



ОТГОВОРИ НА ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ

НА СПЕЦИАЛНИЯ ДОКЛАД НА ЕВРОПЕЙСКАТА СМЕТНА ПАЛАТА

**Действия на ЕС за справяне със
замърсяването на морето от кораби**
Все още „в бурни води“

Съдържание

I. ОТГОВОРИТЕ НА КОМИСИЯТА НАКРАТКО	2
II. ОТГОВОРИ НА КОМИСИЯТА НА ОСНОВНИТЕ КОНСТАТАЦИИ И ОЦЕНКИ НА ЕСП.....	2
1. Правилата на ЕС за справяне със замърсяването от кораби.....	2
2. Изпълнение на правилата на ЕС за справяне със замърсяването от кораби и налагането на тяхното спазване	5
3. Рамка на ЕС за мониторинг на замърсяването от кораби.....	6
III. ОТГОВОРИ НА КОМИСИЯТА НА ПРЕПОРЪКИТЕ НА ЕСП.....	7
Препоръка 1 — Да се подобри функционирането и ефективността на инструментите на Европейската агенция по морска безопасност за сигнализиране на замърсяване	7
Препоръка 2 — Да се засили мониторингът на задължителните проверки, извършвани от държавите членки съгласно директивите на ЕС.....	8
Препоръка 3 — Последващи действия във връзка с разрастването във финансираните от ЕС проекти.....	8
Препоръка 4 — Да се подобрят докладването и мониторингът във връзка с екологичното състояние на морските води.....	9

В настоящия документ са представени отговорите на Европейската комисия на констатациите и оценките, които се съдържат в специален доклад на Европейската сметна палата в съответствие с член 265 от [Финансовия регламент](#) и които трябва да бъдат публикувани заедно със специалния доклад.

I. ОТГОВОРИТЕ НА КОМИСИЯТА НАКРАТКО

Европейската комисия приветства специалния доклад на Европейската сметна палата (ЕСП) относно действията на ЕС за справяне със замърсяването на морските води от кораби. Комисията признава, че след години напредък към постигане на амбициозните ѝ цели за предотвратяване на замърсяването на морската среда чрез [Рамковата директива за морска стратегия](#) са необходими допълнителни усилия и методи за справяне със замърсяването на морските води от кораби.

[Европейският зелен пакт](#) отново потвърди амбицията на Комисията да защити населението на Съюза от свързани с околната среда рискове и въздействия, като очерта път към здравословна планета за всички. Комисията прие няколко инициативи на ЕС, насочени към намаляване на замърсяването от морския транспорт в моретата на Съюза, в съответствие със [Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност](#) и [Плана за действие за нулево замърсяване](#). Повишаването на устойчивостта на морския транспорт е от ключово значение за постигането на целите и задачите на Европейския зелен пакт, което би довело до напредък в постигането на нашите цели в областта на климата, биологичното разнообразие и амбициите за нулево замърсяване. Морският сектор полага усилия и бележи значителен напредък в постигането на тези цели.

Комисията ще вземе предвид този доклад в предстоящите инициативи в областта на политиката на ЕС и в изпълнението на съществуващите инициативи. [Предвиденият Европейски пакт за океаните](#) ще гарантира съгласуваност във всички области на политиката, свързани с океаните. Акцентът ще бъде поставен върху подкрепата за устойчивостта и доброто състояние на океаните и крайбрежните райони, насърчаването на синята икономика, съгласуваността при използването на нашите морета и океани и разработването на всеобхватна програма за знания, иновации и инвестиции, свързани с морската среда. Новите стратегии на ЕС за [пристанищата](#) и за [морската промишленост](#) ще повишат конкурентоспособността, устойчивостта и издръжливостта съответно на европейския морски производствен сектор и на пристанищата. Комисията също така ще гарантира, че Международната морска организация (ММО) договаря амбициозни мерки, например по отношение на пластмасовите гранули от изгубени контейнери, отпадъчните води и остатъците от системите за пречистване на отработени газове или процедурите за предварително измиване на химикаловози. Също така следва да се припомни, че морето е неразривно свързано с дейностите на сушата и обратно — въпрос, който ще бъде разгледан по-подробно в [стратегията за устойчивост на водните ресурси](#), която ще включва подход „от извора до морето“. Рамковата директива за морска стратегия е в процес на преразглеждане и скоро ще бъдат публикувани доклад за оценка и оценка на въздействието.

II. ОТГОВОРИ НА КОМИСИЯТА НА ОСНОВНИТЕ КОНСТАТАЦИИ И ОЦЕНКИ НА ЕСП

1. Правилата на ЕС за справяне със замърсяването от кораби

Комисията е твърдо решена да прилага съвременните правила за морска безопасност и намаляване на замърсяването на водите от кораби. В това отношение от ключово значение е

да се гарантира, че законодателството на ЕС в областта на морското дело е в съответствие с правилата на ММО.¹

През ноември 2024 г. бяха приети четири нови законодателни акта от т.нар. „пакет за морска безопасност“ в подкрепа на чистото, по-безопасното и модерното корабоплаване в ЕС. Те изменят съответните директиви относно: i) замърсяването от кораби, ii) държавния пристанищен контрол, iii) разследването на произшествия в областта на морския транспорт и iv) спазването на изискванията за държавата на знамето. С преразгледания „пакет“ се постига баланс, от една страна, между необходимостта да се гарантира високо качество на корабоплаването и, от друга страна, необходимостта да се запази конкурентоспособността на европейския сектор на корабоплаването, като същевременно се поддържат в разумни граници разходите за операторите и администрациите на държавите членки. Като цяло пакетът ще предостави на ЕС модерни инструменти в подкрепа на чистото корабоплаване чрез привеждане на правилата на ЕС в съответствие с международните стандарти, подобрявайки същевременно изпълнението и правоприлагането чрез укрепена рамка за сътрудничество между европейските и националните органи.²

Наскоро преразгледаната директива относно замърсяването от кораби³ включва в правото на ЕС международни стандарти и гарантира, че на лицата, отговорни за незаконното изхвърляне на замърсяващи вещества, се налагат възпиращи, ефективни и пропорционални санкции, за да се подобри морската безопасност и по-добре да се опази морската среда от замърсяване от кораби. С преразгледания законодателен акт се осигуряват яснота и съгласуваност с международните правила и процедури, по-специално с тези на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL), което е в интерес на опазването на морската среда. С преразгледаната директива относно замърсяването от кораби също така се разширява приложното поле на настоящата директива, така че да бъде обхванато и незаконното изхвърляне на вредни вещества в опакован вид, канализационни и твърди отпадъци, отпадъчни води и остатъци от системи за пречистване на отработени газове. Преработената директива установява укрепена правна рамка за административните наказания и тяхното ефективно прилагане, с която на националните органи се дава възможност да осигурят възпиращо и последователно налагане на санкции за инциденти, свързани със замърсяване от кораби, във всички европейски морета.⁴

С наскоро преразгледаната директива относно държавния пристанищен контрол⁵ (ДПК) се актуализират изискванията за инспектиране на корабите в пристанищата. Чрез нея в правото на ЕС се включва Международната конвенция от Найроби за изваждане на потънало имущество. Тази конвенция предоставя правно основание на подписалите я държави да изваждат, както и в случай че вече са извадили, останки от потънали кораби, които биха могли да окажат неблагоприятно въздействие върху безопасността на живота, стоките и имуществото по море, както и върху морската среда. Прилагането ѝ чрез системата за държавен пристанищен контрол означава, че плователните съдове, акостиращи в пристанища на ЕС, ще трябва да докажат

¹ Вж. констатация и оценка 14 на ЕСП.

² Вж. констатации и оценки 18—21 на ЕСП.

³ Директива (ЕС) 2024/3101 на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2024 г. за изменение на Директива 2005/35/ЕО по отношение на замърсяването от кораби и на въвеждането на административни санкции за нарушения <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:32024L3101>.

⁴ Вж. констатации и оценки 28, 63 и 64 на ЕСП.

⁵ Директива (ЕС) 2024/3099 на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2024 г. за изменение на Директива 2009/16/ЕО относно държавния пристанищен контрол <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:32024L3099>.

значително съответствие с тази конвенция или рискуват по-задълбочени проверки, като по този начин се насърчават повече държави да я ратифицират.

Наскоро преразгледаната директива относно разследването на произшествия в морския сектор⁶ увеличава капацитета на органите за разследване на произшествия да провеждат такива разследвания и да докладват за тях своевременно, експертно и независимо. С преразгледаната директива също така се актуализират няколко определения и препратки към съответното законодателство на ЕС и разпоредбите на ИМО, което дава възможност на органите за разследване на произшествия да провеждат по хармонизиран начин тези разследвания в целия ЕС. По отношение на изгубените в морето контейнери съгласно преразгледаната директива държавите членки трябва да докладват за тях на Европейската информационна платформа за морски произшествия, ако те се намират в техни води или ако принадлежат на кораби, плаващи под тяхно знаме. Освен това с директивата се създава система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация⁷, която изисква от държавите членки да гарантират, че капитанът на кораба, изгубил контейнери, докладва незабавно за това на съответната крайбрежна държава, като по този начин се осигурява мониторинг на изгубените контейнери на равнището на ЕС.⁸

Преразгледаната стратегия на ЕС за морска сигурност⁹ (ЕСМС), одобрена чрез заключения на Съвета през октомври 2023 г., предоставя всеобхватен подход за справяне със заплахите за морската сигурност. В стратегията са включени, наред с другото, различни действия за справяне с невзривени боеприпаси. Освен това между 2016 г. и 2022 г. Европейската комисия инвестира над 7 милиона евро в проекти, свързани с невзривени боеприпаси. В резултат на тези проекти се подобриха техниките за откриване и неутрализиране на невзривени боеприпаси и се разшириха познанията ни за заплахите от тях в морска среда.¹⁰

На втората конференция „Нашето Балтийско море“, организирана от Комисията в Паланга през септември 2023 г., министрите от държавите членки от региона на Балтийско море поеха няколко ангажимента: i) засилване на сътрудничеството с регионалните организации (Комисията за защита на морската среда в Балтийско море — HELCOM, Съвета на страните от Балтийско море — Балтийския съвет) за справяне с невзривените боеприпаси в Балтийско море; ii) запълване на пропуските в познанията и на правните пропуски и усъвършенстване на технологиите за отстраняване на невзривени боеприпаси; iii) приоритизиране на високорисковите зони, които да бъдат прочистени от невзривени боеприпаси; и iv) проучване на механизмите за финансиране в подкрепа на тези действия. С цел подкрепа за държавите членки в изпълнението на тези ангажименти Комисията даде началото на още проекти. Четири проекта вече се изпълняват или са в очакване на финансиране от Европейския фонд за морско дело, рибарство и аквакултури (ЕФМДРА), Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) или „Хоризонт Европа“. Последният засега проект (5,6 милиона евро) се изпълнява от Комисията по искане на Европейския парламент и е за разработване и изпитване на нови технологии за отстраняване на невзривени боеприпаси в Балтийско море. Този проект по-специално се очаква да изиграе ключова роля в прехода от етапа на „подготовка“ или „събиране на знания“ към етапа на почистване.

⁶ Директива (ЕС) 2024/3017 на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2024 г. за изменение на Директива 2009/18/ЕО за определяне на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1286/2011 на Комисията <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:32024L3017>.

⁷ Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация и отменяща Директива 93/75/ЕО на Съвета <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:32002L0059>.

⁸ Вж. констатации и оценки 29—31 на ЕСП.

⁹ Стратегия на ЕС за морска сигурност <https://www.consilium.europa.eu/media/67499/st14280-en23.pdf>.

¹⁰ Вж. констатация и оценка 37 на ЕСП.

В периода 2016—2024 г. ЕС е инвестирал общо над 24 милиона евро в свързани с невзривените боеприпаси проекти.

2. Изпълнение на правилата на ЕС за справяне със замърсяването от кораби и налагането на тяхното спазване

Комисията работи активно, за да предостави на държавите членки инструменти за откриване и справяне със замърсяването от кораби. На първо място, за откриване на замърсяване от кораби на държавите членки се предлага инструмент за спътниково наблюдение (услуга CleanSeaNet). На второ място, за да се преодолеят предполагаемите нередности, е създадена система за проверки в рамките на наскоро преразгледаната Директива за ДПК и Директивата за пристанищните приемни съоръжения¹¹, като и по двете са налице специални инструменти, поддържани от Европейската агенция по морска безопасност (ЕАМБ), в подкрепа на правоприлагането (системата за целеви подбор и докладване за държавния пристанищен контрол — THETIS и THETIS EU).

Директивата относно замърсяването от кораби не само включва международни стандарти, но също така предлага на държавите членки информация относно откриването на възможни разливи. Услугата CleanSeaNet е европейската спътникова услуга на ЕАМБ за наблюдение на нефтени разливи и откриване на плавателни съдове. Специална група от експерти от държавите членки заседава редовно всяка година от 2007 г. насам и предлага технически решения за технологията и методиките, използвани от CleanSeaNet, както и за тяхната надеждност и ефективност. Групата участва в подготовката на подобренията, планирани в CleanSeaNet в резултат на наскоро изменената Директива относно замърсяването от кораби.

Налице са и полезни взаимодействия между услугите за спътниково наблюдение, използвани за Директивата относно замърсяването от кораби (CleanSeaNet), и системата за целеви подбор и докладване за държавния пристанищен контрол (THETIS). Например чрез THETIS органите на държавите членки имат достъп до предишните констатации от проверките на държавния пристанищен контрол на кораби и могат да използват тази информация, за да преценят дали даден кораб е заподозрян в незаконно изхвърляне. Държавите членки могат също така да използват THETIS, за да поискат от органите на друга държава членка (напр. следващото пристанище на акостиране) да проверят заподозрения кораб. Те могат също така да използват THETIS EU, за да установят дали конкретният кораб е бил проверен във връзка с управлението си на отпадъци и дали е депозирал въпросните отпадъци в пристанищното приемно съоръжение на предишното пристанище на акостиране.

Данните за ЕС се събират от интегрираните морски услуги в SafeSeaNet, CleanSeaNet, THETIS и THETIS EU. Това улеснява вземането на решение дали да се провери, или не предполагаем инцидент, свързан със замърсяване. Следователно държавите членки разполагат със специален център на ЕС, поддържан от ЕАМБ, в подкрепа на откриването и справянето със замърсяването от кораби.¹²

Директивата за пристанищните приемни съоръжения налага изисквания за предаване на отпадъци от корабите в пристанищата. Докато Директивата относно замърсяването от кораби възпира незаконното изхвърляне на такива отпадъци в морето, Директивата за пристанищните

¹¹ Директива (ЕС) 2019/883 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. относно пристанищните приемни съоръжения за предаване на отпадъци от кораби, за изменение на Директива 2010/65/ЕС и за отмяна на Директива 2000/59/ЕО <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/883/oj>.

¹² Вж. констатации и оценки 41—53 на ЕСП.

приемни съоръжения въвежда правилното събиране и управление на отпадъците. Задължението за предаване съгласно в Директивата за пристанищните приемни съоръжения намират отражение забраните за изхвърляне в Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL). Корабите трябва да докладват за своите предварителни уведомления за отпадъци и потвърждения за приемане на отпадъци, които съставляват основата на регистрираните в THETIS EU проверки. Комисията наблюдава броя на проверките и контролира дали годишната цел е постигната.¹³

С наскоро преразгледаната директива относно държавния пристанищен контрол (ДПК) се подобрява система за проверка на чуждестранни кораби в пристанища на държави, различни от държавата на знамето, от служители, извършващи държавен пристанищен контрол, за да се провери дали компетентността на капитана, офицерите и екипажа на борда, състоянието на кораба и неговото оборудване отговаря на изискванията на международните конвенции и — в ЕС — на приложимото право на ЕС. Като такъв ДПК е важен фактор за гарантиране на морската безопасност и за опазване на морската среда. Преразгледаната директива: i) актуализира законодателството на ЕС и го привежда в съответствие с международните правила и процедури, зададени в Парижкия меморандум за разбирателство и конвенциите на Международната морска организация (ИМО), ii) осигурява защита на риболовните кораби, техните екипажи и околната среда, включително чрез въвеждане на доброволен режим за инспекции на по-големите риболовни кораби (с дължина над 24 метра), iii) гарантира ефикасен и хармонизиран подход за извършване на проверки на ДПК.¹⁴

3. Рамка на ЕС за мониторинг на замърсяването от кораби

През 2008 г. ЕС прие [Рамковата директива за морска стратегия](#)¹⁵ (РДМС), за да поддържа чисти, здравословни, продуктивни и устойчиви морски екосистеми, като осигурява по-устойчиво използване на морските ресурси.

Директивата изисква от държавите членки да разработят национални морски стратегии, за да постигнат или поддържат, където съществува, „добро състояние на околната среда“ в 11 дескриптора, включително замърсители и отпадъци в морските води. Това състояние трябваше да бъде постигнато до 2020 г. Морските стратегии включват редовни оценки на морската среда, определяне на цели и задачи, създаване на програми за мониторинг и въвеждане на мерки за подобряване на състоянието на морските води. Стратегиите трябва да бъдат актуализирани на всеки шест години. Тъй като това е рамкова директива, програмите за мониторинг, разработени от държавите членки, могат да използват и различни други европейски или регионални и международни мерки за мониторинг. Комисията работи усилено за подобряването на програмите за мониторинг на държавите членки и издаде [два доклада](#), в които дава насоки на държавите членки във връзка с усилията им за мониторинг, като същевременно участва в непрекъснат диалог чрез общата стратегия за изпълнение на РДМС. РДМС е в процес на преразглеждане.¹⁶

¹³ Вж. констатации и оценки 54—58 на ЕСП.

¹⁴ Вж. констатации и оценки 59—61 на ЕСП.

¹⁵ Директива 2008/56/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. за създаване на рамка за действие на Общността в областта на политиката за морска среда (Рамкова директива за морска стратегия), ОВ L 164, 25.6.2008 г., стр. 19—40 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=celex%3A32008L0056>

¹⁶ Вж. констатации и оценки 73—91 на ЕСП.

III. ОТГОВОРИ НА КОМИСИЯТА НА ПРЕПОРЪКИТЕ НА ЕСП

Препоръка 1 — Да се подобри функционирането и ефективността на инструментите на Европейската агенция по морска безопасност за сигнализиране на замърсяване

(Целеви срок за изпълнение — 2027 г.)

Комисията следва с подкрепата на Европейската агенция по морска безопасност:

- а) да предостави насоки на държавите членки относно действията, които трябва да бъдат предприети, и задълженията за докладване, свързани със сигналите на системата CleanSeaNet;**

Комисията **приема** тази препоръка.

Комисията с подкрепата на ЕАМБ ще продължи да работи с държавите членки, по-специално в рамките на групата на ползвателите на CleanSeaNet, и ще ги насърчава да предприемат действия и да докладват за последващите действия във връзка със сигналите в CleanSeaNet (установени в CleanSeaNet предполагаеми инциденти, свързани със замърсяване). Заедно с групата на ползвателите на CleanSeaNet ще бъдат разработени конкретни насоки във връзка с CleanSeaNet. Комисията с подкрепата на ЕАМБ ще публикува насоки за определяне на подробни правила относно процедурата за докладване, така че държавите членки да могат да изпълняват задълженията си за докладване, които ще започнат да се прилагат през 2027 г.

- б) да разработи технология и методология за изпращане на сигнали за замърсители, различни от нефт; както и**

Комисията **приема** тази препоръка.

Комисията с подкрепата на ЕАМБ ще подобри функционирането на CleanSeaNet, така че да може да сигнализира на държавите членки за повече видове замърсители, например отпадъчни води, отпадъци, изгубени контейнери. Тази задача е планирана като част от проекта за адаптиране на ИТ инструментите, поддържани от ЕАМБ, към нуждите на изменената Директива относно замърсяването от кораби. Графикът на проекта е съобразен с графика за транспониране на директивата.

- в) да извърши оценка на надеждността на сигналите за замърсяване, изпращани от ЕАМБ, и на това дали действията на държавите членки в отговор на тези сигнали са ефективни.**

Комисията **приема** тази препоръка.

Комисията ще наблюдава действията на държавите членки в отговор на сигналите в CleanSeaNet и ще докладва за броя на установените, проверените и потвърдените инциденти, свързани със замърсяване, в CleanSeaNet. Информацията относно надеждността на CleanSeaNet ще бъде анализирана чрез кръстосана проверка със случаите на потвърдени инциденти, докладвани от държавите членки, като се отбелязва, че времето на наблюдение и видът на активите, използвани при проверката, са от първостепенно значение, за да се гарантира

ефективността на проверката на място. Информацията за ефективността на действията на държавите членки ще бъде получена, като се сравни колко от проверените инциденти са били и потвърдени. Такъв анализ може да се извърши само след като новите задължения за докладване станат задължителни за държавите членки, т.е. след крайния срок за транспониране през юли 2027 г. До края на 2027 г. могат да се очакват предварителни данни за оценка на надеждността на сигналите, тъй като към този момент ще са минали само пет месеца от транспонирането на директивата. Тази информация ще бъде непълна, тъй като първият срок за докладване на информацията относно наказанията, наложени през предходната календарна година в случай на потвърден инцидент, е 30 юни 2028 г.

Препоръка 2 — Да се засили мониторингът на задължителните проверки, извършвани от държавите членки съгласно директивите на ЕС

(Целеви срок за изпълнение — 2028 г.)

Комисията следва с подкрепата на ЕАМБ да подобри начина на докладване от страна на държавите членки относно спазването им на изискванията на директивите на ЕС за извършване на проверки и налагане на наказания или санкции, например като определи срокове и формати на докладване и показатели,

Комисията **приема** тази препоръка.

По отношение на замърсяването от кораби Комисията с подкрепата на ЕАМБ ще създаде нов инструмент за докладване за прилагането на изменената Директива относно замърсяването от кораби, с цел извършване на проверки дали държавите членки разследват предполагаеми инциденти и прилагат наказанията в случаите, когато замърсяването е потвърдено и нарушителят е бил идентифициран. Крайният срок за докладване ще бъде 30 юни всяка година за наказанията, наложени през предходната календарна година. Комисията с подкрепата на ЕАМБ ще изготви формат за докладване и ще сподели с обществеността набор от показатели за замърсяването от кораби. Новите показатели могат да бъдат обявени едва след като новите задължения за докладване станат задължителни, т.е. до края на 2028 г., когато ще са готови първите доклади.

По отношение на проверките на държавния пристанищен контрол в изменената директива се предвижда засилено обучение на инспекторите на държавите членки с цел подобряване на качеството на проверките, като също така се съкращава срокът, в който инспектиращите държави членки ще трябва да представят докладите си от проверките в базата данни на ЕС — сега този срок ще бъде определен на 72 часа.

Препоръка 3 — Последващи действия във връзка с разрастването във финансираните от ЕС проекти

(Целеви срок за изпълнение — 2026 г.)

Комисията заедно с държавите членки следва да предприеме последващи действия във връзка с разрастването, което засяга финансирани от ЕС проекти за справяне със замърсяването от кораби.

Комисията **приема частично** тази препоръка.

Както ЕСП посочва, няколко програми на ЕС за финансиране се използват за осигуряване на средства за проекти за справяне със замърсяването от кораби. – И обратно, нито една от програмите на ЕС за финансиране не цели единствено решаване на проблема със замърсяването от кораби. Следователно тази препоръка трябва да се разглежда във връзка с всяка програма за финансиране, която включва проекти за справяне със замърсяването от кораби. –

В рамките на Европейския фонд за морско дело, рибарство и аквакултури и ЕФМДРА по-голямата част от проектите за справяне със замърсяването от кораби са под споделеното управление на Комисията и държавите членки. Комисията ще работи с държавите членки и ще повдигне въпроса за разрастването като постоянна точка на срещите за годишен преглед на качеството на изпълнение на ЕФМДРА, за да се насърчи използването на средства за проекти и за разрастването им, като например посочените в приложение VI към настоящия доклад на ЕСП. Оценката на въпросите, свързани с разрастването на проекти, остава обаче в сферата на компетентност на държавите членки.

В рамките на „Хоризонт Европа“ партньорството за устойчива синя икономика има за цел като цяло да намали въздействието на синята икономика върху морската и крайбрежната среда. При все че партньорството не се занимава специално с проблема със замърсяването от кораби посредством конкретна дейност, то „ще допринесе за иновативни и устойчиви концепции за малките и средните плователни съдове и корабоплаването за развлечение“, както се посочва в Стратегическата програма за научни изследвания и иновации за 2024 г.¹⁷ В мисията на ЕС „Възстановяване на нашите океани и води“ също се разглежда целта за намаляване на замърсяването в океаните, моретата и водите и се подкрепя неутралната по отношение на въглеродните емисии синя икономика¹⁸. В рамките на партньорството за устойчива синя икономика и мисията на ЕС „Възстановяване на нашите океани и води“ Комисията ще разгледа въпросите, засягащи разрастването на подпомаганите проекти, тъй като това е част от техните основни цели.

Поради специфичното структуриране на други програми за финансиране, които могат да включват проекти за справяне със замърсяването от кораби, Комисията не е в състояние да приложи препоръката към тези програми. –

Препоръка 4 — Да се подобрят докладването и мониторингът във връзка с екологичното състояние на морските води

(Целеви срок за изпълнение — 2027 г.)

Комисията следва да хармонизира в по-голяма степен мониторинга и докладването относно замърсителите и морските отпадъци както между държавите членки, така и към самата нея. Това включва получаването на достъп до съпоставими изходни данни с цел по-добро измерване на напредъка в състоянието на морската среда.

Комисията **приема** тази препоръка.

Комисията вече работи с държавите членки за подобряване на хармонизирането на мониторинга и докладването чрез общата стратегия за изпълнение на Рамковата директива за

¹⁷ [sustainable_blue_economy_partnership_strategic_research_and_innovation_agenda_2024.pdf](#) (стр. 8)

¹⁸ Възстановяване на нашите океани и води — Европейска комисия

морска стратегия. Комисията ще продължи да работи с държавите членки за още повече резултати в тази посока. Комисията извършва оценка на Рамковата директива за морска стратегия и поради това в рамките на тази оценка ще разгледа и задълженията за мониторинг и докладване. Комисията може да предложи необходимите изменения в законодателството. Тя обаче не може да предопредели резултата от оценката на въздействието. Чрез своите рамкови програми за научни изследвания и иновации ЕС финансира набор от проекти, насочени, наред с другото, към хармонизиране на мониторинга и оценката на замърсяването с пластмаси. [Стратегическият план на „Хоризонт Европа“ за периода 2025—2027 г.](#) също включва необходимостта от разглеждане и мониторинг на замърсяването на сладките и морските води от извора до морето. Комисията се стреми непрекъснато да укрепва връзката между научните изследвания и изготвянето и изпълнението на политиките и решително подкрепя включването на резултатите от проектите в изпълнението на РДМС.