațiile care le revin în calitate de state de pavilion, proporțional cu dimensiunea și tipul flotei lor și pe baza cerințelor relevante ale OMI. ***Ar trebui să se fiină seama pe deplin de administrațiile de nivel subnațional care au competențe în sectorul pescuitului din statele membre, în conformitate cu ordinea juridică a fiecărui stat membru.*** Pentru a îmbunătăți performanța calitativă generală a navelor care arborează pavilionul unui stat membru, este de asemenea necesar să se armonizeze monitorizarea strictă și riguroasă a organizațiilor recunoscute care îndeplinesc sarcini ale statului de pavilion în numele statelor membre, inclusiv prin elaborarea de norme și reexaminarea proiectării.

## Amendamentul 7

### Propunere de directivă Considerentul 8

#### *Textul propus de Comisie*

(8) Este necesar să se stabilească, prin intermediul unor măsuri de punere în aplicare, criteriile minime și obiective de inspecție legate de aceste resurse, pe baza experienței practice a statelor membre, inclusiv în ceea ce privește utilizarea de inspectori neexclusivi.

#### *Amendamentul*

(8) Este necesar să se stabilească, prin intermediul unor măsuri de punere în aplicare, criteriile minime și obiective de inspecție legate de aceste resurse, pe baza experienței practice **și a observațiilor** statelor membre, inclusiv în ceea ce privește utilizarea de inspectori neexclusivi.

#### *Justificare*

*Deși experiența teoretică poate să nu fie cea mai utilă pentru inspecții, experiența observațională poate aduce beneficii semnificative statelor membre în ceea ce privește punerea în aplicare a celui mai optimist scenariu bazat pe modul de operare din alte țări, oferind informații practice, oportunități de învățare și o bază pentru luarea de decizii în cunoștință de cauză.*

## Amendamentul 8

### Propunere de directivă Considerentul 9

#### *Textul propus de Comisie*

(9) Un sistem armonizat de consolidare a capacităților, după obținerea calificării, pentru controlorii și inspectorii statului de pavilion, ar trebui să asigure condiții de concurență echitabile între administrațiile maritime și să contribuie la performanța calitativă a navelor care arborează pavilionul unui stat membru.

#### *Amendamentul*

(9) Un sistem armonizat de consolidare a capacităților, după obținerea calificării, pentru controlorii și inspectorii statului de pavilion, ar trebui să asigure condiții de concurență echitabile între administrațiile maritime și să contribuie la performanța calitativă a navelor care arborează pavilionul unui stat membru. **Ar trebui asigurate formarea continuă și dezvoltarea profesională a navigatorilor pentru a fi la curent cu evoluția standardelor de siguranță și de mediu.**

## *Justificare*

*Programul de consolidare a capacităților pentru controlorii și inspectorii statului de pavilion reprezintă un pas pozitiv. Pentru a consolida acest lucru, s-ar putea pune accentul pe dezvoltarea profesională continuă și pe oportunitățile de formare, pentru a se asigura faptul că acești profesioniști sunt în continuare bine pregătiți pentru a se adapta la evoluția standardelor de siguranță și de mediu.*

### **Amendamentul 9**

#### **Propunere de directivă Considerentul 11**

##### *Textul propus de Comisie*

(11) Crearea și dezvoltarea unei baze de date care să furnizeze informații esențiale, în format electronic, cu privire la navele care arborează pavilionul unui stat membru ar trebui să contribuie la intensificarea schimbului de informații, să îmbunătățească și mai mult **transparența privind performanța unei flote de înaltă calitate** și să facă posibilă o monitorizare sporită a obligațiilor statelor de pavilion pentru a asigura condiții de concurență echitabile între administrațiile maritime.

##### *Amendamentul*

(11) Crearea și dezvoltarea unei baze de date care să furnizeze informații esențiale, în format electronic, cu privire la navele care arborează pavilionul unui stat membru ar trebui să contribuie la intensificarea schimbului de informații, să îmbunătățească și mai mult **condițiile de muncă și salariile din cadrul flotei pentru a promova practici echitabile de muncă** și să facă posibilă o monitorizare sporită a obligațiilor statelor de pavilion pentru a asigura condiții de concurență echitabile între administrațiile maritime.

### **Amendamentul 10**

#### **Propunere de directivă Considerentul 12 a (nou)**

##### *Textul propus de Comisie*

##### *Amendamentul*

**(12a) Ar trebui să se asigure transparența operațiunilor maritime, precum și asumarea răspunderii de către proprietarii de nave pentru orice încălcare a reglementărilor în materie de siguranță sau de mediu.**

## *Justificare*

*Asigurarea accesului la informații al autorităților relevante este esențială pentru*



*monitorizare. În plus, ar putea fi adoptate dispoziții pentru protejarea avertizorilor de integritate care raportează încălcări ale normelor de siguranță sau de mediu, contribuind la o cultură a transparenței și a răspunderii.*

## **Amendamentul 11**

### **Propunere de directivă Considerentul 12 b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(12b) Autoritățile relevante ar trebui să instituie mecanisme prin care avertizorii de integritate să raporteze încălcările normelor de siguranță și de mediu fără teamă de represalii.***

*Justificare*

*Directiva ar trebui să prevadă și mecanisme clare pentru ca lucrătorii să raporteze preocupările legate de siguranță și de mediu, promovând o abordare proactivă în ceea ce privește siguranța.*

## **Amendamentul 12**

### **Propunere de directivă Considerentul 17**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(17) Pentru a discuta chestiuni legate de statele de pavilion, inclusiv aspecte tehnice, și a facilita schimbul de expertiză și de informații, trebuie instituit un grup la nivel înalt pentru chestiuni legate de statele de pavilion, format din autorități naționale ale statelor membre, experți și inspectori ai statului de pavilion, precum și experți din sectorul privat, ***dacă este cazul.***

(17) Pentru a discuta chestiuni legate de statele de pavilion, inclusiv aspecte tehnice, și a facilita schimbul de expertiză și de informații, trebuie instituit un grup la nivel înalt pentru chestiuni legate de statele de pavilion, format din autorități naționale ale statelor membre, experți și inspectori ai statului de pavilion, precum și, ***după caz, experți din sectorul privat și reprezentanți ai lucrătorilor din sectorul maritim.***

*Justificare*

*Instituirea unui grup la nivel înalt pentru chestiunile legate de statul de pavilion reprezintă o evoluție pozitivă. Totuși, aceasta ar putea fi consolidată prin includerea unor reprezentanți ai lucrătorilor pentru a asigura o abordare globală a guvernancei maritime.*

## Amendamentul 13

### Propunere de directivă Considerentul 18

#### *Textul propus de Comisie*

(18) Este necesară instituirea unui instrument electronic de raportare în scopul îmbunătățirii în continuare a colectării sistematice de statistici, date și informații maritime relevante de la statele membre.

#### *Amendamentul*

(18) Este necesară instituirea unui instrument electronic de raportare în scopul îmbunătățirii în continuare a colectării sistematice de statistici, date și informații maritime relevante de la statele membre, ***ținând seama de obligațiile de raportare deja existente în alte acte ale Uniunii, cum ar fi Regulamentul (CE) nr. 1224/2009.***

## Amendamentul 14

### Propunere de directivă Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 Directiva 2009/21/CE Articolul 4 – alineatul 1

#### *Textul propus de Comisie*

1. Înainte de a permite operarea unei nave căreia i-a fost acordat dreptul de a arbora pavilionul său, statul membru respectiv se asigură că nava în cauză respectă normele și reglementările internaționale aplicabile. În special, acesta verifică evidențele privind nivelul de siguranță al navei utilizând rapoartele de inspecție și certificatele conținute în baza de date menționată la articolul 6a. Statul membru se consultă, dacă este cazul, cu administrația statului de pavilion precedent pentru a ***stabili dacă mai există*** deficiențe sau aspecte legate de siguranță ***identificate de acesta din urmă care au rămas*** nesoluționate.

#### *Amendamentul*

1. Înainte de a permite operarea unei nave căreia i-a fost acordat dreptul de a arbora pavilionul său, statul membru respectiv se asigură că nava în cauză respectă normele și reglementările internaționale aplicabile, ***în special în ceea ce privește condițiile de muncă ale navigatorilor și protecția mediului.*** În special, acesta verifică evidențele privind nivelul de siguranță al navei utilizând rapoartele de inspecție și certificatele conținute în baza de date menționată la articolul 6a. Statul membru se consultă, dacă este cazul, cu administrația statului de pavilion precedent pentru a ***soluționa orice*** deficiențe sau aspecte legate de siguranță nesoluționate. ***Această colaborare urmărește să asigure faptul că orice deficiență sau problemă de siguranță nesoluționată este soluționată integral***

*înainte ca nava să înceapă să opereze.*

## Amendamentul 15

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3

Directiva 2009/21/CE

Articolul 4 a

#### *Textul propus de Comisie*

(a) interzicerea plecării din port până când navele în cauză pot naviga în conformitate cu normele și standardele internaționale;

#### *Amendamentul*

(a) interzicerea plecării din port până când navele în cauză pot naviga în conformitate cu normele și standardele internaționale, ***inclusiv efectuarea de exerciții și antrenamente periodice de securitate pentru a asigura pregătirea echipajului pentru situații de urgență și asigurarea respectării reglementărilor privind orele de repaus ale echipajului pentru a preveni accidentele legate de oboseală;***

## Amendamentul 16

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3

Directiva 2009/21/CE

Articolul 4 a

#### *Textul propus de Comisie*

(b) asigurarea faptului că navele autorizate să arboreze pavilionul lor au fost controlate în conformitate cu orientările privind controalele din cadrul Sistemului armonizat de control și certificare (HSSC) și

#### *Amendamentul*

(b) asigurarea faptului că navele autorizate să arboreze pavilionul lor au fost controlate în conformitate cu orientările privind controalele din cadrul Sistemului armonizat de control și certificare (HSSC). ***Acest lucru include efectuarea de audituri de mediu pentru a evalua conformitatea cu reglementările privind emisiile, gestionarea apei de balast și alte preocupări legate de mediu, care depășesc inspecțiile standard de siguranță;***

## Amendamentul 17

**Propunere de directivă**  
**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3**  
Directiva 2009/21/CE  
Articolul 4 a

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(ba) promovarea unei culturi a siguranței la bord prin încurajarea raportării accidentelor evitate la limită și a condițiilor nesigure, precum și îmbunătățirea continuă a practicilor în materie de siguranță;**

### **Amendamentul 18**

**Propunere de directivă**  
**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3**  
Directiva 2009/21/CE  
Articolul 4 a

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(bb) colaborarea cu alte state de pavilion și organisme internaționale pentru a efectua inspecții comune, a face schimb de informații și a armoniza eforturile de asigurare a respectării reglementărilor pentru a asigura respectarea efectivă a normelor și standardelor internaționale;**

### **Amendamentul 19**

**Propunere de directivă**  
**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3**  
Directiva 2009/21/CE  
Articolul 4 a

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(c) efectuarea de inspecții suplimentare ale navelor de către statul de pavilion pentru a verifica dacă starea reală a navei este conformă cu certificatele de la bord.**

**(c) efectuarea de inspecții suplimentare ale navelor de către statul de pavilion pentru a verifica dacă starea reală a navei și condițiile reale de muncă sunt conforme cu certificatele de la bord. Aceste inspecții ar trebui să includă, de asemenea,**

*formarea și protecția socială a echipajului, asigurând faptul că membrii echipajului beneficiază de o formare adecvată în ceea ce privește procedurile de siguranță și legate de mediu și că drepturile și starea lor de bine sunt protejate în conformitate cu Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim (MLC 2006);*

## **Amendamentul 20**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3**

Directiva 2009/21/CE

Articolul 4 a

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(ca) folosirea unei tehnologii avansate de monitorizare, cum ar fi urmărirea prin satelit și senzorii telecomandați, pentru a urmări activitățile unei nave și respectarea reglementărilor în timp real;*

## **Amendamentul 21**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3**

Directiva 2009/21/CE

Articolul 4 a

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(cb) impunerea obligației ca navele să prezinte rapoarte periodice privind conformitatea cu normele de siguranță și legate de mediu și punerea acestor rapoarte la dispoziția autorităților relevante în vederea examinării, îmbunătățind astfel raportarea și transparența.*

## **Amendamentul 22**

### **Propunere de directivă**

**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5**

Directiva 2009/21/CE

Articolul 6

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(ga) informații referitoare la performanța de mediu a navei, cum ar fi datele privind emisiile (de exemplu, emisiile de gaze cu efect de seră, emisiile de oxid de sulf) și datele privind gestionarea apei de balast și a altor substanțe potențial poluante;**

**Amendamentul 23**

**Propunere de directivă**

**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5**

Directiva 2009/21/CE

Articolul 6

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(gb) detalii privind echipajul navei, inclusiv calificările, certificările și orele de repaus, pentru a asigura respectarea reglementărilor în materie de muncă și siguranță;**

**Amendamentul 24**

**Propunere de directivă**

**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5**

Directiva 2009/21/CE

Articolul 6

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(gc) raportarea oricăror accidente, incidente sau accidente evitate la limită, alături de acțiunile întreprinse ca răspuns, contribuind la o cultură proactivă a siguranței;**

**Amendamentul 25**

**Propunere de directivă**  
**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5**  
Directiva 2009/21/CE  
Articolul 6

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(gd) informații privind tipul, cantitatea și manipularea încărcăturii, în special pentru navele care transportă materiale sau bunuri periculoase, pentru a evalua conformitatea cu reglementările în materie de transport și siguranță;**

#### **Amendamentul 26**

**Propunere de directivă**  
**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5**  
Directiva 2009/21/CE  
Articolul 6

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(ge) date referitoare la sistemul de management al siguranței navei, inclusiv procese-verbale ale reuniunilor în materie de siguranță, evaluări ale pericolelor și acțiuni corective întreprinse;**

#### **Amendamentul 27**

**Propunere de directivă**  
**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5**  
Directiva 2009/21/CE  
Articolul 6

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(gf) date privind măsurile de securitate și respectarea codurilor și convențiilor internaționale în materie de securitate maritimă, deosebit de relevante în contextul actual în care se acordă mare atenție securității;**

#### **Amendamentul 28**

**Propunere de directivă**  
**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5**  
Directiva 2009/21/CE  
Articolul 6

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(gg) informații privind modernizările tehnologice, întreținerea echipamentelor și modificările legate de siguranță aduse navei;**

### **Amendamentul 29**

**Propunere de directivă**  
**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5**  
Directiva 2009/21/CE  
Articolul 6

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(gh) evidențe referitoare la protecția socială și condițiile de viață ale navigatorilor, inclusiv evidențe privind plângerile sau îngrijorările echipajului;**

### **Amendamentul 30**

**Propunere de directivă**  
**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5**  
Directiva 2009/21/CE  
Articolul 6

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(gi) capacitatea statelor membre de a verifica autenticitatea și valabilitatea certificatelor și a documentelor prezentate de navă, contribuind la combaterea fraudei și la asigurarea conformității;**

### **Amendamentul 31**

**Propunere de directivă**  
**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5**  
Directiva 2009/21/CE



## Articolul 6

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(gj)** *raportarea cu privire la practicile în materie de sustenabilitate, cum ar fi consumul de combustibil, măsurile de eficiență energetică și eforturile de reducere a impactului asupra mediului, în concordanță cu obiectivele de la nivel mondial în materie de sustenabilitate.*

## Amendamentul 32

**Propunere de directivă**

**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10**

Directiva 2009/21/CE

Articolul 9 a

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(ja)** *elaborează recomandări și orientări pentru inspecțiile și procedurile statului de pavilion, care acordă prioritate protecției drepturilor și siguranței lucrătorilor pe nave, cu implicarea reprezentanților lucrătorilor în inspecțiile de siguranță;*

## Amendamentul 33

**Propunere de directivă**

**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10**

Directiva 2009/21/CE

Articolul 9 a

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(jb)** *oferă recomandări pentru inspecțiile și procedurile statului de pavilion, care pun accentul pe respectarea normelor de mediu, asigurând faptul că navele respectă reglementările și orientările internaționale în materie de mediu;*

## **Amendamentul 34**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10**

Directiva 2009/21/CE

Articolul 9 a

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(jc) oferă sprijin pentru elaborarea de măsuri de promovare a responsabilității sociale și a respectării standardelor de muncă la bordul navelor, inclusiv monitorizarea și raportarea privind protecția socială a echipajului, condițiile de muncă și respectarea Convenției din 2006 privind munca din domeniul maritim (MLC, 2006);**

## **Amendamentul 35**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10**

Directiva 2009/21/CE

Articolul 9 a

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(jd) încurajează statele de pavilion să colaboreze cu comunitățile locale din porturile de escală pentru a răspunde oricăror preocupări sociale sau de mediu legate de operațiunile navei, promovând relații pozitive și practici maritime responsabile;**

## **Amendamentul 36**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10**

Directiva 2009/21/CE

Articolul 9 a

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(je) oferă consiliere cu privire la integrarea noilor tehnologii, cum ar fi**

*instrumentele de raportare digitală și dispozitivele IoT, pentru a crește eficacitatea inspecțiilor și a supravegherii din partea statului de pavilion, ținând totodată seama de aspectele legate de confidențialitatea datelor și de securitatea cibernetică;*

### **Amendamentul 37**

**Propunere de directivă**  
**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10**  
Directiva 2009/21/CE  
Articolul 9 a

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(jf) instituie mecanisme de soluționare a conflictelor și de soluționare a litigiilor legate de inspecțiile și procedurile statului de pavilion, asigurând procese echitabile și transparente.*

### **Amendamentul 38**

**Propunere de directivă**  
**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10**  
Directiva 2009/21/CE  
Articolul 9 b

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(iva) investiții în tehnologii verzi și sustenabile din punctul de vedere al mediului, cum ar fi folosirea unor combustibili mai ecologici sau a unor echipamente de reducere a emisiilor, pentru a demonstra că se fac eforturi de reducere a amprentei de mediu a flotei aflate sub pavilionul lor;*

### **Amendamentul 39**

**Propunere de directivă**  
**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10**  
Directiva 2009/21/CE

Articolul 9 b

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(ivb) inițiative și măsuri luate pentru promovarea unei culturi a siguranței la bordul navelor, inclusiv programe de formare, exerciții de securitate și campanii de sensibilizare a membrilor echipajului cu privire la practicile în materie de siguranță;***

#### **Amendamentul 40**

**Propunere de directivă**

**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10**

Directiva 2009/21/CE

Articolul 9 b

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(ivc) orice incidente, accidente sau încălcări legate de cerințele în materie de siguranță și de prevenire a poluării, alături de acțiunile întreprinse ca răspuns la acestea, promovând transparența și răspunderea;***

#### **Amendamentul 41**

**Propunere de directivă**

**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10**

Directiva 2009/21/CE

Articolul 9 b

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(ivd) colaborarea cu alte state membre și organisme internaționale pentru a îmbunătăți siguranța și prevenirea poluării, inclusiv inspecții comune, schimbul de informații și participarea la inițiative internaționale de îmbunătățire a siguranței maritime și a protecției mediului;***

**ANEXĂ: ENTITĂȚILE SAU PERSOANELE  
DE LA CARE RAPORTOAREA PENTRU AVIZ A PRIMIT CONTRIBUȚII**

Raportoarea declară pe propria răspundere că nu a primit nicio contribuție de la nicio entitate sau persoană care trebuie menționată în prezenta anexă în conformitate cu articolul 8 din anexa I la Regulamentul de procedură.

## PROCEDURA COMISIEI SESIZATE PENTRU AVIZ

<b>Titlu</b>	Modificarea Directivei 2009/21/CE privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion
<b>Referințe</b>	COM(2023)0272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD)
<b>Comisie competentă</b> Data anunțului în plen	TRAN 10.7.2023
<b>Aviz emis de către</b> Data anunțului în plen	PECH 10.7.2023
<b>Raportoare pentru aviz</b> Data numirii	Ana Miranda 5.9.2023
<b>Examinare în comisie</b>	9.10.2023
<b>Data adoptării</b>	29.11.2023
<b>Rezultatul votului final</b>	+: 20 –: 3 0: 1
<b>Membri titulari prezenți la votul final</b>	Clara Aguilera, João Albuquerque, Pietro Bartolo, Izaskun Bilbao Barandica, Isabel Carvalhais, Maria da Graça Carvalho, Asger Christensen, Rosa D’Amato, Francisco Guerreiro, Anja Haga, Niclas Herbst, Ladislav Ilčić, France Jamet, Predrag Fred Matić, Francisco José Millán Mon, Ana Miranda, João Pimenta Lopes, Caroline Roose, Bert-Jan Ruissen, Marc Tarabella, Theodoros Zagorakis
<b>Membri supleanți prezenți la votul final</b>	Gabriel Mato
<b>Membri supleanți [articolul 209 alineatul (7)] prezenți la votul final</b>	Erik Poulsen, Anne Sander

**VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL  
ÎN COMISIA SESIZATĂ PENTRU AVIZ**

<b>20</b>	<b>+</b>
PPE	Maria da Graça Carvalho, Anja Haga, Niclas Herbst, Gabriel Mato, Francisco José Millán Mon, Anne Sander, Theodoros Zagorakis
Renew	Izaskun Bilbao Barandica, Asger Christensen, Erik Poulsen
S&D	Clara Aguilera, João Albuquerque, Pietro Bartolo, Isabel Carvalhais, Predrag Fred Matić
The Left	João Pimenta Lopes
Verts/ALE	Rosa D'Amato, Francisco Guerreiro, Ana Miranda, Caroline Roose

<b>3</b>	<b>-</b>
ECR	Ladislav Ilčić, Bert-Jan Ruissen
ID	France Jamet

<b>1</b>	<b>0</b>
NI	Marc Tarabella

Legenda simbolurilor utilizate:

- + : pentru
- : împotriva
- 0 : abțineri

## PROCEDURA COMISIEI COMPETENTE

<b>Titlu</b>	Modificarea Directivei 2009/21/CE privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion	
<b>Referințe</b>	COM(2023)0272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD)	
<b>Data prezentării în PE</b>	1.6.2023	
<b>Comisie competentă</b> Data anunțului în plen	TRAN 10.7.2023	
<b>Comisii sesizate pentru aviz</b> Data anunțului în plen	BUDG 10.7.2023	PECH 10.7.2023
<b>Avize care nu au fost emise</b> Data deciziei	BUDG 28.6.2023	
<b>Raportoare</b> Data numirii	Vera Tax 13.7.2023	
<b>Examinare în comisie</b>	9.10.2023	
<b>Data adoptării</b>	7.12.2023	
<b>Rezultatul votului final</b>	+: –: 0:	34 0 5
<b>Membri titulari prezenți la votul final</b>	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Mario Furore, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Tomasz Piotr Poreba, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Achille Variati, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski	
<b>Membri supleanți prezenți la votul final</b>	Tom Berendsen, Sara Cerdas, Maria Grapini, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Dorien Rookmaker, Kathleen Van Brempt	
<b>Membri supleanți [articolul 209 alineatul (7)] prezenți la votul final</b>	Pascal Arimont, Andreas Glück, Erik Marquardt, Andželika Anna Moźdzanowska, Wolfram Pirchner, Nicolae Ștefănuță, Eugen Tomac	
<b>Data depunerii</b>	8.12.2023	



## VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA COMPETENTĂ

<b>34</b>	<b>+</b>
ID	Marco Campomenosi
NI	Mario Furore
PPE	Pascal Arimont, Tom Berendsen, Karolin Braunsberger-Reinhold, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ljudmila Novak, Wolfram Pirchner, Barbara Thaler, Eugen Tomac, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Andreas Glück, Ondřej Kovařík, Caroline Nagtegaal, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet
S&D	Sara Cerdas, Isabel García Muñoz, Maria Grapini, Bogusław Liberadzki, Thomas Rudner, Vera Tax, István Ujhelyi, Kathleen Van Brempt, Achille Variati
Verts/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Erik Marquardt, Tilly Metz, Nicolae Ștefănuță

<b>0</b>	<b>-</b>

<b>5</b>	<b>0</b>
ECR	Peter Lundgren, Andżelika Anna Mozdżanowska, Tomasz Piotr Poręba, Dorien Rookmaker, Kosma Złotowski

Legenda simbolurilor utilizate:

- + : pentru
- : împotriva
- 0 : abțineri