



RESPOSTAS DA COMISSÃO EUROPEIA

AO RELATÓRIO ESPECIAL DO TRIBUNAL DE CONTAS EUROPEU

Combate à poluição marinha por navios:

medidas da UE ainda navegam por águas revoltas

Índice

I. SÍNTESE DAS RESPOSTAS DA COMISSÃO	2
II. RESPOSTAS DA COMISSÃO ÀS PRINCIPAIS OBSERVAÇÕES DO TCE	2
1. Normas da UE sobre a poluição por navios.....	2
2. A execução e a garantia de aplicação das normas da UE sobre a poluição por navios	4
3. Quadro da UE para o acompanhamento da poluição por navios.....	6
III. RESPOSTAS DA COMISSÃO ÀS RECOMENDAÇÕES DO TCE	6
Recomendação 1 — Melhorar o funcionamento e a eficácia das ferramentas de alerta da EMSA sobre casos de poluição.....	6
Recomendação 2 — Reforçar o acompanhamento dos controlos obrigatórios dos Estados-Membros ao abrigo das diretivas da UE.....	7
Recomendação 3 — Dar seguimento às questões relacionadas com a ampliação dos projetos financiados pela UE.....	8
Recomendação 4 — Melhorar a comunicação de informações e o acompanhamento do estado ambiental das águas marinhas.....	9

O presente documento apresenta as respostas da Comissão Europeia às observações constantes de um relatório especial do Tribunal de Contas Europeu, em conformidade com o artigo 265.º do [Regulamento Financeiro](#), a publicar juntamente com o relatório especial.

I. SÍNTESE DAS RESPOSTAS DA COMISSÃO

A Comissão Europeia congratula-se com o relatório especial do Tribunal de Contas Europeu (TCE) sobre as medidas da UE de combate à poluição marinha por navios. A Comissão reconhece que, após anos de progressos na consecução dos seus ambiciosos objetivos de prevenção da poluição para o meio marinho através da [Diretiva-Quadro Estratégia Marinha](#), são necessários esforços e métodos adicionais para combater a poluição marinha por navios.

O [Pacto Ecológico Europeu](#) reafirma a ambição da Comissão de proteger a sua população contra riscos e impactos relacionados com o ambiente, criando as condições necessárias para alcançar um planeta saudável para todos. A Comissão adotou várias iniciativas da UE destinadas a reduzir a poluição causada pelo transporte marítimo nos seus mares, em consonância com a [Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente](#) e o [Plano de Ação para a Poluição Zero](#). Tornar o transporte marítimo mais sustentável é fundamental para cumprir as metas e os objetivos do Pacto Ecológico Europeu, fazendo avançar os nossos objetivos climáticos, bem como as ambições em matéria de biodiversidade e de poluição zero. O setor marítimo envida esforços para alcançar esses objetivos, estando a ser realizados muitos progressos.

A Comissão terá em conta o relatório em apreço nas próximas iniciativas políticas da UE e na execução das iniciativas existentes. Um [Pacto Europeu dos Oceanos](#) assegurará a coerência em todos os domínios de intervenção relacionados com os oceanos. Centrar-se-á no apoio a zonas oceânicas e costeiras resilientes e saudáveis, na promoção da economia azul, na gestão coerente da utilização dos nossos mares e oceanos e no desenvolvimento de uma agenda abrangente para o conhecimento, a inovação e o investimento do meio marinho. Uma nova [Estratégia dos Portos da UE](#) e uma [Estratégia Marítima Industrial](#) reforçarão, respetivamente, a competitividade, a sustentabilidade e a resiliência do setor da indústria transformadora marítima e dos portos da Europa. A Comissão assegurará igualmente que sejam acordadas pela Organização Marítima Internacional (OMI) medidas ambiciosas, por exemplo, sobre péletes de plástico provenientes de contentores perdidos, águas de descarga e resíduos provenientes de sistemas de tratamento de efluentes gasosos ou procedimentos de pré-lavagem para navios-tanque para o transporte de produtos químicos. Além disso, importa recordar que o mar está intrinsecamente ligado a atividades em terra e vice-versa, uma questão que será analisada de forma mais aprofundada na [Estratégia de Resiliência Hídrica](#) que incluirá uma abordagem da nascente até ao mar. A Diretiva-Quadro Estratégia Marinha está a ser revista e será publicado a breve trecho um relatório de avaliação e uma avaliação de impacto.

II. RESPOSTAS DA COMISSÃO ÀS PRINCIPAIS OBSERVAÇÕES DO TCE

1. Normas da UE sobre a poluição por navios

A Comissão está plenamente empenhada na aplicação de regras modernas em matéria de segurança marítima e na redução da poluição da água por navios. Neste contexto, é fundamental garantir a conformidade da legislação marítima da UE com as regras da OMI¹.

¹ Ver a observação 14 do TCE.

Em novembro de 2024 foram adotados quatro novos atos legislativos do chamado «pacote de segurança marítima» para apoiar um transporte marítimo limpo, mais seguro e moderno na UE. Esses atos legislativos alteram as diretivas pertinentes em matéria de: i) poluição por navios, ii) inspeção pelo Estado do porto, iii) investigação de acidentes no setor do transporte marítimo e iv) cumprimento das obrigações do Estado de bandeira. O «pacote» revisto alcança um equilíbrio entre, por um lado, a necessidade de assegurar uma elevada qualidade do transporte marítimo e, por outro, a necessidade de salvaguardar a competitividade do setor do transporte marítimo europeu, mantendo simultaneamente custos razoáveis para os operadores e as administrações dos Estados-Membros. De um modo geral, dotará a UE de instrumentos modernos para apoiar o transporte marítimo limpo, alinhando as regras da UE com as normas internacionais e melhorando simultaneamente a sua aplicação e execução através de um quadro de cooperação reforçado entre as autoridades europeias e nacionais².

A **Diretiva Poluição por Navios revista**³ incorpora normas internacionais no direito da UE, assegurando que os responsáveis por descargas ilegais de substâncias poluentes são sujeitos a sanções dissuasivas, eficazes e proporcionadas, a fim de melhorar a segurança marítima e de reforçar a proteção do meio marinho contra a poluição por navios. A legislação revista garante clareza e coerência com as regras e os procedimentos internacionais, em especial os da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL), no interesse da proteção do meio marinho. A Diretiva Poluição por Navios revista também alarga o âmbito de aplicação da atual diretiva de modo a abranger as descargas ilegais de substâncias nocivas embaladas, águas residuais, lixo e águas de descarga, bem como resíduos provenientes de sistemas de tratamento de efluentes gasosos. Estabeleceu igualmente um quadro jurídico reforçado para as sanções administrativas e a sua aplicação efetiva, permitindo às autoridades nacionais assegurar a aplicação de sanções dissuasivas e coerentes em caso de incidentes de poluição por navios em todos os mares europeus⁴.

A **Diretiva relativa à inspeção pelo Estado do porto recentemente revista**⁵ atualiza os requisitos para a inspeção de navios no porto. Incorpora no direito da UE a Convenção Internacional de Nairóbi sobre a Remoção dos Destroços. Esta convenção constitui a base jurídica para os Estados signatários retirarem ou mandarem retirar os destroços suscetíveis de afetar negativamente a segurança de vidas humanas, mercadorias e bens no mar, assim como o meio marinho. A sua aplicação através do regime de inspeção pelo Estado do porto significa que os navios que fazem escala nos portos da UE terão de demonstrar o cumprimento substancial desta convenção ou arriscar-se a inspeções mais aprofundadas, incentivando assim mais Estados a ratificá-la.

A **Diretiva relativa à investigação de acidentes no setor do transporte marítimo recentemente revista**⁶ reforça a capacidade dos organismos de investigação de acidentes para realizarem e comunicarem as investigações de acidentes de forma atempada, especializada e independente. A diretiva revista atualiza igualmente várias definições e referências à legislação pertinente da UE e à regulamentação da OMI, a fim de permitir que os organismos de investigação de acidentes realizem essas investigações de forma harmonizada em toda a UE. No que respeita aos contentores perdidos no mar, a diretiva prevê que os Estados-Membros têm de os registar na Plataforma Europeia de

² Ver as observações 18 a 21 do TCE.

³ Diretiva (UE) 2024/3101 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2024, que altera a Diretiva 2005/35/CE no respeitante à poluição por navios e à introdução de sanções administrativas em caso de infrações https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=OJ:L_202403101.

⁴ Ver as observações 28, 63 e 64 do TCE.

⁵ Diretiva (UE) 2024/3009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2024, que altera a Diretiva 2009/16/CE relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32024L3099>.

⁶ Diretiva (UE) 2024/3017 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2024, que altera a Diretiva 2009/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo e revoga o Regulamento (UE) n.º 1286/2011 da Comissão https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=OJ%3AL_202403017.

Informações sobre Acidentes Marítimos, caso se encontrem na suas águas ou provenham de navios que arvoem o seu pavilhão. Além disso, a diretiva relativa à instituição de um sistema de acompanhamento e de informação do tráfego de navios⁷ exige que os Estados-Membros assegurem que o comandante de um navio que perdeu alguns contentores comunique imediatamente os contentores perdidos ao Estado costeiro em causa, o que significa que o acompanhamento dos contentores perdidos está abrangido a nível da UE⁸.

A [Estratégia de Segurança Marítima da União Europeia revista](#)⁹ (EESM), aprovada através das Conclusões do Conselho de outubro de 2023, prevê uma abordagem global para fazer face às ameaças à segurança marítima. A estratégia inclui, entre outras, várias ações para combater os engenhos explosivos não detonados (UXO). A título complementar, entre 2016 e 2022, a Comissão Europeia investiu mais de sete milhões de EUR em projetos específicos relacionados com os UXO. Os resultados destes projetos reforçaram as técnicas de deteção e neutralização de UXO e expandiram os nossos conhecimentos sobre as ameaças dos UXO no meio marinho¹⁰.

Na conferência «O Nosso Báltico 2.0» organizada pela Comissão em Palanga, em setembro de 2023, os ministros dos Estados-Membros do mar Báltico assumiram vários compromissos: i) reforçar a cooperação com as organizações regionais (Comissão para a proteção do meio marinho do mar Báltico — HELCOM, Conselho dos Estados do Mar Báltico — CEMB), a fim de combater os UXO no mar Báltico, ii) colmatar lacunas jurídicas e de conhecimentos e promover tecnologias para a remoção de UXO, iii) dar prioridade às zonas de alto risco para a eliminação de UXO e iv) explorar mecanismos de financiamento para apoiar estas ações. A fim de ajudar os Estados-Membros a cumprir estes compromissos, a Comissão lançou novos projetos. Quatro projetos já estão em curso ou estão prestes a receber financiamento do Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos, das Pescas e da Aquicultura (FEAMPA), do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER) ou do Horizonte Europa. O projeto mais recente (5,6 milhões de EUR) é executado pela Comissão, a pedido do Parlamento Europeu, para desenvolver e testar novas tecnologias para a remoção de UXO no mar Báltico. Espera-se que este projeto, em particular, desempenhe um papel fundamental na transição da fase «preparatória» ou de «recolha de conhecimentos» para a fase de limpeza.

No total, entre 2016 e 2024, a UE investiu, até à data, mais de 24 milhões de EUR em projetos relacionados com os UXO.

2. A execução e a garantia de aplicação das normas da UE sobre a poluição por navios

A Comissão está empenhada em fornecer aos Estados-Membros instrumentos para detetar e combater a poluição por navios. Em primeiro lugar, para detetar a poluição por navios, é disponibilizado aos Estados-Membros um instrumento de vigilância por satélite (serviço CleanSeaNet). Em segundo lugar, para fazer face a suspeitas de irregularidades, é criado um sistema de inspeções no âmbito da Diretiva relativa à inspeção pelo Estado do porto recentemente revista e da Diretiva Meios Portuários de Receção¹¹, ambas com instrumentos específicos alojados pela

⁷ Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios e que revoga a Diretiva 93/75/CEE do Conselho <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32002L0059>.

⁸ Ver as observações 29 a 31 do TCE.

⁹ Estratégia de Segurança Marítima da União Europeia <https://www.consilium.europa.eu/media/67499/st14280-en23.pdf>.

¹⁰ Ver a observação 37 do TCE.

¹¹ Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, relativa aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios, que altera a Diretiva 2010/65/UE e revoga a Diretiva 2000/59/CE <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/883/oj>.

Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA) para apoiar a aplicação da lei (o sistema de direcionamento e comunicação de informações para o controlo pelo Estado do porto — THETIS e THETIS EU).

A Diretiva Poluição por Navios não só incorpora normas internacionais, como também fornece aos Estados-Membros informações sobre a deteção de possíveis derrames. O serviço CleanSeaNet é o serviço europeu de deteção de navios e monitorização do derrame de hidrocarbonetos por satélite da EMSA. Um grupo específico de peritos dos Estados-Membros reúne-se regularmente todos os anos desde 2007 e apresenta soluções técnicas para a tecnologia e as metodologias utilizadas pelo CleanSeaNet, bem como para a sua fiabilidade e eficácia. O grupo está envolvido na preparação das melhorias previstas no CleanSeaNet na sequência da nova alteração da Diretiva Poluição por Navios.

Existem igualmente sinergias entre os serviços de vigilância por satélite utilizados para a Diretiva Poluição por Navios (CleanSeaNet) e o sistema de direcionamento e comunicação de informações para a inspeção de navios pelo Estado do porto (THETIS). Por exemplo, através do THETIS, as autoridades dos Estados-Membros têm acesso aos resultados anteriores das inspeções do controlo pelo Estado do porto e podem utilizar essas informações para avaliar se um navio é suspeito de uma descarga ilegal. Os Estados-Membros podem também utilizar o THETIS para solicitar à autoridade de outro Estado-Membro (por exemplo, o próximo porto de escala) que inspecione o navio suspeito. Podem ainda utilizar o THETIS EU para verificar se o navio em causa foi inspecionado relativamente à gestão de resíduos e se deixou os resíduos em questão no meio portuário de receção do porto de escala anterior.

Os dados são recolhidos para a UE pelos serviços marítimos integrados no SafeSeaNet, CleanSeaNet, THETIS e THETIS EU, o que facilita a decisão de verificar ou não o possível incidente de poluição. Por conseguinte, os Estados-Membros dispõem de uma plataforma específica da UE alojada pela EMSA para apoiar a deteção e o combate à poluição por navios¹².

A Diretiva Meios Portuários de Receção impõe requisitos para a entrega de resíduos de navios aos portos. Enquanto a Diretiva Poluição por Navios desencoraja a descarga ilegal desses resíduos no mar, a Diretiva Meios Portuários de Receção aplica a recolha e a gestão adequadas dos resíduos. A obrigação de entrega prevista na Diretiva Meios Portuários de Receção reflete a das proibições de descarga previstas na Convenção MARPOL. Os navios têm de comunicar as suas notificações prévias de resíduos e notas de recebimento de resíduos, que constituem a base para as inspeções registadas no THETIS EU. A Comissão acompanha as taxas de inspeção e verifica se o objetivo anual foi atingido¹³.

A Diretiva relativa à inspeção pelo Estado do porto recentemente revista melhora o sistema de inspeção de navios estrangeiros em portos de Estados que não o Estado do pavilhão por inspetores do Estado do porto, a fim de verificar se a competência do comandante, dos oficiais e da tripulação a bordo, o estado do navio e o respetivo equipamento cumprem as prescrições das convenções internacionais e, na UE, o direito da UE aplicável. Como tal, o controlo pelo Estado do porto é importante para garantir a segurança marítima e a proteção do meio marinho. A diretiva revista: i) atualiza a legislação da UE e harmoniza-a com as regras e os procedimentos internacionais estabelecidos no Memorando de Entendimento de Paris e nas convenções da OMI, ii) protege os navios de pesca, as suas tripulações e o ambiente, nomeadamente através da introdução de um regime de inspeções voluntárias para os grandes navios de pesca (de comprimento superior a 24 metros), e iii) assegura uma abordagem eficiente e harmonizada para a realização de inspeções pelo Estado do porto¹⁴.

¹² Ver as observações 41 a 53 do TCE.

¹³ Ver as observações 54 a 58 do TCE.

¹⁴ Ver as observações 59 a 61 do TCE.

3. Quadro da UE para o acompanhamento da poluição por navios

Em 2008, a UE adotou a [Diretiva-Quadro Estratégia Marinha](#)¹⁵ para manter ecossistemas marinhos limpos, saudáveis, produtivos e resilientes, assegurando simultaneamente uma utilização mais sustentável dos recursos marinhos.

A diretiva exige que os Estados-Membros elaborem estratégias marinhas nacionais para alcançar ou manter, caso exista, o «bom estado ambiental», em 11 descritores, incluindo contaminantes e lixo marinho. Esse estado deveria ter sido alcançado até 2020. As estratégias marinhas incluem avaliações regulares do meio marinho, a fixação de objetivos e metas, o estabelecimento de programas de acompanhamento e a aplicação de medidas para melhorar o estado das águas marinhas. Estas estratégias devem ser atualizadas em ciclos de seis anos. Uma vez que se trata de uma diretiva-quadro, os programas de acompanhamento elaborados pelos Estados-Membros podem também basear-se em vários outros esforços de acompanhamento da UE ou regionais e internacionais. A Comissão está empenhada em melhorar os programas de acompanhamento dos Estados-Membros e publicou [dois relatórios](#) para orientar os Estados-Membros nos seus esforços nesse âmbito, encetando simultaneamente um diálogo contínuo através da estratégia comum de aplicação da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha. Esta diretiva está atualmente em processo de revisão¹⁶.

III. RESPOSTAS DA COMISSÃO ÀS RECOMENDAÇÕES DO TCE

Recomendação 1 — Melhorar o funcionamento e a eficácia das ferramentas de alerta da EMSA sobre casos de poluição

(Prazo de execução: 2027)

A Comissão deve, com o apoio da EMSA:

- (a) Fornecer orientações aos Estados-Membros sobre as medidas a tomar e as obrigações de comunicação de informações relacionadas com os alertas do CleanSeaNet;**

A Comissão **aceita** esta recomendação.

A Comissão, com o apoio da EMSA, continuará a colaborar com os Estados-Membros, especificamente no fórum do grupo de utilizadores do CleanSeaNet, e incentivá-los-á a tomar medidas e a apresentar relatórios sobre o seguimento dado aos alertas do CleanSeaNet (eventuais incidentes de poluição CleanSeaNet detetados). Em conjunto com o grupo de utilizadores do CleanSeaNet, serão elaboradas orientações específicas relacionadas com o CleanSeaNet. A Comissão, com o apoio da EMSA, publicará orientações que estabelecem regras pormenorizadas

¹⁵ Diretiva 2008/56/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, que estabelece um quadro de ação comunitária no domínio da política para o meio marinho (Diretiva-Quadro Estratégia Marinha), JO L 164 de 25.6.2008, p. 19 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex:32008L0056>.

¹⁶ Ver as observações 73 a 91 do TCE.

sobre o procedimento de comunicação de informações, para que os Estados-Membros possam cumprir as suas obrigações de comunicação de informações, que têm início em 2027.

(b) Desenvolver a tecnologia e a metodologia para alertas sobre outros poluentes além dos hidrocarbonetos; e

A Comissão **aceita** esta recomendação.

A Comissão, com o apoio da EMSA, reforçará o CleanSeaNet para que possa alertar os Estados-Membros para mais tipos de poluentes, por exemplo, águas residuais, lixo ou contentores perdidos. Esta tarefa está prevista no âmbito do projeto de adaptação das ferramentas informáticas alojadas pela EMSA às necessidades da Diretiva Poluição por Navios alterada. O calendário do projeto está em consonância com o calendário de transposição da diretiva.

(c) Avaliar a fiabilidade dos alertas da EMSA sobre casos de poluição e a eficácia das ações dos Estados-Membros em resposta aos alertas.

A Comissão **aceita** esta recomendação.

A Comissão acompanhará as ações dos Estados-Membros em resposta aos alertas do CleanSeaNet e comunicará o número de eventuais incidentes de poluição CleanSeaNet detetados, verificados e confirmados. As informações sobre a fiabilidade do CleanSeaNet serão analisadas por verificação cruzada com os casos de incidentes confirmados comunicados pelos Estados-Membros, assinalando que o tempo de observação e o tipo de ativos utilizados na verificação são da maior importância para garantir a eficácia da verificação no local. A informação sobre a eficácia da ação dos Estados-Membros será obtida através da comparação do número de incidentes verificados que se tornaram incidentes confirmados. Essa análise só pode ter lugar quando as novas obrigações de comunicação de informações se tornarem vinculativas para os Estados-Membros, ou seja, após o prazo de transposição, em julho de 2027. Até ao final de 2027, podem esperar-se dados preliminares para avaliar a fiabilidade dos alertas, uma vez que a diretiva estará transposta há apenas cinco meses. Estes dados estarão incompletos, uma vez que o primeiro prazo para a comunicação de informações sobre as sanções impostas durante o ano civil anterior em caso de incidente confirmado é 30 de junho de 2028.

Recomendação 2 — Reforçar o acompanhamento dos controlos obrigatórios dos Estados-Membros ao abrigo das diretivas da UE

(Prazo de execução: 2028)

A Comissão deve, com o apoio da EMSA, melhorar a forma como os Estados-Membros comunicam informações sobre o cumprimento dos requisitos previstos nas diretivas da UE em matéria de realização de controlos e imposição de sanções, através, por exemplo, da definição de indicadores e de prazos e formatos para a comunicação de informações.

A Comissão **aceita** esta recomendação.

No que respeita à Diretiva Poluição por Navios, a Comissão, com o apoio da EMSA, criará um novo instrumento de comunicação de informações para a aplicação da Diretiva Poluição por Navios alterada, a fim de examinar se os Estados-Membros verificam eventuais incidentes e aplicam sanções nos casos em que a poluição tenha sido confirmada e o infrator tenha sido identificado. O

prazo para a comunicação de informações é 30 de junho de cada ano para as sanções aplicadas durante o ano civil anterior. A Comissão, com o apoio da EMSA, preparará um modelo de comunicação de informações e partilhará com o público um conjunto de indicadores sobre a poluição por navios. Os novos indicadores só podem ser partilhados depois de as novas obrigações de comunicação de informações se tornarem vinculativas, ou seja, até ao final de 2028, quando os primeiros relatórios estiverem disponíveis.

No que respeita às inspeções pelo Estado do porto, a diretiva alterada prevê o reforço da formação dos inspetores dos Estados-Membros com vista a melhorar a qualidade das inspeções, bem como encurta o prazo dentro do qual os Estados-Membros que efetuam inspeções têm de apresentar os seus relatórios de inspeção à base de dados da UE — que será agora fixado em 72 horas.

Recomendação 3 — Dar seguimento às questões relacionadas com a ampliação dos projetos financiados pela UE

(Prazo de execução: 2026)

A Comissão, juntamente com os Estados-Membros, deve dar seguimento às questões relacionadas com a ampliação e que afetam os projetos financiados pela UE que combatem a poluição por navios.

A Comissão **aceita parcialmente** esta recomendação.

Tal como salientado pelo TCE, são utilizados vários programas de financiamento da UE para financiar projetos de combate à poluição por navios. Em contrapartida, nenhum dos programas de financiamento da UE se dedica exclusivamente à poluição por navios. Por conseguinte, esta recomendação deve ser tida em conta para cada programa de financiamento que inclua projetos que combatam a poluição por navios.

No âmbito do Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas e do FEAMPA, a maior parte dos projetos de combate à poluição por navios é objeto de gestão partilhada entre a Comissão e os Estados-Membros. A Comissão trabalhará com os Estados-Membros e apresentará a questão da ampliação como um ponto essencial nas reuniões anuais de avaliação do desempenho do FEAMPA, a fim de incentivar a utilização de fundos em projetos como os mencionados no anexo VI do presente relatório do TCE, bem como na sua ampliação. No entanto, a avaliação das questões relacionadas com a ampliação dos projetos continua a ser da competência dos Estados-Membros.

No âmbito do Horizonte Europa, a Parceria para a Economia Azul Sustentável centra-se na redução, em geral, do impacto da economia azul no ambiente marinho e costeiro. Sem abordar especificamente a questão da poluição por navios através de uma atividade específica, contribuirá para conceitos inovadores e sustentáveis para os navios de pequenas e médias dimensões e a navegação de recreio, tal como referido na agenda estratégica de investigação e inovação de 2024¹⁷. A «Missão Recuperar os nossos Oceanos e Águas» da UE aborda igualmente o objetivo de reduzir a poluição nos oceanos, mares e águas, bem como de apoiar uma economia azul neutra em carbono¹⁸. No âmbito da Parceria para a Economia Azul Sustentável e da «Missão Recuperar os nossos Oceanos e Águas» da UE, a Comissão terá em conta as questões que afetam a ampliação dos projetos apoiados, uma vez que faz parte dos seus objetivos fundamentais.

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

¹⁸ Recuperar os nossos Oceanos e Águas — Comissão Europeia.

Devido à conceção específica dos outros programas de financiamento que podem incluir projetos que combatem a poluição por navios, a Comissão não está em condições de aplicar a recomendação relativa a esses programas.

Recomendação 4 — Melhorar a comunicação de informações e o acompanhamento do estado ambiental das águas marinhas

(Prazo de execução: 2027)

A Comissão deve aumentar a harmonização do acompanhamento e da comunicação de informações sobre contaminantes e lixo marinho, tanto entre os Estados-Membros como destes à própria Comissão. Esta ação implica a obtenção de acesso a dados subjacentes comparáveis para medir melhor a evolução do estado do meio marinho.

A Comissão **aceita** esta recomendação.

A Comissão já colaborou com os Estados-Membros no sentido de melhorar a harmonização do acompanhamento e da comunicação de informações através da estratégia comum de aplicação da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha. A Comissão continuará a trabalhar com os Estados-Membros para melhorar ainda mais essa harmonização. Está a avaliar a Diretiva-Quadro Estratégia Marinha e, por conseguinte, terá em consideração também obrigações de acompanhamento e comunicação de informações neste exercício. A Comissão poderá propor as alterações necessárias à legislação; no entanto, não pode antecipar o resultado da avaliação de impacto. Através dos seus programas-quadro de investigação e inovação, a UE financiou uma carteira de projetos destinados, nomeadamente, a harmonizar o acompanhamento e a avaliação da poluição por plásticos. O [Plano Estratégico 2025-2027 do Horizonte Europa](#) inclui igualmente a necessidade de abordar e acompanhar a poluição das águas doces e marítimas desde a nascente até ao mar. A Comissão procura continuamente reforçar a ligação entre a investigação e a elaboração e execução de políticas e apoia firmemente a adoção dos resultados dos projetos na execução da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha.