



RĂSPUNSURILE COMISIEI EUROPENE

LA RAPORTUL SPECIAL AL CURȚII DE CONTURI EUROPENE

**Acțiunile întreprinse de UE pentru
combaterea poluării marine cauzate de nave**
Încă navigăm în ape tulburi

Cuprins

I. RĂSPUNSURILE COMISIEI PE SCURT.....	2
II. RĂSPUNSURILE COMISIEI LA PRINCIPALELE OBSERVAȚII ALE CURȚII DE CONTURI EUROPENE	2
1. Normele UE care abordează poluarea cauzată de nave.....	2
2. Punerea în aplicare și asigurarea respectării normelor UE privind poluarea cauzată de nave	4
3. Cadrul UE pentru monitorizarea poluării cauzate de nave.....	6
III. RĂSPUNSURILE COMISIEI LA RECOMANDĂRILE CURȚII DE CONTURI EUROPENE	6
Recomandarea 1 – Să se îmbunătățească funcționarea și eficacitatea instrumentelor EMSA de alertă în materie de poluare	6
Recomandarea 2 – Să se consolideze monitorizarea controalelor obligatorii pe care trebuie să le realizeze statele membre în temeiul directivelor UE	7
Recomandarea 3 – Să se monitorizeze problemele legate de amplificarea impactului în ceea ce privește proiectele finanțate de UE.....	8
Recomandarea 4 – Să se consolideze raportarea și monitorizarea cu privire la starea ecologică a apelor marine	9

În concordanță cu articolul 265 din [Regulamentul financiar](#), prezentul document cuprinde răspunsurile Comisiei Europene la observațiile dintr-un raport special al Curții de Conturi Europene și urmează să fie publicat concomitent cu raportul special.

I. RĂSPUNSURILE COMISIEI PE SCURT

Comisia Europeană salută raportul special al Curții de Conturi Europene (CCE) privind acțiunile UE de combatere a poluării marine cauzate de nave. Comisia recunoaște că, după ani de progrese în direcția atingerii obiectivelor sale ambițioase de prevenire a poluării mediului marin prin intermediul Directivei-cadru „Strategia pentru mediul marin”, sunt necesare eforturi și metode suplimentare pentru a combate poluarea apei marine cauzată de nave.

Pactul verde european reafirmă ambiția Comisiei de a proteja populația UE de riscurile și impacturile legate de mediu, asigurând calea către o planetă sănătoasă pentru toți. Comisia a adoptat mai multe inițiative ale UE care vizează reducerea poluării cauzate de transportul maritim în mările sale, în conformitate cu Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă și cu Planul de acțiune privind reducerea la zero a poluării. Creșterea sustenabilității transportului maritim este esențială pentru îndeplinirea Țintelor și a obiectivelor Pactului verde european, promovând obiectivele noastre climatice, precum și ambițiile în materie de biodiversitate și de reducere la zero a poluării. Sectorul maritim depune eforturi pentru a atinge aceste obiective și se înregistrează multe progrese.

Comisia va ține seama de acest raport în cadrul viitoarelor inițiative de politică ale UE și în punerea în aplicare a celor existente. Un pact european privind oceanele va asigura coerența între toate domeniile de politică legate de oceane. Acesta se va concentra pe sprijinirea unor zone oceanice și costiere reziliente și sănătoase, pe promovarea economiei albastre, pe gestionarea coerentă a utilizării mărilor și oceanelor noastre și pe dezvoltarea unei agende cuprinzătoare pentru cunoașterea mediului marin și pentru inovare și investiții în acest domeniu. O nouă strategie portuară a UE și o nouă strategie maritimă industrială a UE vor spori competitivitatea, sustenabilitatea și reziliența sectorului european de producție maritimă și, respectiv, a porturilor maritime europene. De asemenea, Comisia se va asigura că Organizația Maritimă Internațională (OMI) convine asupra unor măsuri ambițioase, de exemplu cu privire la granulele din plastic provenite din containerele pierdute, la apele deversate și reziduurile provenite de la sistemele de epurare a gazelor de eșapament sau la procedurile de prespălare pentru tancurile pentru produse chimice. De asemenea, ar trebui reamintit faptul că marea este legată în mod intrinsec de activitățile terestre și viceversa, o chestiune care va fi analizată mai îndeaproape în Strategia pentru reziliența în domeniul apei, care va include o abordare de la sursă la mare. Directiva-cadru „Strategia pentru mediul marin” este în curs de revizuire, iar în curând vor fi publicate un raport de evaluare și o evaluare a impactului.

II. RĂSPUNSURILE COMISIEI LA PRINCIPALELE OBSERVAȚII ALE CURȚII DE CONTURI EUROPENE

1. Normele UE care abordează poluarea cauzată de nave

Comisia se angajează pe deplin să pună în aplicare norme moderne privind siguranța maritimă și să reducă poluarea apei de către nave. Asigurarea conformității legislației maritime a UE cu normele OMI este esențială în acest sens¹.

În noiembrie 2024, au fost adoptate patru noi acte legislative din așa-numitul „pachet privind siguranța maritimă” menite să sprijine un transport maritim curat, mai sigur și modern în UE. Acestea

¹ A se vedea observația 14 a CCE.

modifică directivele relevante privind: (i) poluarea cauzată de nave, (ii) controlul statului portului, (iii) investigarea accidentelor din sectorul transportului maritim și (iv) respectarea obligațiilor statelor de pavilion. „Pachetul” revizuit asigură un echilibru între, pe de o parte, necesitatea de a asigura o înaltă calitate a transportului maritim și, pe de altă parte, necesitatea de a proteja competitivitatea sectorului european al transportului maritim, menținând, în același timp, costuri rezonabile pentru operatori și administrațiile statelor membre. În general, acest pachet va dota UE cu instrumente moderne pentru a sprijini transportul maritim curat prin alinierea normelor UE la standardele internaționale, îmbunătățind în același timp punerea în aplicare și asigurarea respectării grație unui cadru consolidat de cooperare între autoritățile europene și cele naționale².

Directiva recent revizuită privind poluarea cauzată de nave³ include standardele internaționale în legislația UE, asigurând faptul că persoanele responsabile de deversări ilegale de substanțe poluante sunt supuse unor sancțiuni disuasive, eficace și proporționale, pentru a îmbunătăți siguranța maritimă și a consolida protecția mediului marin împotriva poluării cauzate de nave. Legislația revizuită asigură claritatea și coerența cu normele și procedurile internaționale, în special cu cele ale Convenției internaționale pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL), în interesul protecției mediului marin. Directiva revizuită privind poluarea cauzată de nave extinde, de asemenea, domeniul de aplicare al directivei actuale pentru a include deversările ilegale de substanțe nocive sub formă ambalată, apele uzate, gunoiul și apele evacuate, precum și reziduurile provenite de la sistemele de epurare a gazelor de eșapament. De asemenea, aceasta a instituit un cadru juridic consolidat pentru sancțiunile administrative și aplicarea efectivă a acestora, permițând autorităților naționale să asigure impunerea de sancțiuni disuasive și coerente pentru incidentele de poluare cauzată de nave în toate mărilor europene⁴.

Directiva recent revizuită privind controlul statului portului⁵ (PSC) actualizează cerințele privind inspectarea navelor în port. Aceasta încorporează Convenția internațională de la Nairobi privind eliminarea epavelor în legislația UE. Această convenție oferă temeiul juridic care să le permită statelor semnatare să îndepărteze sau să dispună îndepărtarea epavelor care ar putea afecta în mod negativ siguranța vieților, a mărfurilor și a bunurilor pe mare, precum și mediul marin. Punerea sa în aplicare prin intermediul sistemului de control al statului portului înseamnă că navele care fac escală în porturile UE vor trebui să demonstreze că respectă în mod substanțial această convenție sau riscă să fie supuse unor inspecții mai detaliate, oferind astfel un stimul pentru ca mai multe state să o ratifice.

Directiva recent revizuită privind investigarea accidentelor din sectorul maritim⁶ sporește capacitatea organismelor de investigare a accidentelor de a efectua investigații și de a raporta cu privire la acestea în timp util și într-un mod competent și independent. Directiva revizuită actualizează, de asemenea, mai multe definiții și trimiteri la legislația UE și la reglementările OMI relevante, pentru a permite organismelor de investigare a accidentelor să efectueze investigații privind accidentele într-un mod armonizat în întreaga UE. În ceea ce privește containerele pierdute pe mare, directiva revizuită prevede că statele membre trebuie să le înregistreze pe Platforma europeană de informare

² A se vedea observațiile 18-21 ale CCE.

³ Directiva (UE) 2024/3101 a Parlamentului European și a Consiliului din 27 noiembrie 2024 de modificare a Directivei 2005/35/CE privind poluarea cauzată de nave și introducerea unor sancțiuni administrative pentru încălcări https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=OJ:L_202403101

⁴ A se vedea observațiile 28, 63 și 64 ale CCE.

⁵ Directiva (UE) 2024/3099 a Parlamentului European și a Consiliului din 27 noiembrie 2024 de modificare a Directivei 2009/16/CE privind controlul statului portului <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A32024L3099>

⁶ Directiva (UE) 2024/3017 a Parlamentului European și a Consiliului din 27 noiembrie 2024 de modificare a Directivei 2009/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim, precum și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1286/2011 al Comisiei https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=OJ%3AL_202403017

cu privire la accidentele maritime, dacă acestea se află în apele lor sau dacă provin de la nave aflate sub pavilionul lor. În plus, directiva de instituire a unui sistem de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime ⁷ impune statelor membre să se asigure că comandantul unei nave care a pierdut containere raportează imediat containerele pierdute statului de coastă relevant, ceea ce înseamnă că monitorizarea containerelor pierdute este reglementată la nivelul UE. ⁸

Strategia revizuită a UE în materie de securitate maritimă ⁹ (SUESM), aprobată prin concluziile Consiliului din octombrie 2023, oferă o abordare cuprinzătoare a amenințărilor la adresa securității maritime. Strategia cuprinde, printre altele, diverse acțiuni de combatere a munițiilor neexplodate („unexploded ordnance” - UXO). În plus, în perioada 2016-2022, Comisia Europeană a investit peste 7 milioane EUR în proiecte specifice legate de UXO. Rezultatele acestor proiecte au îmbunătățit tehnicile de detectare și neutralizare a UXO și ne-au extins cunoștințele cu privire la amenințările UXO în mediul marin. ¹⁰

În cadrul conferinței „Baltica noastră 2.0”, organizată de Comisie la Palanga, în septembrie 2023, miniștrii din statele membre de la Marea Baltică și-au asumat mai multe angajamente: (i) consolidarea cooperării cu organizațiile regionale (Comisia pentru protecția mediului marin al Mării Baltice – HELCOM, Consiliul Statelor de la Marea Baltică – CBSS) pentru a combate UXO în Marea Baltică; (ii) completarea lacunelor în materie de cunoștințe și de legislație și promovarea tehnologiilor pentru eliminarea UXO; (iii) prioritizarea zonelor cu risc ridicat pentru eliminarea UXO; și (iv) explorarea mecanismelor de finanțare pentru sprijinirea acestor acțiuni. Pentru a ajuta statele membre să își îndeplinească aceste angajamente, Comisia a inițiat noi proiecte. Patru proiecte sunt deja în desfășurare sau urmează să primească finanțare din Fondul european pentru afaceri maritime, pescuit și acvacultură (FEAMPA), din Fondul european de dezvoltare regională (FEDR) sau din programul Orizont Europa. Cel mai recent proiect (5,6 milioane EUR) este pus în aplicare de Comisie, la cererea Parlamentului European, în vederea dezvoltării și testării de noi tehnologii pentru eliminarea UXO în Marea Baltică. În special, se preconizează că acest proiect va juca un rol esențial în tranziția de la faza „pregătitoare” sau de „colectare a cunoștințelor” la faza de curățare.

În total, în perioada 2016-2024, UE a investit peste 24 de milioane EUR în proiecte legate de UXO.

2. Punerea în aplicare și asigurarea respectării normelor UE privind poluarea cauzată de nave

Comisia depune eforturi pentru a pune la dispoziția statelor membre instrumente de detectare și combatere a poluării cauzate de nave. În primul rând, pentru a detecta poluarea cauzată de nave, statelor membre li se oferă un instrument de supraveghere prin satelit (serviciul CleanSeaNet). În al doilea rând, pentru a aborda neregulile suspectate, se instituie un sistem de inspecții în cadrul Directivei PSC recent revizuite și al Directivei privind instalațiile portuare de preluare (Directiva IPP) ¹¹, ambele dispunând de instrumente specifice găzduite de Agenția Europeană pentru Siguranță

⁷ 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 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A32002L0059>

⁸ A se vedea observațiile 29-31 ale CCE.

⁹ Strategia Uniunii Europene în materie de securitate maritimă: <http://www.consilium.europa.eu/media/67499/st14280-en23.pdf>

¹⁰ A se vedea observația 37 a CCE.

¹¹ Directiva (UE) 2019/883 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2019 privind instalațiile portuare de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave, de modificare a Directivei 2010/65/UE și de abrogare a Directivei 2000/59/CE <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/883/oj>

Maritimă (EMSA) pentru a sprijini punerea în aplicare (sistemul de direcționare și de raportare pentru controlul statului portului – THETIS și THETIS EU).

Directiva privind poluarea cauzată de nave nu numai că include standarde internaționale, ci oferă, de asemenea, statelor membre informații cu privire la detectarea posibilelor deversări. Serviciul CleanSeaNet este serviciul european de monitorizare și detectare prin satelit a deversărilor de petrol gestionat de EMSA. Un grup specific de experți din statele membre se reunește periodic în fiecare an, începând din 2007, și prezintă soluții tehnice pentru tehnologia și metodologiile utilizate de CleanSeaNet, precum și pentru fiabilitatea și eficacitatea acestora. Grupul este implicat în pregătirea îmbunătățirilor planificate în CleanSeaNet ca urmare a Directivei recent revizuite privind poluarea cauzată de nave.

Există, de asemenea, sinergii între serviciile de supraveghere prin satelit utilizate pentru Directiva privind poluarea cauzată de nave (CleanSeaNet) și sistemul de direcționare și raportare pentru controlul statului portului (THETIS). De exemplu, prin intermediul THETIS, autoritățile statelor membre au acces la constatările inspecțiilor anterioare efectuate în cadrul controlului statului portului pentru nave și pot utiliza aceste informații pentru a evalua dacă o navă este suspectată de a fi efectuat o deversare ilegală. De asemenea, statele membre pot utiliza THETIS pentru a solicita unei alte autorități a statelor membre (de exemplu, următorul port de escală) să inspecteze nava suspectată. De asemenea, acestea pot utiliza THETIS EU pentru a vedea dacă nava respectivă a fost inspectată în ceea ce privește gestionarea deșeurilor și dacă a abandonat deșeurile în cauză în instalația portuară de preluare din portul de escală anterior.

Datele sunt colectate pentru UE prin servicii maritime integrate în SafeSeaNet, CleanSeaNet, THETIS și THETIS EU. Aceasta facilitează decizia de a verifica sau nu posibilul incident de poluare. În consecință, statele membre dispun de un centru dedicat al UE, găzduit de EMSA, pentru a sprijini detectarea și combaterea poluării cauzate de nave¹².

Directiva privind instalațiile portuare de preluare impune cerințe pentru descărcarea deșeurilor provenite de la nave în porturi. În timp ce Directiva privind poluarea cauzată de nave descurajează deversarea ilegală a unor astfel de deșeuri în mare, Directiva privind instalațiile portuare de preluare pune în aplicare colectarea și gestionarea corespunzătoare a deșeurilor. Obligația privind predarea prevăzută de Directiva privind instalațiile portuare de preluare este similară cu cea a interdicțiilor de descărcare prevăzute în MARPOL. Navele trebuie să raporteze notificările prealabile privind deșeurile și confirmările de predare a deșeurilor, care constituie baza pentru inspecțiile înregistrate în THETIS EU. Comisia monitorizează ratele inspecțiilor și verifică dacă obiectivul anual a fost atins¹³.

Directiva recent revizuită privind controlul statului portului (*Port State Control* - PSC) îmbunătățește sistemul de inspecție a navelor străine în porturile altor state decât statul de pavilion utilizat de inspectorii PSC pentru a verifica în ce măsură competența comandantului, a ofițerilor și a echipajului aflat la bord, precum și starea navei și echipamentele acesteia respectă cerințele convențiilor internaționale – iar, în UE, legislația UE aplicabilă. Ca atare, PSC este important pentru garantarea siguranței maritime și pentru protejarea mediului marin. Directiva revizuită: (i) actualizează legislația UE și o aliniază la normele și procedurile internaționale, astfel cum se prevede în Memorandumul de înțelegere de la Paris (MoU) și în convențiile OMI, (ii) protejează navele de pescuit, echipajele acestora și mediul, inclusiv prin introducerea unui regim de inspecții voluntare pentru navele de pescuit mai mari (cu o lungime mai mare de 24 de metri), (iii) asigură o abordare eficientă și armonizată în ceea ce privește efectuarea inspecțiilor privind PSC¹⁴.

¹² A se vedea observațiile 41-53 ale CCE.

¹³ A se vedea observațiile 54-58 ale CCE.

¹⁴ A se vedea observațiile 59-61 ale CCE.

3. Cadrul UE pentru monitorizarea poluării cauzate de nave

În 2008, UE a adoptat Directiva-cadru „Strategia pentru mediul marin”¹⁵ (DCSMM) pentru a menține ecosisteme marine curate, sănătoase, productive și reziliente, asigurând în același timp o utilizare mai sustenabilă a resurselor marine.

Directiva impune statelor membre să elaboreze strategii marine naționale pentru a obține sau a menține, acolo unde există, o „stare ecologică bună”, în funcție de 11 descriptori, care includ contaminanții și deșeurile marine. Această stare ecologică bună ar fi trebuit obținută până în 2020. Strategiile marine cuprind evaluări periodice ale mediului marin, stabilirea de obiective și ținte, instituirea de programe de monitorizare și punerea în aplicare a unor măsuri de îmbunătățire a stării apelor marine. Aceste strategii trebuie actualizate odată la șase ani. Întrucât aceasta este o directivă-cadru, programele de monitorizare elaborate de statele membre se pot baza, de asemenea, pe diverse alte eforturi de monitorizare ale UE sau regionale și internaționale. Comisia depune eforturi în vederea îmbunătățirii programelor de monitorizare ale statelor membre și a emis [două rapoarte](#) pentru a îndruma statele membre în eforturile lor de monitorizare, angajându-se în același timp într-un dialog continuu prin intermediul strategiei comune de punere în aplicare a DCSMM. DCSMM este în prezent în curs de revizuire.¹⁶

III. RĂSPUNSURILE COMISIEI LA RECOMANDĂRILE CURȚII DE CONTURI EUROPENE

Recomandarea 1 – Să se îmbunătățească funcționarea și eficacitatea instrumentelor EMSA de alertă în materie de poluare

(Data-țintă pentru punerea în aplicare: 2027)

Cu sprijinul EMSA, Comisia ar trebui:

- (a) să ofere orientări statelor membre cu privire la acțiunile care trebuie întreprinse și la obligațiile de raportare legate de alertele CleanSeaNet;**

Comisia **acceptă** această recomandare.

Comisia, cu sprijinul EMSA, va continua să colaboreze cu statele membre, în special în cadrul forumului grupului de utilizatori CleanSeaNet, și le va încuraja să ia măsuri și să raporteze cu privire la monitorizarea alertelor CleanSeaNet (posibilele incidente de poluare detectate de CleanSeaNet). Orientări specifice referitoare la CleanSeaNet vor fi elaborate împreună cu grupul de utilizatori CleanSeaNet. Comisia, cu sprijinul EMSA, va publica orientări care stabilesc norme detaliate privind procedura de raportare, astfel încât statele membre să își poată îndeplini obligațiile de raportare, care încep în 2027.

¹⁵ Directiva 2008/56/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 de instituire a unui cadru de acțiune comunitară în domeniul politicii privind mediul marin (Directiva-cadru Strategia pentru mediul marin), JO L 164, 25.6.2008, p. 19 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=celex:32008L0056>.

¹⁶ A se vedea observațiile 73-91 ale CCE.

(b) să dezvolte tehnologia și metodologia pentru alertele legate de alți poluanți decât petrolul și

Comisia **acceptă** această recomandare.

Comisia, cu sprijinul EMSA, va consolida CleanSeaNet, astfel încât să poată alerta statele membre cu privire la mai multe tipuri de poluanți, cum ar fi apele uzate, gunoiul și containerele pierdute. Această sarcină este planificată ca parte a proiectului de adaptare a instrumentelor informatice găzduite de EMSA la nevoile Directivei modificate privind poluarea cauzată de nave. Calendarul proiectului este aliniat la calendarul transpunerii directivei.

(c) să evalueze fiabilitatea alertelor de poluare ale EMSA și dacă acțiunile întreprinse de statele membre ca răspuns la alerte sunt eficace.

Comisia **acceptă** această recomandare.

Comisia va monitoriza acțiunile întreprinse de statele membre ca răspuns la alertele CleanSeaNet și va raporta cu privire la numărul de posibile incidente de poluare detectate, verificate și confirmate în cadrul CleanSeaNet. Informațiile privind fiabilitatea CleanSeaNet vor fi analizate prin verificarea încrucișată cu cazurile de incidente confirmate raportate de statele membre, subliniindu-se faptul că momentul observării și tipul de active utilizate în cadrul verificării sunt extrem de importante pentru a asigura eficacitatea verificării la fața locului. Informațiile privind eficacitatea acțiunii statelor membre vor fi obținute analizând câte dintre incidentele verificate au fost confirmate. O astfel de analiză poate avea loc numai atunci când noile obligații de raportare devin obligatorii pentru statele membre, și anume după termenul de transpunere stabilit pentru iulie 2027. Până la sfârșitul anului 2027, se pot aștepta date preliminare pentru evaluarea fiabilității alertelor, deoarece directiva va fi fost transpusă cu doar cinci luni înainte. Aceste informații vor fi incomplete, întrucât primul termen de raportare pentru informațiile privind sancțiunile impuse în cursul anului calendaristic precedent în cazul unui incident confirmat este 30 iunie 2028.

Recomandarea 2 – Să se consolideze monitorizarea controalelor obligatorii pe care trebuie să le realizeze statele membre în temeiul directivelor UE

(Data-țintă pentru punerea în aplicare: 2028)

Cu sprijinul EMSA, Comisia ar trebui să îmbunătățească modul în care statele membre raportează cu privire la respectarea cerințelor prevăzute în directivele UE de a efectua controale și de a aplica sancțiuni, de exemplu prin stabilirea unor termene de raportare, a unor formate de raportare și a unor indicatori.

Comisia **acceptă** această recomandare.

În ceea ce privește poluarea cauzată de nave, Comisia, cu sprijinul EMSA, va institui un nou instrument de raportare pentru punerea în aplicare a Directivei revizuite privind poluarea cauzată de nave, pentru a controla dacă statele membre verifică posibilele incidente și dacă aplică sancțiuni în cazurile în care poluarea a fost confirmată și autorul infracțiunii a fost identificat. Termenul de raportare va fi 30 iunie în fiecare an pentru sancțiunile impuse în cursul anului calendaristic precedent. Comisia, cu sprijinul EMSA, va pregăti un format de raportare și va pune la dispoziția publicului un set de indicatori privind poluarea cauzată de nave. Noii indicatori pot fi comunicați numai după ce noile obligații de

raportare devin obligatorii, și anume până la sfârșitul anului 2028, când sunt disponibile primele rapoarte.

În ceea ce privește inspecțiile efectuate în cadrul controlului statului portului, directiva revizuită prevede o mai bună formare a inspectorilor statelor membre pentru a îmbunătăți calitatea inspecțiilor și, de asemenea, consolidează intervalul de timp în care statele membre care efectuează inspecția trebuie să își transmită rapoartele de inspecție către baza de date a UE – acesta va fi stabilit acum la 72 de ore.

Recomandarea 3 – Să se monitorizeze problemele legate de amplificarea impactului în ceea ce privește proiectele finanțate de UE

(Data-țintă pentru punerea în aplicare: 2026)

Comisia, împreună cu statele membre ale UE, ar trebui să monitorizeze problemele legate de amplificarea impactului, care afectează proiectele finanțate de UE menite să combată poluarea cauzată de nave.

Comisia **acceptă parțial** această recomandare.

După cum a subliniat CCE, mai multe programe de finanțare ale UE sunt utilizate pentru a finanța proiecte de combatere a poluării cauzate de nave. În schimb, niciunul dintre programele de finanțare ale UE nu este dedicat exclusiv poluării cauzate de nave. Prin urmare, această recomandare trebuie luată în considerare pentru fiecare program de finanțare care include proiecte de combatere a poluării cauzate de nave.

În cadrul Fondului european pentru pescuit și afaceri maritime și al FEAMPA, cea mai mare parte a proiectelor de combatere a poluării cauzate de nave fac obiectul gestiunii partajate între Comisie și statele membre. Comisia va colabora cu statele membre și va ridica problema amplificării impactului ca punct permanent în cadrul reuniunilor anuale de evaluare a performanței FEAMPA, pentru a încuraja utilizarea fondurilor pentru proiecte precum cele menționate în anexa VI la prezentul raport al CCE, precum și amplificarea impactului acestora. Cu toate acestea, evaluarea aspectelor legate de amplificarea impactului proiectelor rămâne în sfera de competență a statelor membre.

În cadrul programului Orizont Europa, parteneriatul pentru o economie albastră durabilă se axează pe reducerea, în general, a impactului economiei albastre asupra mediului marin și costier. Fără a aborda în mod specific, printr-o activitate orientată, problema poluării cauzate de nave, parteneriatul va „contribui la concepte inovatoare și durabile pentru navele mici și mijlocii și pentru ambarcațiunile de agrement”, astfel cum se subliniază în Agenda strategică de cercetare și inovare 2024¹⁷. Misiunea UE „Refacerea oceanelor și a apelor noastre” abordează, de asemenea, obiectivul de reducere a poluării oceanelor, mărilor și apelor, precum și de sprijinire a unei economii albastre neutre din punctul de vedere al emisiilor de dioxid de carbon¹⁸. În cadrul parteneriatului pentru o economie albastră durabilă și al misiunii UE „Refacerea oceanelor și a apelor noastre”, Comisia va lua în considerare aspectele care afectează amplificarea impactului proiectelor sprijinite, deoarece acestea fac parte din obiectivele lor principale.

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

¹⁸ Refacerea oceanelor și a apelor noastre – Comisia Europeană

Având în vedere concepția specifică a celorlalte programe de finanțare care pot include proiecte de combatere a poluării cauzate de nave, Comisia nu este în măsură să pună în aplicare recomandarea pentru aceste programe.

Recomandarea 4 – Să se consolideze raportarea și monitorizarea cu privire la starea ecologică a apelor marine

(Data-țintă pentru punerea în aplicare: 2027)

Comisia ar trebui să îmbunătățească armonizarea monitorizării și a raportării cu privire la contaminanți și la deșeurile marine, atât între statele membre, cât și către Comisie. Acest lucru presupune să se obțină acces la date subiacente comparabile pentru a măsura mai bine progresele înregistrate în starea mediului marin.

Comisia **acceptă** această recomandare.

Comisia a colaborat deja cu statele membre pentru a îmbunătăți armonizarea monitorizării și a raportării prin intermediul strategiei comune de punere în aplicare a Directivei-cadru „Strategia pentru mediul marin”. Comisia va continua să colaboreze cu statele membre pentru a îmbunătăți în continuare acest aspect. Comisia evaluează Directiva-cadru „Strategia pentru mediul marin” și, prin urmare, va lua în considerare și obligațiile de monitorizare și raportare în cadrul acestui exercițiu. Comisia ar putea propune modificările necesare ale legislației; cu toate acestea, Comisia nu poate anticipa rezultatul evaluării impactului. Prin intermediul programelor-cadru pentru cercetare și inovare, UE a finanțat un portofoliu de proiecte care vizează, printre altele, armonizarea monitorizării și a evaluării poluării cu materiale plastice. [Planul strategic Orizont Europa pentru perioada 2025-2027](#) ține cont, de asemenea, de necesitatea de a aborda și de a monitoriza poluarea apei dulci și a apei marine de la sursă până la mare. Comisia urmărește să consolideze în permanență legătura dintre cercetare și elaborarea și punerea în aplicare a politicilor și sprijină ferm adoptarea rezultatelor proiectelor în punerea în aplicare a Directivei-cadru „Strategia pentru mediul marin”.