

Særberetning

EU-tiltag til bekæmpelse af havforurening fra skibe

Der bør gøres mere



DEN
EUROPÆISKE
REVISIONSRET

Indhold

	Punkt
Resumé	I-VII
Indledning	01-13
Forurening fra skibe i EU's have	01-05
Retlig ramme	06-09
Roller og ansvarsområder	10-13
Revisionens omfang og revisionsmetoden	14-17
Bemærkninger	18-92
EU-reglemer vedrørende forurening fra skibe er under forbedring	18-40
IMO-regler er indarbejdet i EU-lovgivningen	19-21
Kommissionen er i færd med at afhjælpe regelmangler med hensyn til forureningsrisici fra skibe	22-40
Der er svagheder i gennemførelsen og håndhævelsen af EU-reglemer om bekæmpelse af forurening fra skibe	41-73
EMSA's værktøjer og maritime tjenester har visse begrænsninger, og medlemsstaterne har underudnyttet dem	42-51
Der foretages ikke nok kontroller og skibsinspektioner, og sanktionerne for ulovlige udtømninger varierer i EU	52-63
Medlemsstaternes gennemførelse af den seneste EU-lovgivning om fiskeredskaber er endnu ikke afsluttet	64-70
EU-fonde støttede relevante projekter, men der var vanskeligheder med at opskalere resultaterne	71-73
EU-rammen for overvågning af forurening fra skibe har begrænsninger	74-92
Der foreligger kun få oplysninger om skibes forurening af havvand og om havaffald fra skibe	76-80
Ikkesammenlignelige og ufuldstændige metoder og tærskler påvirkede overvågningen og rapporteringen	81-86
Mangler og misforhold i rapporteringsværktøjerne	87-92

Konklusioner og anbefalinger

93-98

Bilag

Bilag I - Revisionsrettens beretninger om forurening fra land

Bilag II - Den vigtigste internationale lovgivning om bekæmpelse af forurening fra skibe

Bilag III - Den vigtigste EU-lovgivning om bekæmpelse af forurening fra skibe

Bilag IV - Multilaterale samarbejdsmekanismer

Bilag V - EU-medlemsstaternes ratificering af de mest relevante IMO-konventioner og -protokoller vedrørende forurening fra skibe

Bilag VI - Udvalgte projekter i de medlemsstater, vi besøgte

Akronymer og forkortelser

Kommissionens svar

Tidslinje

Revisionsholdet

Resumé

I Et sundt havøkosystem er afgørende for biodiversiteten, fiskebestandene og absorberingen af CO₂-emissioner. Forurening til søs forårsaget af menneskelige aktiviteter er fortsat et stort problem for Den Europæiske Unions (EU's) havområder. EU's 8. miljøhandlingsprogram, som trådte i kraft i 2022, fastsatte en ambition om nulforurening af vand senest i 2030.

II Denne beretning fokuserer på forurening fra skibe, som er en af de væsentligste kilder til forurening af havvand. På globalt plan har FN-agenturet Den Internationale Søfartsorganisation udarbejdet konventioner om skibes sikkerhed og forebyggelse af forurening. EU har vedtaget regler, der forfølger de samme mål. I perioden 2014-2023 ydede EU over 216 millioner euro i finansiering til projekter, der skulle bekæmpe forurening fra skibe, hovedsagelig til projekter vedrørende forbedring af faciliteter til modtagelse af affald i havne, men også til projekter vedrørende indsamling af fiskenet og til forskningsprojekter.

III Vi valgte at udføre denne revision, fordi forureningen af EU's have påkalder sig interesse fra offentligheden og fra vores interessenter. Vores hensigt er at bidrage til den forventede revision af havstrategirammedirektivet og til forbedringer af EU's kontroller og data vedrørende havforurening. Vi undersøgte, om EU-foranstaltningerne til bekæmpelse af forurening fra skibe var godt udformet, gennemført, håndhævet og overvåget. Vores revision omfattede perioden fra januar 2014 til september 2024.

IV Samlet set konkluderer vi, at EU-reglerne vedrørende forurening fra skibe var under forbedring, men at der var svagheder med hensyn til gennemførelsen og håndhævelsen, og at dataene var utilstrækkelige til at måle resultater.

V Vi konstaterede, at internationale regler er indarbejdet i EU-lovgivningen, og at Kommissionen gør en indsats for at afhjælpe regelmangler med hensyn til forureningsrisici. Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed gav medlemsstaterne nyttige værktøjer til at bekæmpe forurening fra skibe, men medlemsstaterne udnyttede dem ikke fuldt ud. Vores analyse viser også, at der stadig er mangler i gennemførelsen og håndhævelsen af EU-reglerne om kontrol og forebyggelse af forurening fra skibe. Mange medlemsstater opfyldte ikke deres obligatoriske mål for skibsinspektioner. Tilsammen hæmmer disse svagheder effektiviteten af foranstaltningerne til at bekæmpe forurening.

VI Hverken Kommissionen eller de medlemsstater, vi besøgte, kunne fuldt ud gøre rede for, hvilke EU-midler der blev anvendt til at bekæmpe forurening af havvand. De havde ikke et overblik over de opnåede resultater eller over, hvordan de kunne anvendes i større målestok. Samtidig viste vores revision, at EU's havstrategiramme har begrænsninger vedrørende overvågning af forurening fra skibe, navnlig med hensyn til at forbinde havforurening og havaffald med kilden.

VII Vi anbefaler, at Kommissionen:

- forbedrer overvågningen og effektiviteten af værktøjerne til varsling af forurening
- styrker overvågningen af medlemsstaternes obligatoriske kontroller
- følger op på opskaleringsproblemer i forbindelse med EU-finansierede projekter
- forbedrer rapporteringen om og overvågningen af havområdernes miljøtilstand.

Indledning

Forurening fra skibe i EU's have

01 Et sundt havøkosystem er afgørende for biodiversiteten, fiskebestandene og absorberingen af CO₂-emissioner. Forurening til søs forårsaget af menneskelig aktivitet er fortsat et stort problem for EU's havområder.

02 I 2008 vedtog EU [havstrategirammedirektivet](#) med henblik på at opnå eller opretholde en "god miljøtilstand" for EU's have senest i 2020. EU's [8. miljøhandlingsprogram](#), som trådte i kraft i 2022, fastsatte en ambition om nulforurening af vand senest i 2030. På internationalt plan er EU engageret i at opfylde FN's verdensmål [14.1 for bæredygtig udvikling](#) om senest i 2025 at forhindre og væsentligt reducere havforurening af enhver slags.

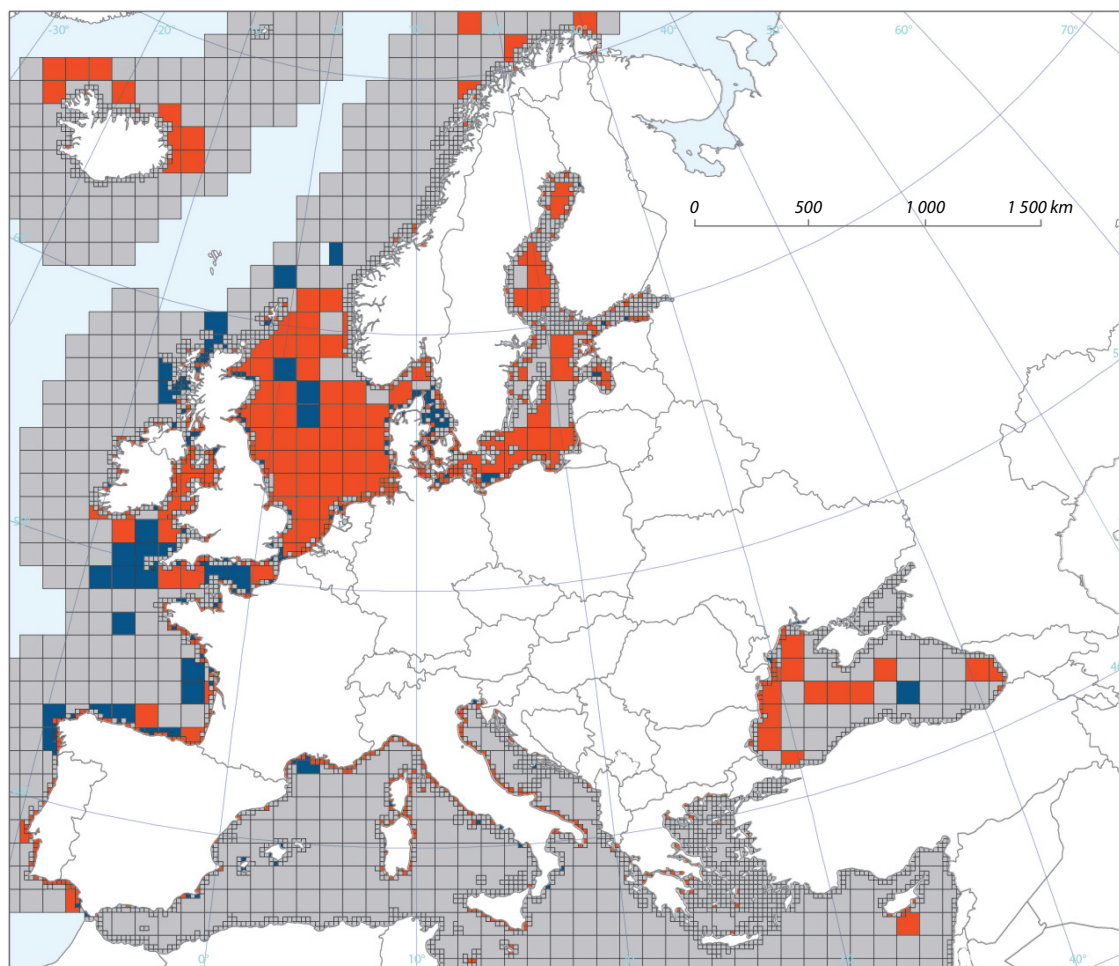
03 EU overvåger havvandskvaliteten ved at vurdere havmiljøets tilstand ved hjælp af 11 indikatorer (havstrategirammedirektivets såkaldte "deskriptorer"). I en [rapport](#), der blev offentliggjort i 2019, konstaterede Det Europæiske Miljøagentur (EEA), at 80 % af EU's havområder var "problematiske områder" med hensyn til forurenende stoffer, jf. [figur 1](#), mens ca. 75 % var forurenede med havaffald, jf. [figur 2](#). Vi har tidligere offentliggjort en række publikationer om forurening fra land (jf. [bilag I](#)). Denne beretning fokuserer på forurening fra skibe.

Figur 1 - Forurening af Europas have

Forurening af Europas have

- Problemområder
- Ikke-problemområder
- Utilstrækkelige data

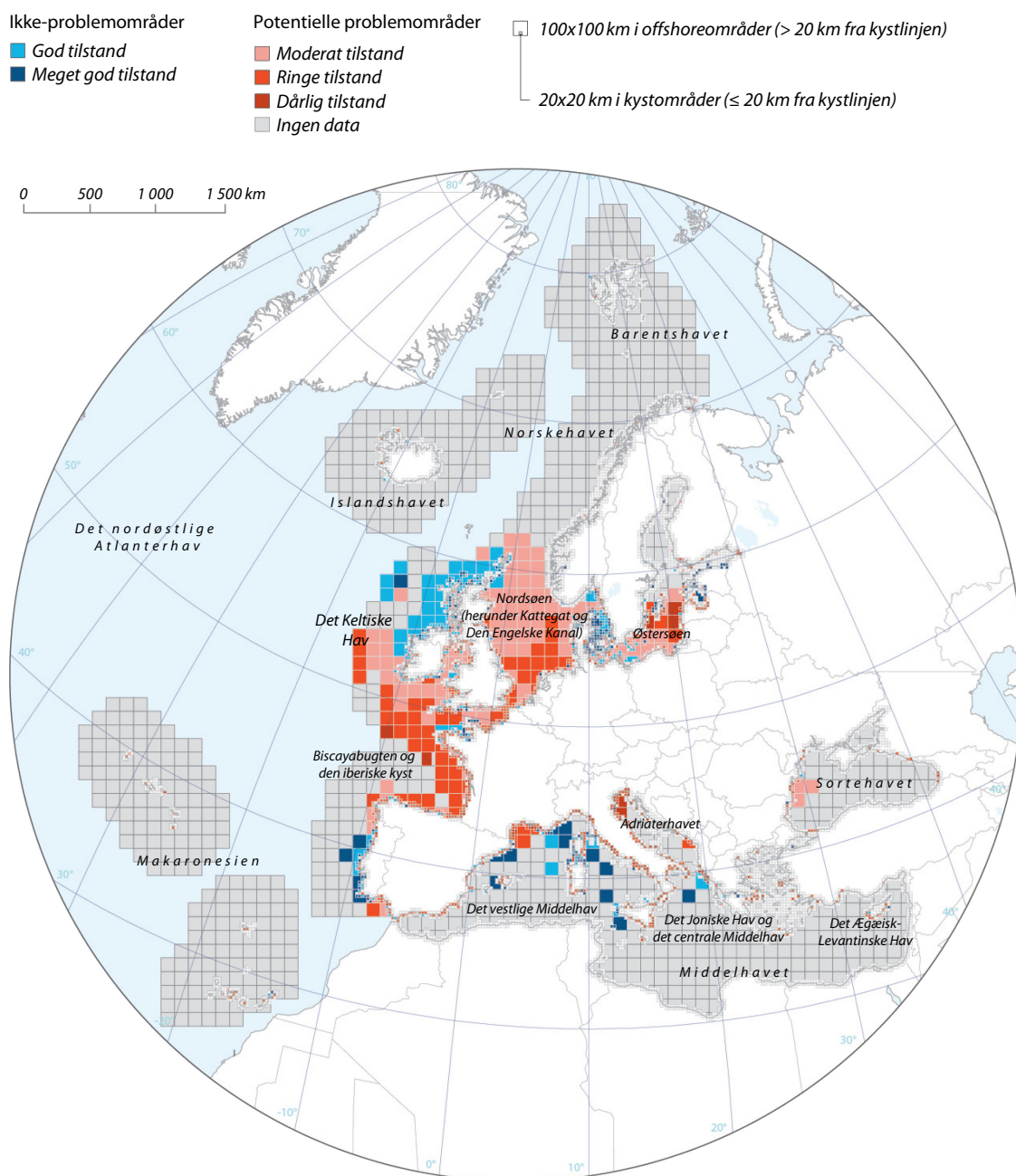
- 100x100 km i offshoreområder (> 20 km fra kystlinjen)
- 20x20 km i kystområder (≤ 20 km fra kystlinjen)



© EEA, "Contamination of Europe's seas", offentliggjort i 2019 primært med data fra 2008 til 2017, men også ældre data. Tilgået den 21. november 2024. (Kort ændret af Revisionsretten).

Figur 2 - Havaffald i Europa

Forekomst af havaffald i alle fire regionale have, 2010-2021

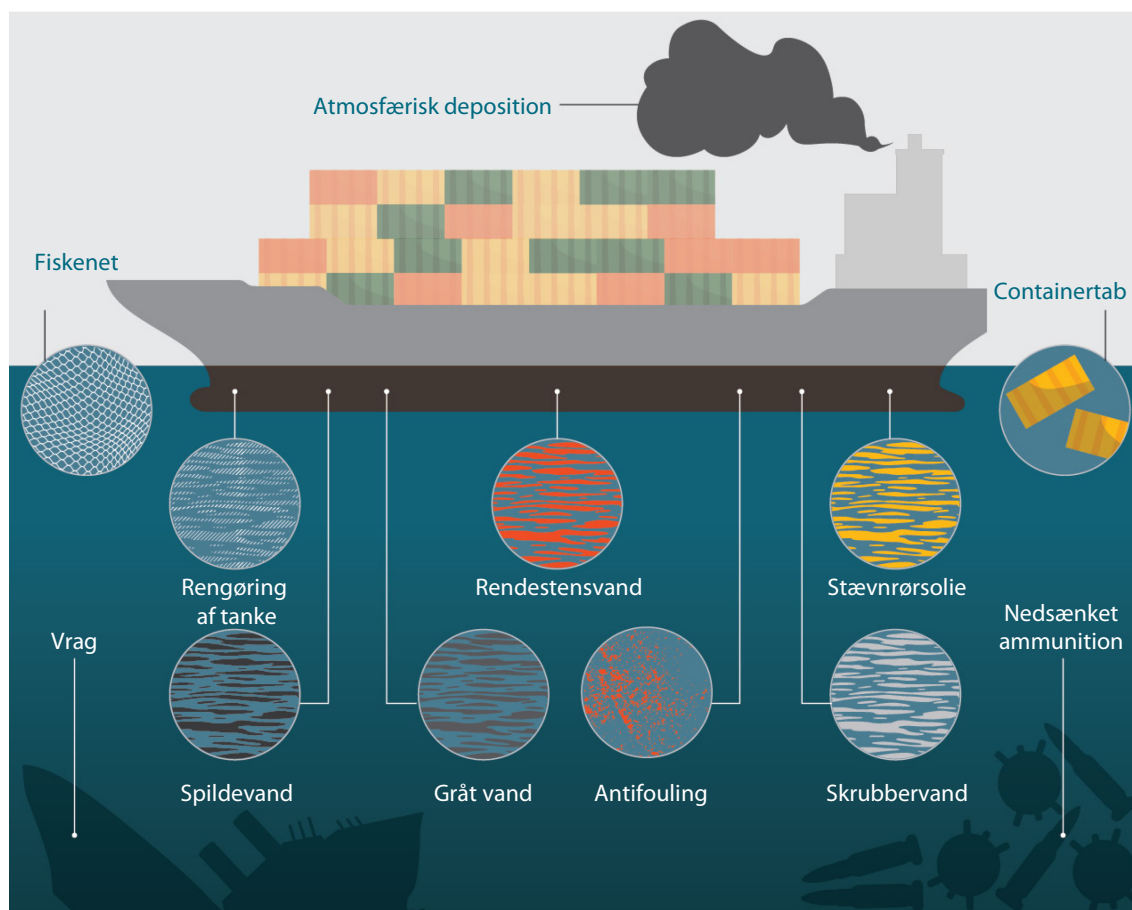


© EEA, "Assessment of marine litter in all four regional seas, 2010-2021", offentliggjort i 2023. Tilgået den 21. november 2024. (Kort ændret af Revisionsretten).

04 Skibe såsom lastskibe, krydstogtskibe, passagerfærger, fiskerfartøjer, fritidsfartøjer m.fl. er væsentlige kilder til havforurening. Som vist i *figur 3* kan forskellige typer havaffald komme fra skibe, herunder plastaffald og efterladte, tabte eller kasserede fiskeredskaber. Skibe kan også forurene havene med forurenende stoffer såsom olie, organiske forbindelser, tungmetaller og farlige stoffer, der stammer fra kilder såsom:

- utilsigtede udslip eller driftsmæssige udtømninger (f.eks. fra rendesten og stævnør og ved rengøring af tanke)
- udtømning af spildevand og "gråt" vand (fra håndvaske, brusekabiner og vaskemaskiner)
- udvaskning af giftige stoffer fra antifoulingmaling (der forhindrer marine organismer i at sætte sig fast på skibsskrog)
- frigivelse af skadelige stoffer ved ophugning af skibe og tab af containere samt fra skibsvrag og krigsmateriel i havet
- udtømning af forurenede vand og restprodukter fra "skrubbere" (rensningssystemer til udstødningsgasser).

Figur 3 - Delsystemer på skibe, der forårsager havforurening



Kilde: Revisionsretten.

05 EU og dets medlemsstater, hvoraf 22 har kystlinjer, håndterer forurening fra skibe ved bl.a.:

- at overholde internationale regler og vedtage EU-lovgivning og national lovgivning
- overvågning og indberetning af ulovlige udtømninger
- inspektion af skibe for at sikre, at de overholder reglerne, og pålæggelse af sanktioner for manglende overholdelse
- at gennemføre EU-finansierede projekter, der har til formål at forbedre havvandskvaliteten
- at vurdere havområdernes miljøtilstand og regelmæssigt rapportere om resultaterne.

Retlig ramme

06 De Forenede Nationers havretskonvention fastlægger den retlige ramme for alle aktiviteter på havet. Konventionen omfatter bestemmelser om forebyggelse, reduktion og bekæmpelse af forurening af havmiljøet fra enhver kilde, herunder fartøjer.

07 Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) er FN's agentur for søfartssikkerhed og forebyggelse af hav- og luftforurening fra skibe. I denne egenskab har IMO udarbejdet den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL). I særskilte bilag indeholder MARPOL-konventionen regler for bestemmelse af, hvilke typer og mængder af forurenende stoffer et skib må bortskaffe på havet, og den fastsætter, hvad der forstås ved ulovlig udtømning. Andre IMO-konventioner omhandler specifikke aspekter af forurening fra skibe såsom dumpning af affald i havet (herunder krigsmateriel), antifoulingmaling, vrug og ophugning af skibe (jf. [bilag II](#)).

08 EU-lovgivningen har til formål at beskytte havmiljøet mod forurening fra skibe. Den omfatter flere direktiver og forordninger (jf. [bilag III](#)). De tre vigtigste direktiver er:

- o [Direktiv 2005/35/EF](#) om forurening fra skibe, som kræver, at medlemsstaterne fastlægger håndhævelsesforanstaltninger og sanktioner vedrørende ulovlige udtømninger af forurenende stoffer
- o [Direktiv 2009/16/EF](#) om havnestatskontrol, som fastsætter fælles kriterier for havnestaters kontrol med skibe og harmoniserede procedurer for inspektion og tilbageholdelse
- o [Direktiv \(EU\) 2019/883](#) om modtagefaciliteter i havne, som kræver, at medlemsstaterne etablerer modtagefaciliteter i havne til de forskellige typer affald fra skibe, sikrer, at skibe underkastes inspektion, og fastsætter sanktioner i tilfælde af overtrædelser.

09 I juni 2023 fremlagde Kommissionen [søfartssikkerhedspakken](#), som omfatter [lovgivningsforslag](#) om ændring af direktivet om forurening fra skibe og direktivet om havnestatskontrol. Rådet vedtog i november 2024 de to ændrede direktiver.

Roller og ansvarsområder

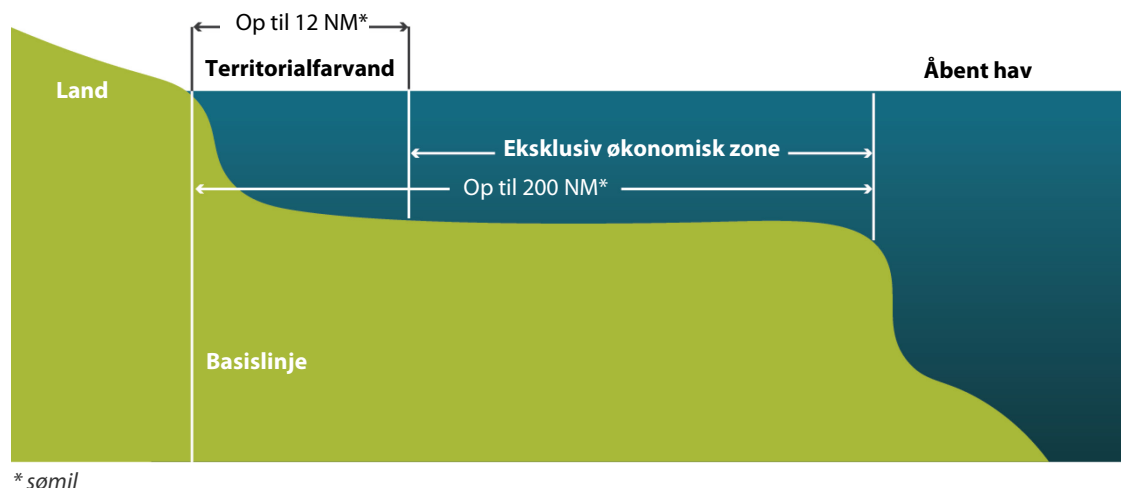
10 Europa-Kommissionen er ansvarlig for at udvikle EU's retlige ramme, overvåge dens gennemførelse på nationalt plan, føre tilsyn med EU-finansierede projekter direkte eller under delt forvaltning med medlemsstaterne og fremme indsamling af harmoniserede data om havforurening. Flere af Kommissionens generaldirektorater beskæftiger sig med politikker og foranstaltninger vedrørende forurening fra skibe, herunder Generaldirektoratet for Miljø, Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport, Generaldirektoratet for Maritime Anliggender og Fiskeri og Generaldirektoratet for Civilbeskyttelse og Humanitære Bistandsforanstaltninger på Europæisk Plan.

11 Tre EU-agenturer bidrager også til at bekæmpe forurening fra skibe.

- **Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed** bistår Kommissionen ved gennemførelsen af EU-lovgivningen om søfartssikkerhed og om forebyggelse af forurening fra skibe. Det yder også teknisk og operationel støtte til medlemsstaterne, f.eks. ved hjælp af satellitbaserede overvågningssystemer (CleanSeaNet), med henblik på identificering af mulig forurening fra skibe.
- **Det Europæiske Fiskerikontrolagentur** koordinerer visse medlemsstaters kontrol og inspektion af fiskerfartøjer, herunder vedrørende fartøjsføreres forpligtelse til at bjerpe tabte fiskeredskaber.
- **Det Europæiske Miljøagentur** indsamler havdata og fremlægger tematiske vurderinger af forureningen af EU's have.

12 Medlemsstaterne er ansvarlige for gennemførelsen af EU-lovgivningen og IMO-konventionerne, som de er kontraherende parter i. De skal gennemføre EU-direktiver, aflægge rapport til Kommissionen om deres gennemførelse og håndhævelse og vurdere de opnåede resultater. Medlemsstaterne udøver deres beføjelser i deres territorialfarvand og deres eksklusive økonomiske zone, jf. **figur 4**.

Figur 4 - Havzoner



Kilde: Revisionsretten.

13 Mellem EU-medlemsstater og lande uden for EU er der etableret multilaterale samarbejdsmekanismer til bekæmpelse af forurening fra skibe. Der er tale om regionale havkonventioner og multilaterale aftaler, som alle er vist i [bilag IV](#). EU er kontraherende part i de fleste af disse konventioner og aftaler.

Revisionens omfang og revisionsmetoden

14 Vores revisionsmål var at vurdere, om EU-foranstaltningerne til bekæmpelse af forurening fra skibe var godt udformet, gennemført, håndhævet og overvåget. Vi undersøgte:

- om IMO-regler var indarbejdet i EU-lovgivningen, og om Kommissionen gjorde en indsats for at afhjælpe eventuelle regelmangler med hensyn til forureningsrisici.
- om Kommissionen og medlemsstaterne gennemførte og håndhævede effektive politikker og foranstaltninger
- om Kommissionen og medlemsstaterne overvågede de opnåede resultater.

15 Vi valgte at udføre denne revision, fordi forureningen af EU's have påkalder sig interesse fra offentligheden og fra vores interessenter. Vores hensigt er at bidrage til den forventede revision af havstrategirammedirektivet og til forbedringer af EU's kontroller og data vedrørende havforurening.

16 Vi gennemgik regler, politikker, finansiering, data og rapportering fra Kommissionen og medlemsstaterne vedrørende forurening fra skibe. Vi undersøgte også fire projekter til bekæmpelse af forurening fra skibe (jf. [figur 5](#)). Vores revision omfattede perioden fra januar 2014 til september 2024.

Figur 5 - Vores revisionsmetode: udført arbejde



Gennemgang af relevante data og dokumenter, herunder videnskabelige, strategiske og lovgivningsmæssige dokumenter samt politik- og projektdokumenter



Interview med ansatte i seks generaldirektorater i Kommissionen¹



Interview med ansatte i de relevante EU-agenturer: Det Europæiske Miljøagentur, Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed, Det Europæiske Fiskerikontrolagentur og Det Europæiske Forvaltningsorgan for Klima, Infrastruktur og Miljø



Interview med ansatte hos de relevante nationale myndigheder og interessenter i de udvalgte medlemsstater



Analyse af fire projekter til bekæmpelse af forurening fra skibe i de udvalgte medlemsstater baseret på skrivebordsgennemgange og besøg på stedet



Interview med ansatte hos OSPAR og HELCOM

¹ Generaldirektoratet for Civilbeskyttelse og Humanitære Bistandsforanstaltninger på Europæisk Plan, Generaldirektoratet for Miljø, Det Fælles Forskningscenter, Generaldirektoratet for Maritime Anliggender og Fiskeri, Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport, Generaldirektoratet for Regionalpolitik og Bypolitik.

Kilde: Revisionsretten.

17 Vi besluttede at besøge Frankrig og Tyskland, så vi kunne dække:

- to havsubregioner (det udvidede Nordsøområde og Østersøen), herunder den såkaldte "Northern Range", som er den næsttravleste søfartsrute på verdensplan og et problemområde med hensyn til forureningsgrad, havaffald og containertab
- alle relevante typer fartøj
- to af de travleste europæiske havne målt på bruttovægten af det håndterede gods og antallet af håndterede containere (Hamburg og Le Havre)
- to regionale havkonventioner (konventionen om beskyttelse af havmiljøet i det nordøstlige Atlanterhav ([OSPAR](#)) og Kommissionen til Beskyttelse af Havmiljøet i Østersøområdet ([HELCOM](#))).

Bemærkninger

EU-reglerne vedrørende forurening fra skibe er under forbedring

18 Vi undersøgte EU's nuværende retlige ramme for søfartssikkerhed for at vurdere, om den omfattede sammenhængende regler for bekæmpelse af forurening fra skibe. Vi vurderede, om Kommissionen:

- sikre, at relevante IMO-regler var indarbejdet i EU's retlige ramme
- gjorde en indsats for at afhjælpe eventuelle regelmangler med hensyn til risici vedrørende forurening fra skibe.

IMO-regler er indarbejdet i EU-lovgivningen

19 IMO-konventionerne fastlægger de internationale regler vedrørende havforurening fra skibe. Alle EU-medlemsstaterne er IMO-medlemmer og parter i MARPOL-konventionen (punkt [07](#)), men nogle af dem har endnu ikke ratificeret alle de relevante IMO-konventioner (jf. [bilag V](#)).

20 IMO-regler er indarbejdet i EU-lovgivningen, jf. [figur 6](#). Dette bidrager til en korrekt håndhævelse af de pågældende regler, uanset om medlemsstaterne er parter i IMO-konventionerne eller ej.

Figur 6 - IMO-regler er indarbejdet i EU-lovgivningen

IMO-regler		
★ År for vedtagelse Omfattet type forurening fra skibe	✓ År for ikrafttrædelse Gældende EU-lovgivning	Ændringer indført med søfartssikkerhedspakken i 2024
MARPOL - bilag I ★ 1973 ✓ 1983 Olie	Direktivet om modtagefaciliteter i havne/direktivet om havnestatskontrol/direktivet om forurening fra skibe	Direktivet om forurening fra skibe
MARPOL - bilag II ★ 1973 ✓ 1987 Skadelige flydende stoffer (HNS)	Direktivet om modtagefaciliteter i havne/direktivet om havnestatskontrol/direktivet om forurening fra skibe	Direktivet om forurening fra skibe
MARPOL - bilag V ★ 1973 ✓ 1988 Affald, herunder fiskeredskaber	Direktivet om modtagefaciliteter i havne/direktivet om havnestatskontrol	Direktivet om forurening fra skibe
MARPOL - bilag III ★ 1973 ✓ 1992 Skadelige stoffer	Direktivet om havnestatskontrol	Direktivet om forurening fra skibe
MARPOL - bilag IV ★ 1973 ✓ 2003 Spildevand	Direktivet om modtagefaciliteter i havne/direktivet om havnestatskontrol	Direktivet om forurening fra skibe
Konventionen om sikkerhed for menneskeliv på søen ★ 1974 ✓ 1980 Ulykker	Direktiv 2002/59 og 2009/18	✕
MARPOL - bilag VI ★ 1997 ✓ 2005 Luftforurening	Svovldirektivet og direktivet om modtagefaciliteter i havne/direktivet om havnestatskontrol	Direktivet om forurening fra skibe
Konventionen om begrænsning af skadelige antifoulingsystemer på skibe ★ 2001 ✓ 2008 Organotinforbindelser	Direktivet om havnestatskontrol/forordning (EF) nr. 782/2003	✕
Nairobikonventionen ★ 2007 ✓ 2015 Vrag, herunder containere	✕	Direktivet om havnestatskontrol
Hongkongkonventionen ★ 2009 ✓ 2025 Ophugning af skibe	Forordning (EU) nr. 1257/2013	Direktivet om havnestatskontrol

Kilde: Revisionsretten.

21 Formålet med de to ændrede direktiver om forurening fra skibe og om havnestatskontrol (punkt **09**) er at modernisere EU-reglerne om søfartssikkerhed og forebygge forurening af havvand forårsaget af skibe (jf. **tekstboks 1**).

Tekstboks 1

Ny ændringer af direktivet om forurening fra skibe og direktivet om havnestatskontrol

Ændringen af direktivet om forurening fra skibe tilpasser yderligere EU-reglerne til de internationale regler. Den udvider EU-reglernes anvendelsesområde til at omfatte en bredere vifte af forurenende stoffer såsom skadelige stoffer i emballeret form, spildevand og affald samt vand og visse restprodukter udledt fra rensningssystemer til udstødningsgasser ("skrubbere").

Ændringen fastsætter også, hvilke kriterier der som minimum skal tages højde for ved anvendelse af administrative sanktioner, f.eks. overtrædelsens alvor, indvirkningen på miljøet og den ansvarlige enheds finansielle styrke.

Ændringen af direktivet om havnestatskontrol udvider direktivets anvendelsesområde til at omfatte yderligere internationale regler såsom [Nairobikonventionen](#) om fjernelse af vrage og [Hongkongkonventionen](#) om ophugning af skibe.

Kommissionen er i færd med at afhjælpe regelmangler med hensyn til forureningsrisici fra skibe

22 Vi undersøgte:

- EU's lovgivningsmæssige ramme for at kontrollere, om den omfattede de væsentligste kilder til forurening fra skibe
- Kommissionens tiltag til at afhjælpe mangler med hensyn til relaterede risici.

I dette afsnit præsenteres vores revisionsresultater vedrørende ophugning af skibe, containertab, skibsvrag, krigsmateriel og rensningssystemer til udstødningsgasser.

Ophugning af skibe

23 På internationalt plan skal det bemærkes, at Hongkongkonventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe, som blev vedtaget i 2009, træder i kraft i juni 2025. Den omfatter drift af skibsophugningsanlæg og etablering af en håndhævelsesmekanisme vedrørende skibsophugning med både certificerings- og rapporteringskrav. Pr. 30. september 2024 var konventionen blevet ratificeret af 10 EU-kystmedlemsstater og 1 EU-medlemsstat uden kyststrækning.

24 På EU-plan skal det bemærkes, at [forordning \(EU\) nr. 1257/2013](#) om ophugning af skibe finder anvendelse på skibe, der sejler under EU-flag, og at Hongkongkonventionens regler allerede er indarbejdet i denne forordning, endda med strengere krav. Det har siden den 31. december 2018 været et krav, at ophugning af kommercielle fartøjer under EU-flag med en bruttotonnage på 500 eller derover foretages i skibsophugningsanlæg, der er godkendt af EU.

25 Skibsredere kan imidlertid omgå dette krav ved at udflage deres skibe til ikke-EU-lande, inden de ophugger dem. I 2022 sejlede 14,2 % af verdensflåden under EU-flag, men kun 6,1 % af de udtjente skibe var under EU-flag. I de seneste år er [visse tyske skibsredere blevet undersøgt](#) for formodede overtrædelser af kravene vedrørende ophugning af skibe.

26 I 2017 offentliggjorde Kommissionen en [rapport](#) "om gennemførligheden af et finansielt instrument, der kan lette sikker og forsvarlig skibsophugning". I den konkluderedes det, at der var behov for yderligere analyse. Kommissionen er i færd med at revurdere denne mulighed og har også iværksat en evaluering af forordningen om ophugning af skibe, som den agter at færdiggøre inden udgangen af 2024.

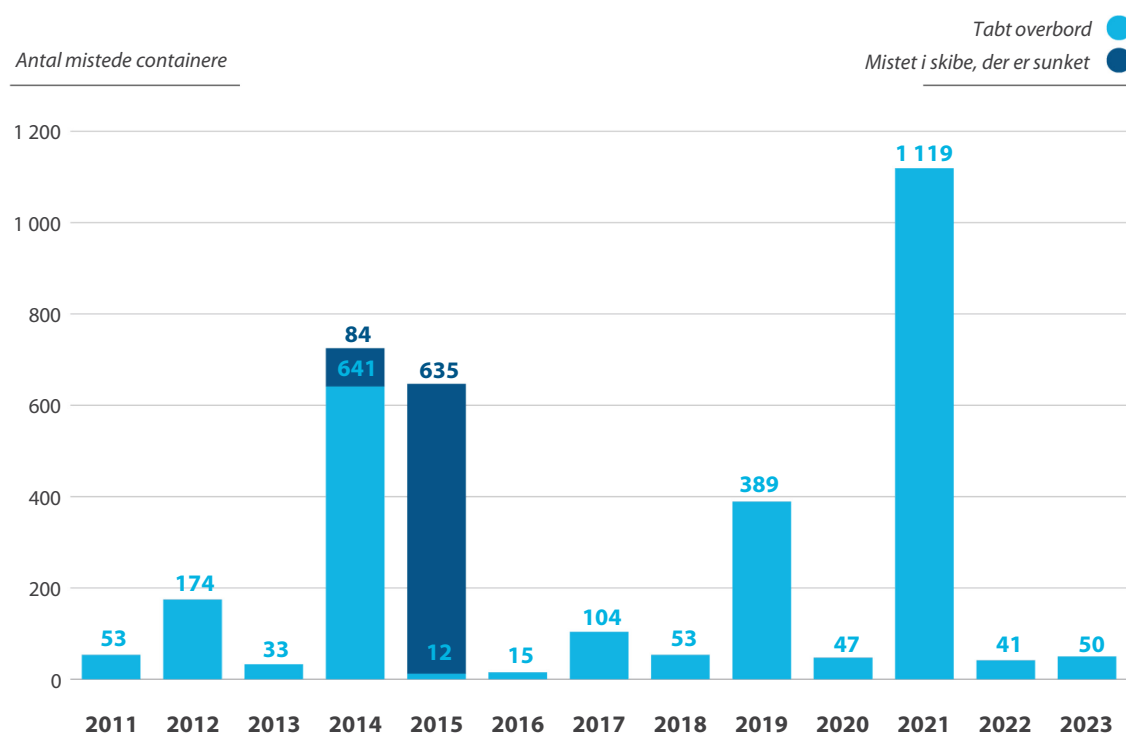
Containere tabt på havet

27 Under transport kan containere tabes på havet som følge af utilstrækkelig fastgørelse, ulykker eller ugunstige vejrforhold. Når de er tabt, kan de udgøre en kilde til forurening, f.eks. hvis de frigiver farlige stoffer eller plastgranulat i havet. Tabte containere kan også forårsage andre ulykker, der medfører yderligere forurening af havvandet.

28 På internationalt plan kræver MARPOL-konventionen fra 1973 og [den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen](#) fra 1974, at skibsføreren rapporterer det til nærmeste kyststat, hvis containere, som indeholder farligt gods eller farlige stoffer, er tabt overbord. I juni 2024 [vedtog](#) IMO ændringer af sine bestemmelser om sikkerhed for menneskeliv på søen, så det fra januar 2026 vil være obligatorisk at indberette alle containere, der er tabt på havet. IMO [arbejder](#) også i øjeblikket med forebyggelse af containertab.

29 På EU-plan kræver [direktiv 2002/59/EF](#), at medlemsstaterne sikrer, at skibsføreren straks indberetter tabte containere til den relevante kyststat. Derudover skal medlemsstaterne i henhold til [direktiv 2009/18/EF](#) registrere containere, der er tabt i deres have, eller fra skibe, der sejler under deres flag, på [Den Europæiske Informationsplatform for Ulykker til Søs](#). Der er imidlertid ingen garanti for, at alle tab anmeldes. Dataene på denne platform viser, at antallet af containere tabt på havet i EU (herunder containere ombord på skibe, der er sunket) varierer betydeligt fra år til år, jf. [figur 7](#).

Figur 7 - Antal containere tabt på havet i EU, 2011-2023



Kilde: Revisionsretten, baseret på oplysninger fra Kommissionen.

30 Kun nogle få af de tabte containere bliver bjærget. De franske myndigheder anslog, at af de 1 200 containere, der blev tabt i Atlanterhavsområdet og Den Engelske Kanal/Nordsøområdet mellem 2003 og 2014, blev kun 49 bjærget, svarende til ca. 4 %.

31 Ifølge Kommissionens [konsekvensanalyse vedrørende mikroplastforurening](#) udgør tab af plastgranulat til søs eller på land den tredjestørste kilde til utilsigtet udledning af mikroplast i miljøet i EU. I 2019 og 2020 blev to forsendelser af plastgranulat tabt, hvilket resulterede i, at henholdsvis [550 millioner plastpellets \(11 ton\)](#) og [650 millioner plastpellets \(13 ton\)](#) endte i Nordsøen. I marts 2024 godkendte IMO's Komité for Sikkerhed på Søen [anbefalinger om transport af plastgranulat](#) ad søvejen. [Kommissionens forslag til en forordning om forebyggelse af tab af plastgranulat](#) er i øjeblikket under [lovgivningsmæssig behandling](#).

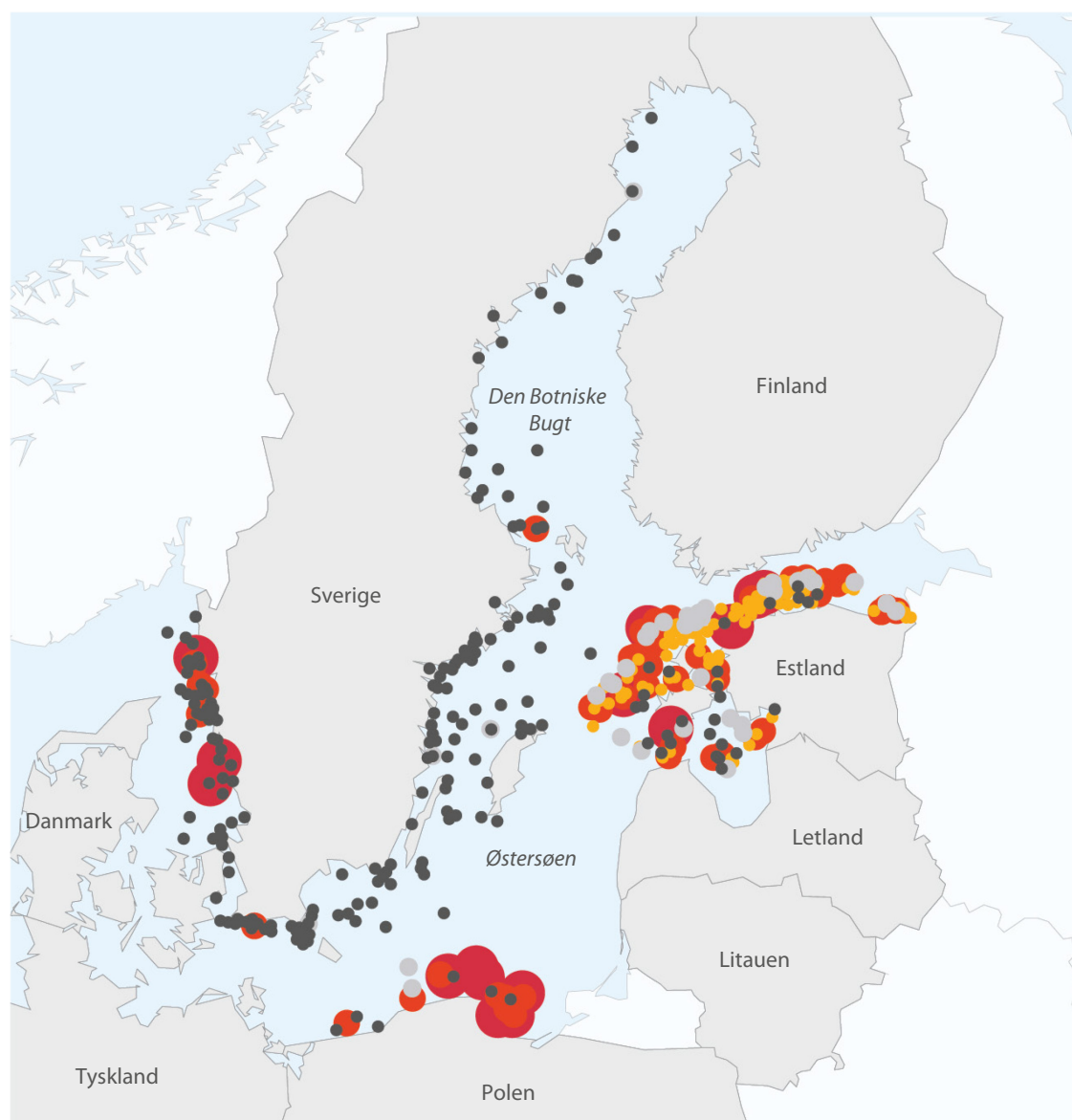
Skibsvrag

32 Vragene i EU's have, f.eks. vrag af krigsskibe, fragtskibe, olietankskibe, kemikalietankskibe eller fiskerfartøjer, er alle potentielle kilder til forurening. De indeholder kemikalier og svær brændselsolie, som gradvist kan frigives i havmiljøet. På grundlag af HELCOM-kilder anslår forskere fra [MARE-fonden](#), at mindst 100 ud af de 8 000-10 000 vrag i Østersøen er farlige, fordi de indeholder brændstof eller farlige stoffer, og fordi de ligger mindre end 10 sømil fra kystlinjen (jf. [figur 8](#)).

Figur 8 - Farlige skibsvrag i havet ud for Estlands, Polens og Sveriges kyst

Længde

- Vrag af ukendt længde
- < 30 m
- 30-50 m
- 50-100 m
- 100-227 m



© HELCOM Map and data service. Datasæt: farlige skibsvrag i Østersøen, senest ajourført den 22. juni 2023.

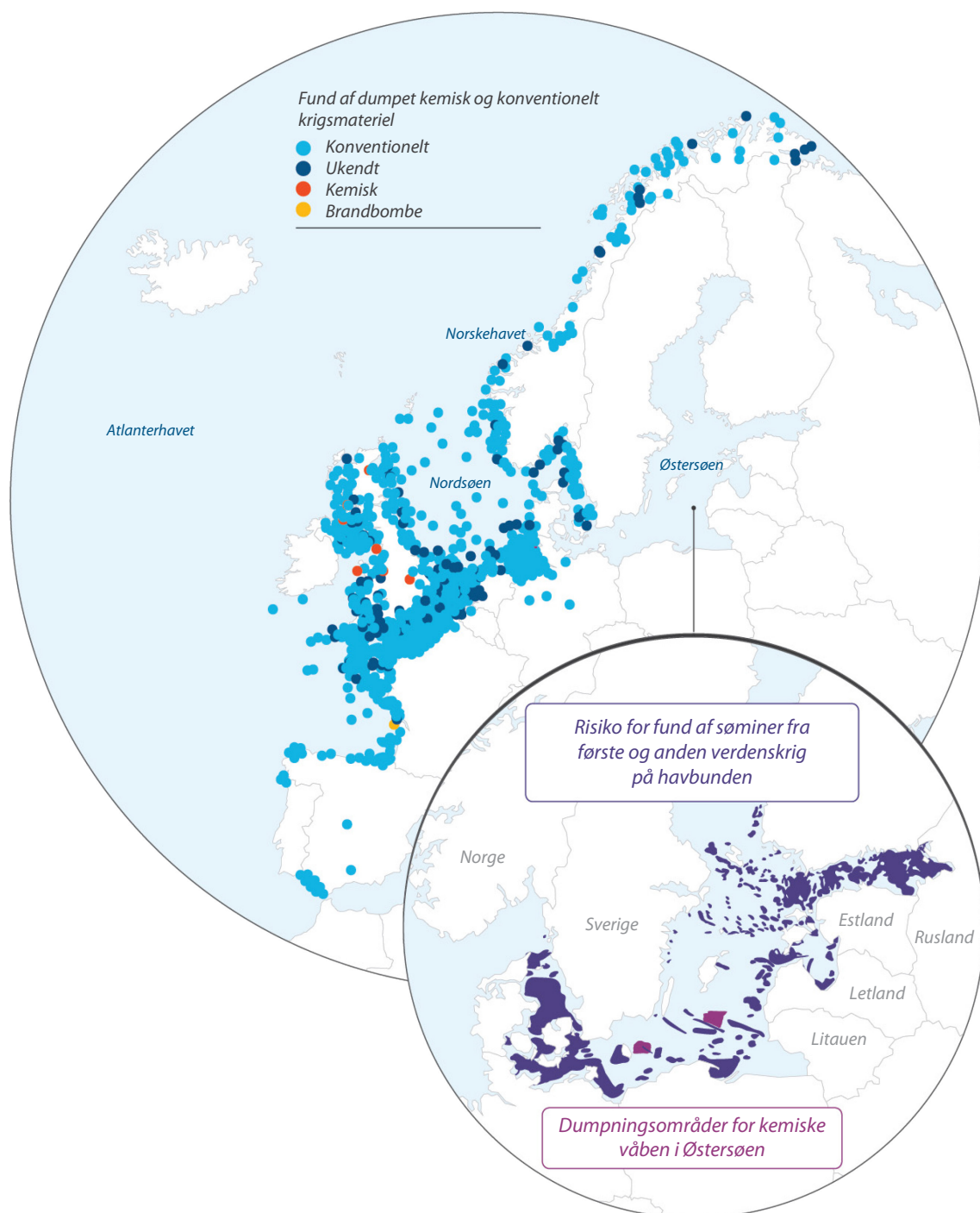
33 De tyske myndigheder anslår, at der ligger ca. 1 000 skibsvrag i den tyske del af Nordsøen og 500 i den tyske del af Østersøen. De [tyske myndigheder](#) er ikke bekendt med arten af skibsvragenes last. I Frankrig har den franske flådes hydrografiske og oceanografiske tjeneste (SHOM) udarbejdet en liste over [4 700 vrag af skibe](#) på over 40 meter, som blev taget i brug efter 1914 og nu ligger i den eksklusive økonomiske zone i havet ud for det franske fastland og de oversøiske territorier.

34 På internationalt plan fastlægger Nairobikonventionen fra 2007 regler for fjernelse af vrag, der kan skade havmiljøet. Pr. 30. september 2024 var konventionen blevet ratificeret af 14 EU-kystmedlemsstater og 1 EU-medlemsstat uden kyststrækning. Nairobikonventionen er indarbejdet i EU's retlige rammer ved direktivet om havnestatskontrol, som blev ændret i november 2024.

Krigsmateriel

35 Krigsmateriel kan frigive giftige stoffer, når det korroderer i havet. Osparkommissionen indsamler rapporter om krigsmateriel fundet i det nordøstlige Atlanterhav. Der rapporteres om ca. [900 fund](#) hvert år. Af disse skyldes mere end 50 %, at krigsmateriel fanges i fiskenet. [HELCOM](#) anslår, at 40 000 ton kemisk krigsmateriel er blevet dumpet i Østersøen siden 1946 (jf. [figur 9](#)). De tyske myndigheder [anslår](#), at 1,6 millioner ton konventionelt krigsmateriel og ca. 5 100 ton kemisk krigsmateriel ligger i de tyske have.

Figur 9 - Kort over fund af konventionelt, kemisk og ukendt krigsmateriel i Osparkonventionens havområde og kort over områder med dumpede kemiske våben og risiko for miner i Østersøen



© OSPAR Data and Information Management System (datasæt "OSPAR Encounters with Munitions 1999-2021") og © HELCOM Map and data service (datasæt "Chemical weapons dumpsites in the Baltic Sea" og Baltic Ordnance Safety Board's oversigt over risici for fund af søminer fra første og anden verdenskrig på havbunden).

36 På internationalt plan forbyder [Londonkonventionen](#) fra 1972 generelt dumpning af affald, herunder kemiske våben, i havet. Denne ordning er også fuldt ud indarbejdet i [Londonprotokollen](#) fra 1996. Pr. 30. september 2024 var konventionen blevet ratificeret af 18 EU-kystmedlemsstater og 2 -EU-medlemsstater uden kyststrækning, og protokollen var blevet ratificeret af 13 EU-kystmedlemsstater og 1 EU-medlemsstat uden kyststrækning.

37 På EU-plan er hverken konventionen eller protokollen blevet integreret i EU-retten. [EU-strategien for maritim sikkerhed](#) fra 2014 identificerede dumpet kemisk ammunition og ueksploderet ammunition som en trussel mod den maritime sikkerhed. Af de 130 tiltag i den efterfølgende [detaljerede handlingsplan](#) vedrørte 3 ammunition. [2020-rapporten om gennemførelsen af den reviderede handlingsplan for EU-strategien for maritim sikkerhed](#) nævnte resultater såsom bevidsthedsskabende arrangementer, samarbejde og to forskningsprojekter. Den nævnte derimod ikke noget specifikt resultat med hensyn til mængden af bjærget ammunition.

Rensningssystemer til udstødningsgasser

38 [IMO-reglerne](#) har i flere omgange fastsat restriktive tærskler for svovlindholdet i skibsbrændstof for at reducere luftforureningen. De grænseværdier, der er fastsat i [direktiv \(EU\) 2016/802](#) om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer, er i overensstemmelse med IMO-reglerne. Den strengeste svovlstandard for skibe (0,1 %) er fortsat 100 gange mere lempelig end svovlstandarden for diesel og benzin til landbaseret transport (0,001 %), som har været gældende i EU siden 2009.

39 Skibe kan overholde svovlstandarden ved at anvende renere brændstof eller installere rensningssystemer til udstødningsgasser, såkaldte "skrubbere". Disse systemer opfanger svovloxid fra udstødningsgasser ved hjælp af vand, men dette bliver til forurenede skrubbervand, og skibe tømmer det ofte ud i havet.

40 Det er tilladt at anvende skrubbere på EU's have, men nogle [medlemsstater begrænser deres anvendelse](#). De ikkebindende [IMO-retningslinjer om rensningssystemer til udstødningsgasser fra 2021](#) indeholder kriterier for udtømning og koncentrationsgrænser for skadelige udstødningsgasstoffer i skrubbervand. I henhold til den ajourførte EU-lovgivning om forurening fra skibe (jf. [tekstboks 1](#)) gælder der et forbud mod udtømning af svovlskrubbervand, der ikke opfylder IMO's kriterier for udtømning af skadelige stoffer.

Der er svagheder i gennemførelsen og håndhævelsen af EU-reglerne om bekæmpelse af forurening fra skibe

41 Vi undersøgte, om de politikker og foranstaltninger, som Kommissionen og medlemsstaterne havde gennemført, bidrog til at bekæmpe forurening fra skibe, og om de blev håndhævet korrekt. Vi undersøgte:

- om Kommissionen og [Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed \(EMSA\)](#) gav medlemsstaterne effektive værktøjer til at opdage og bekæmpe forurening fra skibe, og om medlemsstaterne gjorde brug af dem
- om Kommissionen og medlemsstaterne gennemførte kontroller og inspektioner for at sikre overholdelse af EU-lovgivningen og vedtog sanktioner for overtrædelser
- om medlemsstaterne sikrede rettidig gennemførelse af EU-lovgivningen om fiskeredskeer
- om de EU-finansierede projekter gav merværdi.

EMSA's værktøjer og maritime tjenester har visse begrænsninger, og medlemsstaterne har underudnyttet dem

42 EMSA støtter medlemsstaterne ved at levere satellitovervågning af skibe, tilbyde en eksperimentel drone til detektering af høje emissioner og sikre et beredskab af fartøjer til forureningsbekæmpelse.

Satellitovervågning

43 Skønnene over, hvor meget olie der tilføres havmiljøet hvert år, varierer fra 1 til 4,5 millioner ton på verdensplan afhængigt af informationskilden, den anvendte metode og undersøgelsens omfang¹. Det fremgår af Kommissionens [konsekvensanalyse fra 2023 vedrørende ændringen af direktivet om forurening fra skibe](#), at selv om ulykker til søs var en væsentlig årsag til forurening fra skibe, kom størstedelen af olieforureningen fra forsætlige udtømninger, f.eks. ved rengøring af tanke og udledning af affald. Konsekvensanalysen pegede også på store mangler i oplysningerne om olieforurening fra skibe i hele EU.

¹ "Oiling the oceans", World ocean review, 2014, ESA-publikation om olieforurening, "Dispersants as an oil spill clean-up technique in the marine environment", ITOPF Oil Tanker Spill Statistics 2023.

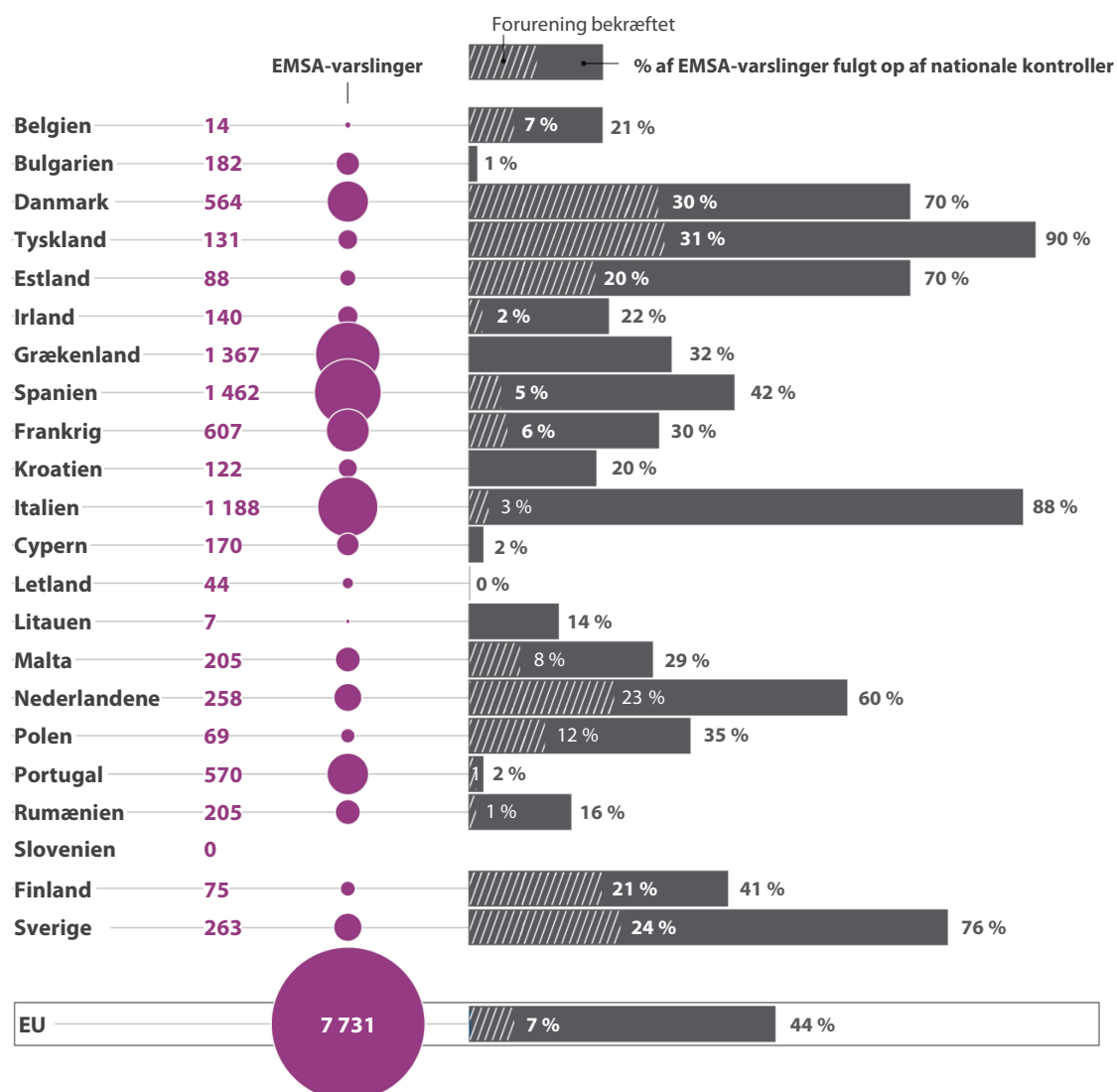
44 EMSA har siden 2007 drevet den europæiske satellitovervågningstjeneste for olieudslip ([CleanSeaNet](#)) med henblik på overvågning, tidlig varsling af mulige forureningshændelser og identificering af de ansvarlige skibe. Systemet afhænger af, at der er satellitbilleder til rådighed. [Satellitter](#) optager dog kun billeder af de områder, de passerer hen over. De kan også svigte, hvilket skete i 2022, hvor 13 % af de ventede billeder fra én bestemt satellit ikke blev modtaget.

45 CleanSeaNet har til formål at opdage mulige olieudslip, men det kan også vise andre typer forurening (f.eks. spildevand og affald) eller naturligt forekommende fænomener såsom alger eller is. Kemiske forurenende stoffer er vanskeligere at opdage, da de ofte er usynlige. EMSA har oprettet et netværk af eksperter ([Marine Intervention in Chemical Emergency Network](#) (MAR-ICE)), som yder information og rådgivning om kemikalier, der er involveret i maritime nødsituationer. Det ændrede direktiv om forurening fra skibe har til formål at forbedre CleanSeaNet, så tjenesten omfatter oplysninger om yderligere forurenende stoffer.

46 CleanSeaNet leverer satellitbilleder med høj opløsning til 22 EU-kystmedlemsstater. Tjenesten identificerede i 2023 i alt 5 088 mulige udslip i de vejledende eksklusive økonomiske zoner. Medlemsstaterne er ansvarlige for kontrol på stedet og regelhåndhævelse.

47 Vores analyse af EMSA-data for 2022-2023 (jf. [figur 10](#)) viser, at medlemsstaterne kontrollerede under halvdelen af CleanSeaNet-varslingerne og kun bekræftede forurening i 7 % af tilfældene. Det varierer betydeligt, hvor stor en procentdel af CleanSeaNet-forureningsvarslingerne medlemsstaterne bekræftede. Danmark og Tyskland bekræftede forurening vedrørende 30 % af varslingerne eller mere, mens Italien meget sjældent bekræftede forurening opdaget af CleanSeaNet, selv om det var det land, der foretog flest kontroller på stedet (1 046 af de i alt 1 188). Ifølge den endelige udgave af Kommissionens [konsekvensanalyse fra 2023 vedrørende ændringen af direktivet om forurening fra skibe](#) afhænger sandsynligheden for, at forurening bekræftes, af, hvor lang tid der går efter optagelsen af satellitbilledet, før medlemsstaten foretager kontrol på stedet.

Figur 10 - CleanSeaNets registrering af mulige forureningshændelser i EU-kyststater og disse landes opfølgning, 2022-2023



Kilde: Revisionsretten, baseret på data fra [EMSA](#).

48 Når forurening bekræftes, bør den spores tilbage til forureneren, og der bør træffes håndhævelsesforanstaltninger. I ovennævnte konsekvensanalyse blev det imidlertid konkluderet, at direktivet om forurening fra skibe ikke fuldt ud havde sikret, at de ansvarlige for ulovlig udtømming af forurenende stoffer blev pålagt sanktioner, og at medlemsstaternes retlige opfølgning og sanktioner forblev relativt beskedne.

Drone til detektering af emissioner

49 EMSA har siden 2019 stillet en drone til rådighed for medlemsstaterne, som er udstyret med en sniffersensor, som kan måle emissioner af svovloxid og nitrogenoxid fra skibe, jf. [figur 11](#). Denne luftbårne forurening ender ofte i havet. I Frankrig og Tyskland konstaterede vi, at droneresultaterne skulle bekræftes af andre kontroller. Samlet set blev der i disse lande konstateret meget få overtrædelser af direktivet om svovlindholdet i skibsbrændstoffer ved hjælp af denne teknologi (under en 3-måneders indsats i Frankrig blev der bekræftet én overtrædelse, mens der under en tilsvarende indsats i Tyskland ikke blev bekræftet nogen).

Figur 11 - Billede fra en drone, der nærmer sig et fartøj for at måle svovlindholdet i tætte dampe



© EMSA (2023) RPAS-tjenester leveret til de franske myndigheder. (Billedet nederst til højre indsat af Revisionsretten).

Fartøjer til forureningsbekæmpelse

50 Som supplement til deres nationale ressourcer til overvågning af havforureningshændelser kan medlemsstaterne anvende et EMSA-netværk af standby-fartøjer med udstyr til bekæmpelse af olieudslip, jf. [figur 12](#). EMSA har placeret sine fartøjer baseret på anmodninger fra medlemsstaterne, som er blevet godkendt af EMSA's bestyrelse. EMSA er sammen med medlemsstaterne i gang med at gennemgå sine operationelle tjenester vedrørende bekæmpelse af forurening med henblik på at sikre, at de vil være hensigtsmæssige i fremtiden.

Figur 12 - EMSA-ressourcer til bekæmpelse af forurening fra skibe



© EMSA, planlagte operationelle tjenester ved udgangen af 2024.

51 Siden 2017 har Det Europæiske Fiskerikontrolagentur også kunnet bidrage til forureningsbekæmpelse på havet. I øjeblikket råder det over tre offshorepatruljefartøjer, som det har chartret og udrustet med udstyr fra EMSA til bekæmpelse af olieudslip. De er endnu ikke blevet brugt til i forbindelse med forureningshændelser, da medlemsstaterne har prioriteret anvendelse af deres egne ressourcer.

Der foretages ikke nok kontroller og skibsinspektioner, og sanktionerne for ulovlige udtømninger varierer i EU

EMSA's kontroller vedrørende gennemførelsen af EU-lovgivningen

52 På Kommissionens anmodning aflægges EMSA besøg i medlemsstaterne for at overvåge, om de effektivt gennemfører og håndhæver EU-lovgivningen om søfartssikkerhed og forureningsforebyggelse. Ved afslutningen af hvert besøg skal EMSA udfærdige en rapport og sende den til Kommissionen og den pågældende medlemsstat.

53 På sit websted offentliggør EMSA [lister](#) over de besøg og inspektioner i alle EU's medlemsstater, som det gennemfører over en årrække som led i [cyklusser](#) vedrørende forskellige relevante retsakter. Mellem 2012 og 2022 anmodede Kommissionen EMSA om at fokusere på direktivet om havnestatskontrol og inspicere hver enkelt EU-kystmedlemsstat to gange i løbet af perioden. EMSA aflagde derimod ikke besøg vedrørende direktivet om forurening fra skibe. I 2024 indledte EMSA en cyklus af kontroller vedrørende direktivet om modtagefaciliteter i havne.

Modtagefaciliteter i havne

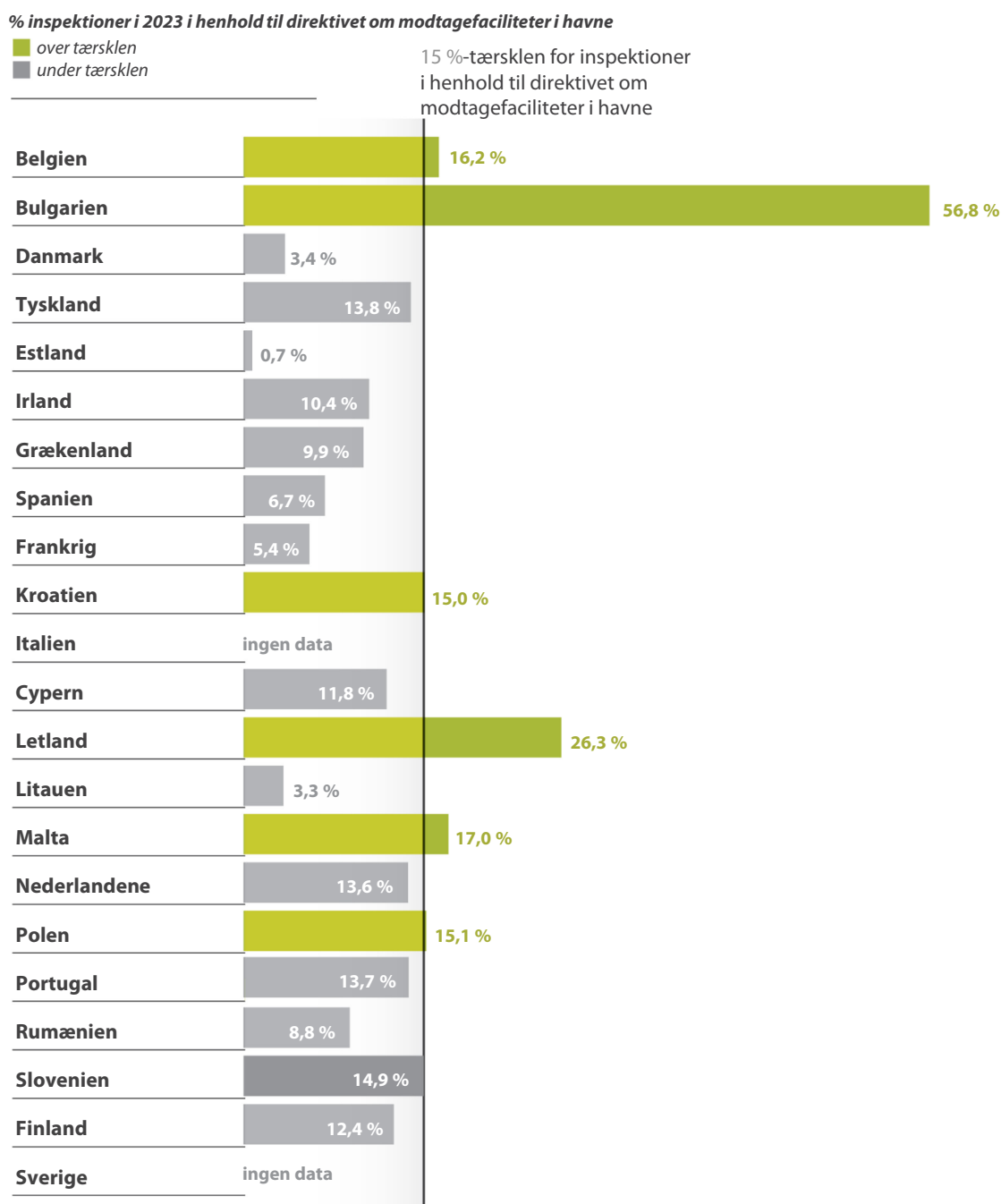
54 I henhold til direktivet om modtagefaciliteter i havne skal medlemsstaterne etablere passende modtagefaciliteter i havne til forskellige typer affald fra skibe. Skibe skal aflevere alt affald, inden de forlader havnen, medmindre de har tilstrækkelig specifik lagerkapacitet til at kunne nå den næste anløbshavn.

55 I de medlemsstater, vi besøgte, var der mangler i gennemførelsen og håndhævelsen af direktivet om modtagefaciliteter i havne. I 2020 [meddelte](#) de franske myndigheder, at modtagefaciliteterne i havnene ikke var tilpasset den måde, hvorpå affaldet blev sorteret om bord. I Tyskland blev der i en [undersøgelse fra 2023](#) konstateret betydelige mangler med hensyn til havne i forskellige delstater, f.eks. at der var utilstrækkelige oplysninger om tidligere og planlagte affaldsbortskaffelser.

56 I henhold til direktivet om modtagefaciliteter i havne har medlemsstaterne siden 2022 haft pligt til at inspicere 15 % af alle de skibe, der anløber deres havne. Ved inspektioner kontrolleres det, at skibene overholder reglerne om affaldshåndtering, herunder at de foretager korrekt meddelelse og indberetning og faktisk gør brug af modtagefaciliteter i havne til bortskaffelse af affald.

57 Medlemsstaterne skal indsamle data om de udførte inspektioner, herunder om antallet af inspektioner, om typen af inspicerede skibe og om resultaterne af inspektionerne. De skal holde dataene ajour og indberette dem til EMSA. Vores analyse af EMSA-data viser, at seks medlemsstater opfyldte målet om at inspicere 15 % af skibene i 2023 (jf. [figur 13](#)). To medlemsstater indberettede ikke data, og fem nåede under halvdelen af målet.

Figur 13 - Opfyldelse i 2023 af skibsinspektionsmålet på 15 % i henhold til direktivet om modtagefaciliteter i havne



Kilde: Revisionsrettens beregninger baseret på data fra EMSA.

58 De tyske myndigheder angav bemandingsproblemer og manglende klarhed om antallet af inspektioner på regionalt plan som hovedårsagerne til, at målet ikke var blevet nået. Vi konstaterede, at de franske myndigheder i 2022 ikke havde foretaget skibsinspektioner i henhold til direktivet om modtagefaciliteter i havne, fordi dette direktiv var blevet gennemført sent. Kommissionen meddelte os, at den også havde konstateret mangler i rapporteringen (manglende opfyldelse af inspektionsmålet på 15 % eller underrapportering).

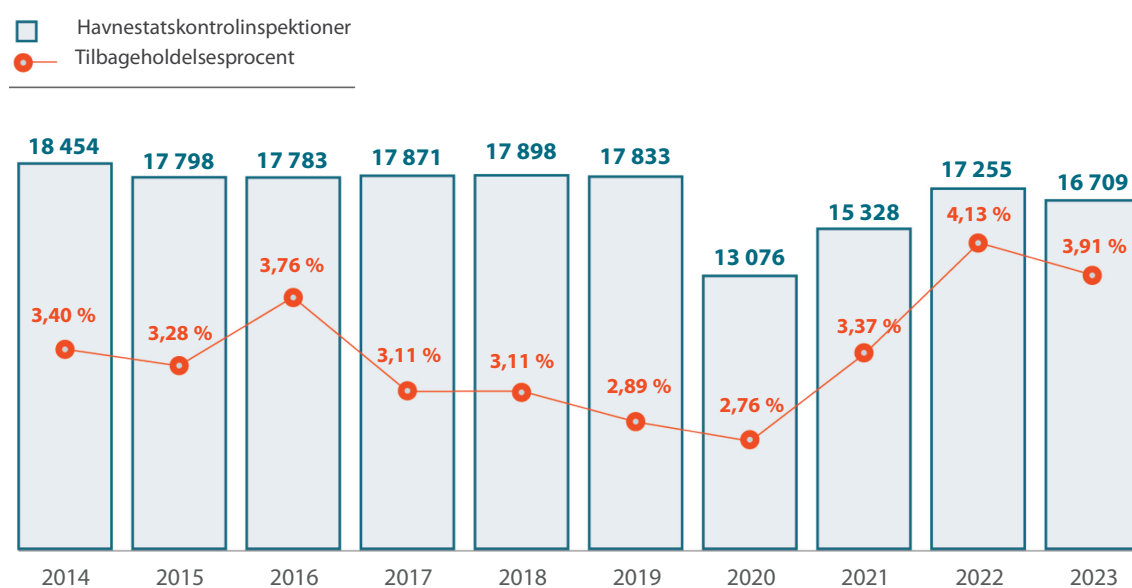
Havnestatskontrol

59 Direktivet om havnestatskontrol fastsætter fælles kriterier for inspektion af udenlandske skibe i nationale havne og harmoniserede procedurer for inspektion og tilbageholdelse. Skibe **udvælges** til havnestatskontrolinspektion under hensyntagen til deres risikoprofil og andre prioriteter. Vi konstaterede, at 11 medlemsstater i 2023 ikke nåede deres inspektionsmål.

60 Vi analyserede EMSA-data om de mangler, der siden 2014 er konstateret under havnestatskontrolinspektioner på medlemsstatsniveau. Blandt de hyppigst forekommende overtrædelser var problemer i forbindelse med affaldshåndteringsplaner, arbejdstilrettelæggelsen om bord og spildevandsanlæg om bord. Fra 2014 til 2023 opdagede medlemsstaterne i alt næsten 16 000 sådanne mangler. Det samlede antal mangler steg med mere end 40 % mellem 2019 og 2023.

61 Medlemsstaterne kan beslutte at holde skibe i havn, indtil større mangler, der er konstateret under havnestatskontrolinspektioner, er blevet afhjulpet. Dette kaldes "tilbageholdelse". **Figur 14** viser, at tilbageholdelsesprocenten efter havnestatskontrolinspektioner ligger på mellem 3 % og 4 %.

Figur 14 - Havnestatskontrolinspektioner og tilbageholdelser i EU-havne, 2014-2023



Kilde: Revisionsrettens analyse baseret på data fra EMSA.

Sanktioner for ulovlige udtømmninger

62 I henhold til direktivet om forurening fra skibe skal de, der er ansvarlige for ulovlig udtømmning af forurenende stoffer, straffes med sanktioner. I den [konsekvensanalyse fra 2023](#), som ledsagede forslaget om ændring af direktivet om forurening fra skibe, rapporterede Kommissionen, at fortolkningen af direktivet varierer fra medlemsstat til medlemsstat. Da der ikke findes nogen fælles definition af, hvad der udgør "større" og "mindre" tilfælde af forurening, kan samme type udtømmning behandles forskelligt i forskellige medlemsstater. Kommissionen rapporterede også, at der anvendes mange forskellige praksis med hensyn til mulige sanktioner og retlige procedurer.

63 Generelt understreges det i Kommissionens konsekvensanalyse, at skibe, der ulovligt udtømmer forurenende stoffer i havet, sjældent straffes med effektive eller afskrækkende sanktioner, og at retsforfølgelse sjældent forekommer. Det reviderede direktiv om forurening fra skibe indfører et obligatorisk værktøj, hvor medlemsstaterne skal indberette de anvendte sanktioner. Det indfører imidlertid ikke et harmoniseret [EU-sanktionssystem](#).

Medlemsstaternes gennemførelse af den seneste EU-lovgivning om fiskeredskaber er endnu ikke afsluttet

64 Efterladte, tabte eller kasserede fiskeredskaber - i denne beretning blot benævnt "tabte fiskeredskaber" - er en kilde til plastforurening fra fiskerfartøjer. [Forordning \(EF\) nr. 1224/2009](#) om fiskerikontrol² gør det obligatorisk for førere af EU-fiskerfartøjer, der har mistet redskaber eller dele heraf, at forsøge at bjærge dem så hurtigt som muligt. Medlemsstaterne skal indberette overtrædelser vedrørende bjærgning af tabte fiskeredskaber til Kommissionen.

65 Kommissionen meddelte os imidlertid, at kun et begrænset antal medlemsstater indberetter overtrædelser. Kommissionens [sammenfattende rapport fra 2021](#) om anvendelsen af fiskerikontrolforordningen fra 2009 i perioden 2015-2019 indeholdt oplysninger om antallet af konstaterede overtrædelser vedrørende bjærgning af tabte fiskeredskaber. Af de 93 overtrædelser blev 86 indberettet af Spanien, og hverken Frankrig eller Tyskland indberettede nogen.

² Artikel 48 i [forordning \(EF\) nr. 1224/2009](#) om fiskerikontrol.

66 I henhold til den nye [forordning \(EU\) 2023/2842](#), som ændrer den tidligere fiskerikontrolforordning, skal fiskerfartøjernes logbøger indeholde oplysninger om fartøjernes fiskeredskaber og data om tabte fiskeredskaber. Medlemsstaterne skal indsamle og registrere oplysninger om tabte redskaber og fremsende oplysningerne til Kommissionen eller Det Europæiske Fiskerikontrolagentur efter anmodning. Nye bestemmelser fastsætter bl.a., at der i forbindelse med fiskeriinspektioner skal foretages kontrol af udstyr til bjærgning af redskaber, og at ulovlig bortskaffelse på havet af fiskeredskaber skal betragtes som en alvorlig overtrædelse. Medlemsstaternes gennemførelse af den nye forordning er i øjeblikket i den indledende fase.

67 Før 2019-revisionen af direktivet om modtagefaciliteter i havne kunne havne afkræve fiskere afgifter for aflevering af efterladte, tabte eller kasserede fiskeredskaber. Det reviderede direktiv erstattede dette negative incitament med en indirekte afgift, som skal betales, uanset om der afleveres affald eller ej.

68 I henhold til [direktiv \(EU\) 2019/904](#) om engangsplast skulle ordninger for udvidet producentansvar have været på plads senest den 31. december 2024. Det betyder, at producenterne nu har det finansielle ansvar for indsamling, transport og behandling af udtjente fiskeredskaber, der indeholder plast. Dette vil bidrage til at dække udgifterne til håndtering af fiskeredskaber, der afleveres af fiskere.

69 Vi konstaterede, at de medlemsstater, vi besøgte, endnu ikke fuldt ud havde gennemført ordninger for udvidet producentansvar vedrørende producenter af fiskeredskaber (jf. [tekstboks 2](#)).

Tekstboks 2

Udvidet ansvar for producenter af fiskeredskaber

I Tyskland blev der ved en [offentligretlig aftale](#) mellem offentlige myndigheder, producenter af plastfiskeredskaber, en NGO og operatører af visse havne i 2021 indført en ordning for udvidet producentansvar. NGO'en indsamler udtjente fiskeredskaber i de deltagende havne, sikrer korrekt og ikke-skadelig bortskaffelse heraf og udfører oplysningsaktiviteter. Fire af de syv største fiskerihavne i Tyskland er parter i aftalen.

I Frankrig har sammenslutningen [Coopération maritime](#) siden 2019 arbejdet sammen med producenter af fiskeredskaber for at indføre en ordning for udvidet producentansvar ved en frivillig aftale. De franske myndigheder sigter mod at indgå en aftale senest den 31. december 2024. Hvis det ikke lykkes, har de til hensigt at indføre en ordning for udvidet producentansvar ved hjælp af lovgivningsmæssige midler.

70 Direktivet om engangsplast fastsætter også, at hver medlemsstat til Kommissionen skal indberette data om markedsførte fiskeredskaber, der indeholder plast, og om udtjente fiskeredskaber, der er indsamlet på havet i medlemsstaten. Dataene skal indberettes for hvert kalenderår senest 18 måneder efter udgangen af det år, for hvilket de er indsamlet. Den første rapporteringsperiode var kalenderåret 2022. De konsoliderede markedsdata for 2022, som medlemsstaterne skulle have indberettet til Kommissionen senest den 30. juni 2024, forelå endelig i november 2024.

EU-fonde støttede relevante projekter, men der var vanskeligheder med at opskalere resultaterne

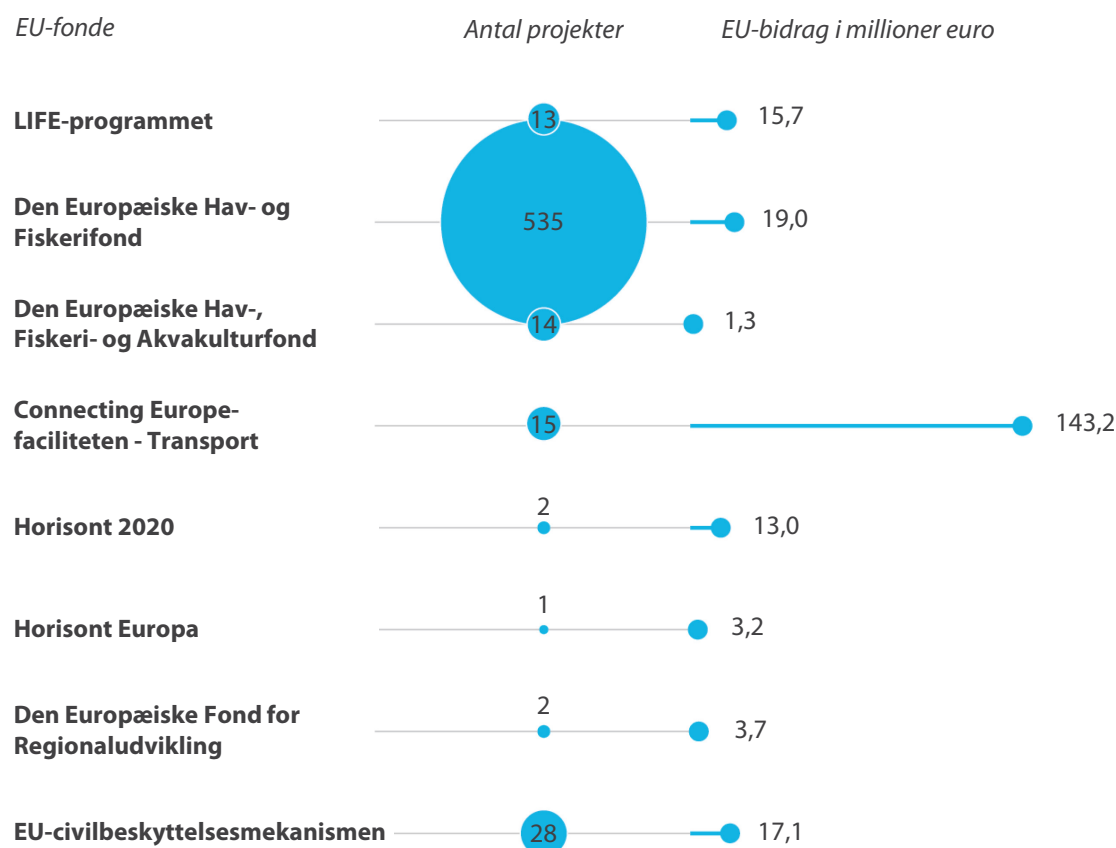
71 Som anført nedenfor kan adskillige EU-instrumenter anvendes til at finansiere projekter til bekæmpelse af forurening fra skibe:

- LIFE-programmet, som er et EU-finansieringsinstrument, der støtter miljøprojekter.
- Den Europæiske Hav- og Fiskerifond i budgetperioden 2014-2020 og dens efterfølger, Den Europæiske Hav-, Fiskeri- og Akvakulturfond, i budgetperioden 2021-2027, som støtter gennemførelsen af den fælles fiskeripolitik og EU's integrerede havpolitik.
- Connecting Europe-faciliteten, som støtter tre transeuropæiske infrastrukturer - for energi, transport og det digitale område.

- Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, som fremmer regionalt samarbejde og regional udvikling på tværs af forskellige EU-medlemsstater og nabolande. Den behandler f.eks. spørgsmålet om fiskenet som en kilde til plast i havene gennem Interreg-projekter.
- Programmerne Horisont 2020 for 2014-2020 og Horisont Europa for 2021-2027, som støtter forskning i reduktion af havforurening.
- EU-civilbeskyttelsesmekanismen, som medfinansierer forebyggelses- og beredskabsprojekter samt øvelser i fuld skala vedrørende havforurening.

72 Vi bad de relevante generaldirektorater i Kommissionen, forvaltningsorganerne og de medlemsstater, vi besøgte, om en liste over EU-projekter til bekæmpelse af forurening fra skibe i EU's have fra 2014 til 2023. Ifølge de oplysninger, vi modtog, ydede EU over 216 millioner euro i finansiering til sådanne projekter i perioden 2014-2023, hovedsagelig til projekter vedrørende forbedring af faciliteter til modtagelse af affald i havne, men også til projekter vedrørende indsamling af fiskenet og til forskningsprojekter (jf. [figur 15](#)). Oplysningerne var imidlertid ufuldstændige, idet vi fandt andre relevante EU-finansierede projekter, som ikke var nævnt i Kommissionens data. De franske og tyske myndigheder fremlagde også kun delvise data.

Figur 15 - EU-projekter vedrørende bekæmpelse af forurening fra skibe i EU's have, 2014-2023



Kilde: Revisionsretten, baseret på data fra Europa-Kommissionen og CINEA.

73 Vi udvalgte to EU-projekter i hver af de to medlemsstater, vi besøgte. På trods af visse resultater har disse projekter ikke påvist, at de vil reducere forureningen fra skibe i stor skala (jf. [bilag VI](#)). Hverken Kommissionen eller medlemsstaterne havde et omfattende overblik over resultaterne af de EU-finansierede projekter vedrørende forurening fra skibe.

EU-rammen for overvågning af forurening fra skibe har begrænsninger

74 Havstrategirammedirektivet fra 2008 pålagde medlemsstaterne at udvikle regionalt koordinerede strategier og foranstaltninger til at vurdere, forvalte og mindske menneskelige aktiviteter indvirkning på havmiljøet, herunder forurening fra skibe. Medlemsstaterne skulle udarbejde og gennemføre overvågningsprogrammer til vurdering af deres havområders miljøtilstand og meddele dem til Kommissionen, så den kunne vurdere, om programmerne var egnede til at opnå eller opretholde en god miljøtilstand.

75 Vi undersøgte, om Kommissionen og medlemsstaterne effektivt overvågede miljøtilstanden i EU's have og rapporterede sammenlignelige resultater. Vi undersøgte:

- om dataene om forurening fra skibe var tilgængelige og fuldstændige
- om Kommissionen fastsatte kriterier og metodiske standarder for vurdering af en god miljøtilstand i EU's have, og om medlemsstaterne anvendte dem og ved samarbejde med hinanden sikrede, at vurderingsmetoderne var ensartede i de enkelte havregioner eller havsubregioner
- om medlemsstaterne rapporterede til Kommissionen om deres vurdering af miljøtilstanden i de enkelte havregioner eller havsubregioner.

Der foreligger kun få oplysninger om skibes forurening af havvand og om havaffald fra skibe

76 I henhold til havstrategirammedirektivet skal medlemsstaterne fastlægge foranstaltninger til at opnå en god miljøtilstand på grundlag af kvalitative "deskriptorer", bl.a. for forurenende stoffer ("deskriptor 8") og havaffald ("deskriptor 10"). Havstrategirammedirektivet pålægger også medlemsstaterne at reducere tilførslen af stoffer til havmiljøet fra specifikke kilder såsom skibe.

77 Deskriptoren for forurenende stoffer omfatter 45 stoffer fra [vandrammedirektivet](#) og yderligere forurenende stoffer udvalgt på medlemsstatsniveau, f.eks. ved regionalt samarbejde. Alt i alt dækker dette kun en lille del af de 6 000 stoffer, som udgør mere end 99 % af den samlede mængde kommercielle [kemikalier](#) på verdensplan. [Forskere](#) mener, at det er værd at overvåge andre forurenende stoffer.

78 Kommissionen og myndighederne i de medlemsstater, vi besøgte, oplyste, at det sjældent er muligt at knytte forekomsten af de overvågede forurenende stoffer til bestemte kilder, fordi der i forbindelse med de fleste stoffer er mange faktorer, der bidrager til forureningen (industri, forbrugere, olieplatforme, historiske dumpningssteder, fartøjer m.fl.).

79 Mængden af havaffald, der kommer fra skibe, er stort set ukendt. [Det Europæiske Miljøagentur](#) anslår, at 80 % af alt havaffald kommer fra land og 20 % fra havet. I EU-rapporten for 2025 om søtransportens indvirkning på miljøet angiver EEA og EMSA, at 16 % af det affald, der er fundet på EU's strande, stammer fra maritime aktiviteter - 11,2 % fra fiskeri og havbrug og 1,8 % fra skibsfart. Der findes ikke sådanne detaljerede oplysninger om affald på havbunden og flydende havaffald.

80 De tilgængelige oplysninger om havaffald og forurenende stoffer er ofte ufuldstændige eller forældede. [Figur 1](#) og [figur 2](#), som viser den generelle forureningsstatus i EU's have, afslører, at dataindsamlingen vedrørende mange områder er mangelfuld. Medlemsstaterne skulle udarbejde et nyt datasæt for den 6-årige periode fra 2016 til 2021, og det skulle foreligge senest i oktober 2024. I december 2024 havde fem medlemsstater forelagt deres datasæt.

Ikkesammenlignelige og ufuldstændige metoder og tærskler påvirkede overvågningen og rapporteringen

81 [Kommissionens 2017-afgørelse](#) om god miljøtilstand erstattede en [afgørelse](#) fra 2010 og havde til formål at fastsætte klarere, enklere, mere kortfattede og mere sammenhængende og sammenlignelige kriterier og metodiske standarder til vurdering af god miljøtilstand i EU's have. Medlemsstaterne fortolker imidlertid afgørelsen på forskellige måder, hvilket fører til forskellige tilgange og mangel på viden.

82 Vurderinger af forurenende stoffer er baseret på stoffernes koncentration og forureningseffekt. I 2019 rapporterede [Det Europæiske Miljøagentur](#), at medlemsstaterne stadig anvendte forskellige tærskler til at vurdere koncentrationen af forurenende stoffer.

83 Der foreligger ingen ensartede data om de årlige mængder olie, der spildes af skibe på EU's have (jf. punkt [43](#)). Hverken i havstrategirammedirektivet eller i noget kommissionsdokument er der defineret niveauer for, hvornår en akut forureningshændelse skal anses for at være "væsentlig". Efter at have analyseret medlemsstaternes rapportering om forurenende stoffer understregede [Det Fælles Forskningscenter](#) (JRC) i 2019 behovet for en fælles forståelse af minimumstærsklerne for indberetning af olieudslip i henhold til havstrategirammedirektivet. HELCOM har en [indikator for olieudslip](#) og et [kort over skibsulykker](#) i Østersøen, som har forårsaget forurening.

84 Tributyltin (TBT) og Cybutryn er to kemiske forbindelser, der er klart forbundet med skibe, og som forurener havvand. Medlemsstaterne anvendte imidlertid forskellige metoder til at overvåge disse to forbindelser i den rapporteringscyklus vedrørende havstrategirammedirektivet, der sluttede i 2018, jf. [tekstboks 3](#).

Tekstboks 3

Medlemsstaternes 2018-rapportering i henhold til havstrategirammedirektivet om bestemte forurenende stoffer

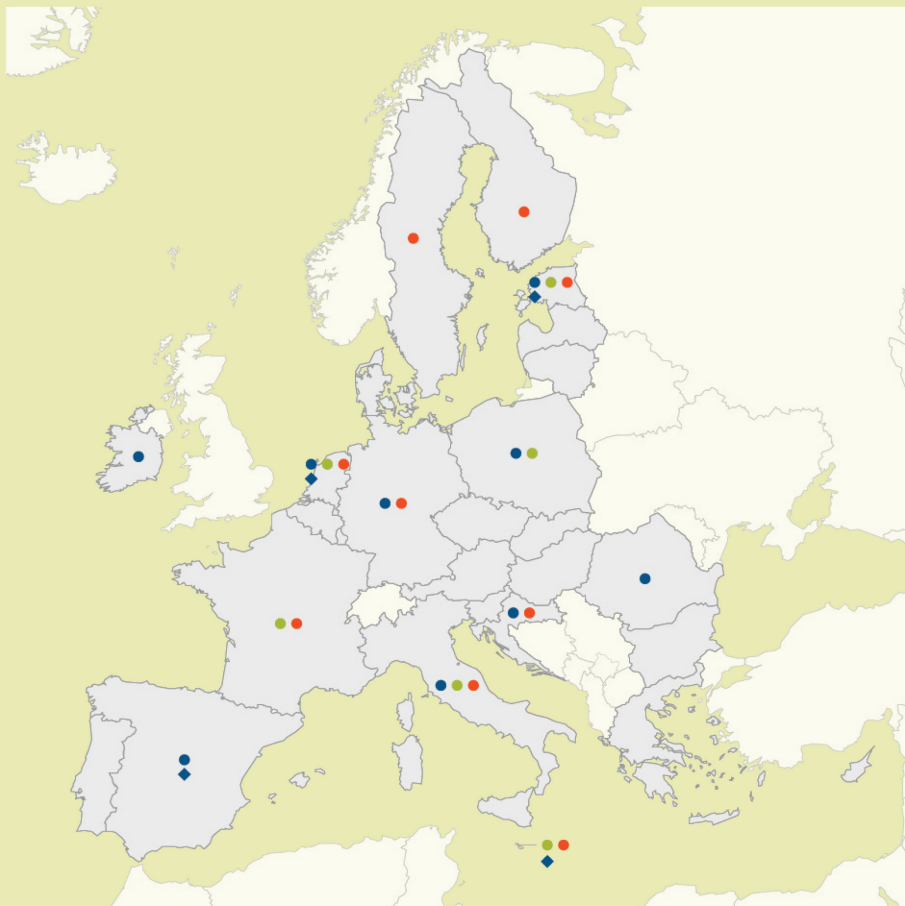
TBT blev anvendt i antifoulingmaling til skibe indtil 2008, hvor en [EU-forordning](#) og [den internationale konvention om begrænsning af skadelige antifoulingssystemer på skibe](#) (AFS-konventionen) forpligtede alle skibe, der anløber EU-havne, til at være TBT-fri. Cybutryn har været forbudt i antifoulingssystemer siden den 1. januar 2023. [JRC](#) fandt talrige uensartetheder i de test for TBT og cybutryn, som medlemsstaterne analyserede i deres 2018-rapportering i henhold til havstrategirammedirektivet: 10 medlemsstater testede for TBT i havvand, og fire testede for cybutryn, mens de øvrige kystmedlemsstater ikke indsamlede sådanne data som led i deres overvågning i henhold til havstrategirammedirektivet. Medlemsstater, der testede for TBT, anvendte en fælles tærskel, mens de nationale myndigheder, der testede for cybutryn, anvendte forskellige tærskler.

Tributyltin

- Vand
- Biota
- Sediment

Cybutryn

- ◆ Vand
- ◆ Biota
- ◆ Sediment



© Tornero, V., Hanke, G., and the MSFD Expert Network on Contaminants, "Marine chemical contaminants – support to the harmonization of MSFD D8 methodological standards", 2019.

85 For så vidt angår havaffald er det nu de samme tærskler for strandaffaldsovervågning, der anvendes af [EU-medlemsstaterne](#) og i de regionale havkonventioner [OSPAR](#) og [HELCOM](#) (jf. [bilag IV](#)). Statussen er "god", når der er færre end 20 affaldsgenstande pr. 100 meter strand. Der er dog stadig ingen harmoniseret tærskel for affald på havbunden, og flydende makroaffald overvåges i øjeblikket efter forskellige metoder.

86 Perioderne for overvågning af havaffald i henhold til havstrategirammedirektivet varierer fra havregion til havregion. Osparkommissionen vurderede situationen vedrørende [strandaffald](#) i det nordøstlige Atlanterhav fra 2018 til 2020 og udviklingstendenserne fra 2015 til 2020. HELCOM analyserede situationen vedrørende [strandaffald](#) i perioden 2016-2021. Kommissionen nedsatte en teknisk gruppe vedrørende havaffald, som i 2023 ajourførte [vejledningen om overvågning af havaffald i europæiske have](#) for yderligere at harmonisere overvågningen i henhold til havstrategirammedirektivet på tværs af medlemsstaterne.

Mangler og misforhold i rapporteringsværktøjerne

87 Medlemsstaterne indsamler data om deres haves miljøtilstand. Med Kommissionen deler de deres generelle vurderinger af, hvorvidt der er opnået en god miljøtilstand eller ej. Kommissionen fremmer drøftelser mellem de nationale eksperter, men den kontrollerer ikke de underliggende data og den metode, som de nationale myndigheder anvender.

88 Havstrategirammedirektivet indeholder bestemmelser om detaljeret rapportering om opnåelse af en god miljøtilstand. [JRC](#) offentliggjorde denne slags oplysninger i sin analyse af medlemsstaternes rapporter fra 2018, men konkluderede ikke generelt, om de hver især havde opnået en god miljøtilstand for så vidt angår forurenende stoffer og havaffald. Data fra de efterfølgende rapporter (fra 2024) forelå ikke på tidspunktet for vores revision.

89 Medlemsstaterne skal anvende [Reportnet](#), som er en e-rapporteringsplatform for miljø- og klimadata, når de rapporterer til Det Europæiske Miljøagentur i henhold til havstrategirammedirektivet. Oplysninger rapporteret i henhold til havstrategirammedirektivet kan findes i [Eionet Central Data Repository](#), som er en del af Reportnet-plattformen.

90 Desuden indeholder to EU-værktøjer offentligt tilgængelige oplysninger om havforurening:

- Havvandinformationssystemet for Europa ([WISE Marine](#)), som drives af Det Europæiske Miljøagentur, er en portal til udveksling af oplysninger om havmiljøet på europæisk plan. WISE Marine viser data, som medlemsstaterne har indberettet på Reportnet i henhold til havstrategirammedirektivet, samt data fra andre kilder.
- Det Europæiske Havobservations- og Datanetværk ([EMODnet](#)), der finansieres og forvaltes af Kommissionen, er en kilde til havdata, metadata og relaterede dataprodukter.

91 Vi konstaterede, at nogle oplysninger i [WISE Marine's dashboard](#) vedrørende opnåelse af en god miljøtilstand ikke altid stemte overens med videnskabelige vurderinger foretaget af nationale organer eller [JRC](#). Det var f.eks. tilfældet for Belgien og Frankrig med hensyn til havaffald.

92 EMODnet præsenterer data om strandaffald fra rapporteringen i henhold til havstrategirammedirektivet og andre kilder, data om affald på havbunden fra aktiviteter, der omfatter anvendelse af bundtrawl til at opsamle affald, og data om mikroaffald, som har begrænset dækning. Interessenter såsom medlemsstaternes myndigheder kan indlæse havdata i EMODnet på frivillig basis. Fordi rapporteringen ikke er obligatorisk, er der mangler i EMODnets data. [2020-rapporten om gennemførelsen af havstrategirammedirektivet](#) og Kommissionens [2023-evaluering af EMODnet](#) fremhævede, at der ikke var nogen systematisk dataudveksling mellem EMODnet og WISE Marine, og anbefalede, at oplysningerne i de to databaser blev afstemt og organiseret bedre.

Konklusioner og anbefalinger

93 Samlet set konstaterede vi, at EU-reglerne vedrørende forurening fra skibe var under forbedring, men at der var svagheder med hensyn til gennemførelsen og håndhævelsen, og at dataene var utilstrækkelige til at måle resultater.

94 Internationale regler er indarbejdet i EU-lovgivningen, hvilket bidrager til en korrekt håndhævelse af de pågældende regler, uanset om medlemsstaterne er parter i IMO-konventionerne eller ej. Kommissionen gør en indsats for at afhjælpe regelmangler med hensyn til de resterende forureningsrisici, dvs. vedrørende skibsfugning, containertab på havet, skibsvrag, krigsmateriel i havet og rensningssystemer til udstødningsgasser (jf. punkt [19-40](#)).

95 Vi konstaterede, at Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) gav medlemsstaterne nyttige værktøjer til at bekæmpe forurening fra skibe, men at de ikke blev udnyttet fuldt ud. CleanSeaNet anvender avanceret satellitteknologi til at opdage mulige olieudslip, men har ikke tilsvarende teknologi til at opdage andre forurenende stoffer. Medlemsstaterne kontrollerede under halvdelen af de CleanSeaNet-varslinger, der blev udløst af satellitter, og ofte bekræftede de ikke forureningen ved kontroller på stedet (jf. punkt [43-51](#)).

Anbefaling 1 - Forbedre funktionen og effektiviteten af EMSA's værktøjer til varslings af forurening

Kommissionen bør med støtte fra EMSA:

- a) give medlemsstaterne retningslinjer om, hvilke foranstaltninger de bør træffe vedrørende CleanSeaNet-varslinger, og hvilke rapporteringsforpligtelser de har
- b) udvikle teknologi og metoder, der kan anvendes til varslinger om andre forurenende stoffer end olie
- c) vurdere, om EMSA's forureningsvarslinger er pålidelige, og om medlemsstaternes foranstaltninger som reaktion på varslingerne er effektive.

Måldato for gennemførelsen: 2027

96 Der er stadig mangler i gennemførelsen og håndhævelsen af EU-reglerne om kontrol og forebyggelse af forurening fra skibe. Under sine besøg i medlemsstaterne mellem 2012 og 2022 fokuserede EMSA på direktivet om havnestatskontrol. Vi konstaterede, at mange medlemsstater stadig ikke opfyldte deres mål for inspektioner i henhold til direktivet om modtagefaciliteter i havne, og at nogle ikke opfyldte den årlige inspektionsforpligtelse i henhold til direktivet om havnestatskontrol. Fastlæggelsen og anvendelsen af sanktioner varierede fra medlemsstat til medlemsstat (jf. punkt [52-63](#)).

Anbefaling 2 - Styrke overvågningen af medlemsstaternes obligatoriske kontroller i henhold til EU-direktiverne

Kommissionen bør med støtte fra EMSA forbedre den måde, hvorpå medlemsstaterne rapporterer om deres overholdelse af EU-direktivernes krav om kontroller og sanktioner, f.eks. ved at fastsætte rapporteringsfrister, rapporteringsformater og indikatorer.

Måldato for gennemførelsen: 2028

97 Hverken Kommissionen eller de medlemsstater, vi besøgte, kunne fuldt ud gøre rede, hvilke midler fra EU-budgettet der blev anvendt til at bekæmpe forurening af havvand i EU. De havde ikke et overblik over de opnåede resultater eller over, hvordan de kunne anvendes i større målestok (jf. punkt [71-73](#)).

Anbefaling 3 - Følge op på opskaleringsspørgsmål i forbindelse med EU-finansierede projekter

Kommissionen bør sammen med medlemsstaterne følge op på spørgsmål vedrørende opskalering, som har en indvirkning på EU-finansierede projekter, der bekæmper forurening fra skibe.

Måldato for gennemførelsen: 2026

98 Vores revision afslørede, at EU-rammen for overvågning af forurening fra skibe har begrænsninger. De havmiljøindikatorer, der er defineret på EU-plan (havstrategirammedirektivets såkaldte "deskriptorer"), kan anvendes til at kontrollere forurening fra skibe, men det er sjældent muligt at knytte havforurening og havaffald til bestemte kilder. Desuden er der ikke fastlagt fuldt harmoniserede tærskler og overvågningsmetoder, og der er derfor forskelle mellem medlemsstaternes overvågning og rapportering af resultater. Vi konstaterede også mangler og misforhold i platformene til rapportering af data om havvandskvaliteten, hvilket undergraver deres pålidelighed (jf. punkt [76-92](#)).

Anbefaling 4 - Forbedre rapporteringen om og overvågningen af havområdernes miljøtilstand

Kommissionen bør forbedre overvågningen af og rapporteringen om forurenende stoffer og havaffald ved at sikre mere harmonisering af både medlemsstaternes overvågningspraksis og deres rapportering til Kommissionen. I den forbindelse bør den sikre sig adgang til sammenlignelige underliggende data for bedre at kunne måle fremskridt med hensyn til havmiljøets tilstand.

Måldato for gennemførelsen: 2027

Vedtaget af Afdeling I, der ledes af Joëlle Elvinger, medlem af Revisionsretten, i Luxembourg på mødet den 15. januar 2025.

På Revisionsrettens vegne

Tony Murphy
Formand

Bilag

Bilag I - Revisionsrettens beretninger om forurening fra land

Særberetning 02/2025"Byforurening i EU - Luften i byerne er renere, men der er stadig for meget støj"

Analyse 02/2023"EU's foranstaltninger til at tackle den voksende mængde farligt affald"

Særberetning nr. 12/2021"Princippet om, at forureneren betaler: inkonsekvent anvendelse på tværs af EU's miljøpolitikker og foranstaltninger"

Analyse 04/2021"EU's foranstaltninger og nuværende udfordringer inden for elektronisk affald"

Særberetning 05/2020"Bæredygtig anvendelse af plantebeskyttelsesmidler: Der er kun sket begrænsede fremskridt med hensyn til at måle og mindske risici"

Analyse 04/2020"EU's indsats for at håndtere problemet med plastaffald"

Bilag II - Den vigtigste internationale lovgivning om bekæmpelse af forurening fra skibe

- [Londonkonventionen](#) fra 1972 omhandler forebyggelse af havforurening ved dumpning af affald og andre stoffer til søs. Den blev suppleret med en [protokol](#) i 1996.
- [Den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe \(MARPOL\)](#) fra 1973 og [protokollen](#) hertil fra 1978 fastsætter regler og standarder for bekæmpelse af forurening fra forskellige kilder, herunder olie, kemikalier, spildevand, affald og luftemissioner.
- [Den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen \(SOLAS\)](#) fra 1974 omhandler handelsskibes sikkerhed og fastsætter minimumsstandarder for bygning, udstyring og drift af sådanne skibe.
- [Den internationale konvention af 2001 om begrænsning af skadelige antifoulingsystemer på skibe \(AFS-konventionen\)](#) forbyder anvendelsen af skadelige organiske tinforbindelser i antifoulingmaling, der anvendes på skibe.
- [Nairobikonventionen](#) fra 2007 fastsætter regler for fjernelse af vrage, der kan skade havmiljøet.
- [Hongkongkonventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe](#) fra 2009 omhandler drift af skibsophugningsanlæg på en sikker og miljømæssigt forsvarlig måde.

Bilag III - Den vigtigste EU-lovgivning om bekæmpelse af forurening fra skibe

- [Direktiv 2005/35/EF](#) om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner for ulovlig forurening har til formål at indarbejde internationale standarder for forurening fra skibe i EU-lovgivningen samt sikre, at de, der er ansvarlige for udtømminger af forurenende stoffer, bliver pålagt passende sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner. Fra 2024 er de strafferetlige sanktioner for forurening fra skibe dækket af [direktiv \(EU\) 2024/1203](#) om strafferetlig beskyttelse af miljøet.
- [Direktiv 2008/56/EF](#) om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger.
- [Direktiv 2009/16/EF](#) om havnestatskontrol fastsætter fælles kriterier for havnestaters kontrol med skibe og harmoniserede procedurer for inspektion og tilbageholdelse.
- [Direktiv 2009/18/EF](#) om ulykker til søs fastlægger de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren.
- [Direktiv 2009/21/EF](#) om opfyldelse af kravene til flagstater har til formål at forebygge forurening fra skibe, der fører en medlemsstats flag.
- [Direktiv \(EU\) 2019/883](#) om modtagefaciliteter i havne kræver, at medlemsstaterne opretter modtagefaciliteter i havne for de forskellige typer affald fra skibe, herunder olierester, affald, spildevand og lastrester.
- [Direktiv \(EU\) 2019/904](#) om reduktion af visse plastprodukters miljøpåvirkning.
- [Forordning \(EF\) nr. 1406/2002](#) opretter et Europæisk Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA), der skal sikre et højt, ensartet og effektivt søfartssikkerhedsniveau og forebygge forurening fra skibe i EU.
- [Forordning \(EF\) nr. 782/2003](#) om forbud mod organiske tinforbindelser på skibe har til formål at mindske eller fjerne skadelige virkninger på havmiljøet og menneskers sundhed forårsaget af organiske tinforbindelser, der anvendes som aktive biocider i antifoulingsystemer, der anvendes på skibe.
- [Forordning \(EU\) nr. 1257/2013](#) om ophugning af skibe har til formål at sikre, at farligt affald fra en sådan ophugning håndteres miljømæssigt forsvarligt.

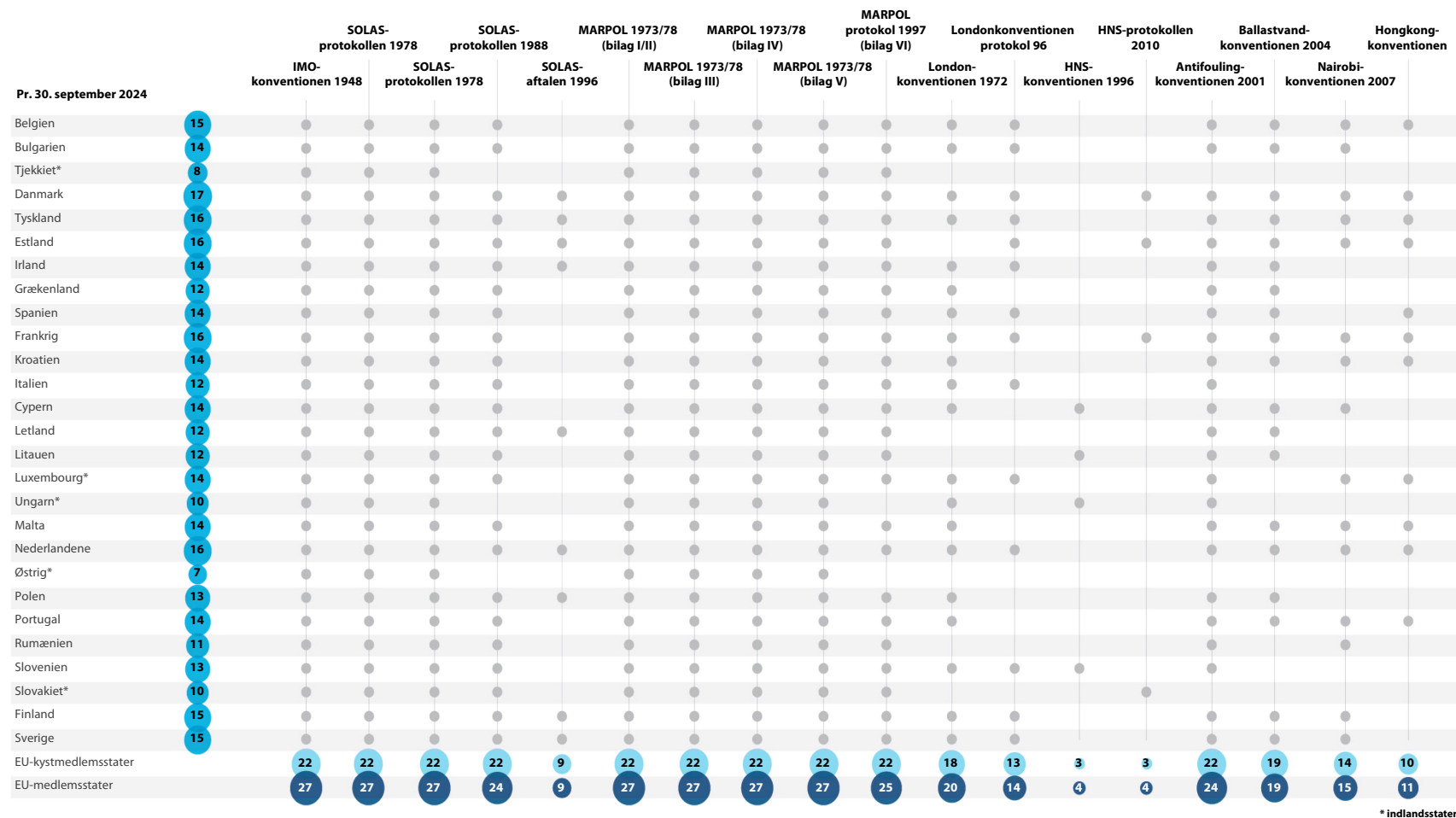
Bilag IV - Multilaterale samarbejds mekanismer

		Bonnaftalen Nordsøen	Københavnsaftalen De nordiske lande	Lissabonaftalen Det nordøstlige Atlanterhav	Parisaftalememorandummet
EU-medlemsstater	Barcelonakonventionen Middelhavet	Bukarestkonventionen Sortehavet	Helsingforskonventionen HELCOM Østersøen	Osparkonventionen Det nordøstlige Atlanterhav	
Belgien		●		●	●
Bulgarien		●			●
Danmark		●	●	●	●
Tyskland		●		●	●
Estland			●		●
Irland		●		●	●
Grækenland	●				●
Spanien	●	●		●	●
Frankrig	●	●		●	●
Kroatien	●				●
Italien	●				●
Cypern	●				●
Letland			●		●
Litauen			●		●
Luxembourg				●	
Malta	●				●
Nederlandene		●		●	●
Polen			●		●
Portugal				●	●
Rumænien		●			●
Slovenien	●				●
Finland			●	●	●
Sverige		●	●	●	●
EU	●	●	Observer	●	●
Albanien	●				
Algeriet	●				
Bosnien-Hercegovina	●				
Canada					●
Egypten	●				
Georgien		●			
Island			●	●	●
Israel	●				
Libanon	●				
Libyen	●				
Monaco	●				
Montenegro	●				●
Marokko	●			●	
Norge		●	●	●	●
Rusland		●		●	suspenderet
Schweiz				●	
Syrien	●				
Tunesien	●				
Tyrkiet	●	●			
Ukraine		●			
Det Forenede Kongerige		●		●	●

* Rådets afgørelse (EU) 2020/722 (EUT L 171 af 2.6.2020, s. 4-5).

Kilde: Revisionsretten.

Bilag V - EU-medlemsstaternes ratificering af de mest relevante IMO-konventioner og -protokoller vedrørende forurening fra skibe



Kilde: Revisionsretten.

Bilag VI - Udvalgte projekter i de medlemsstater, vi besøgte

Mål	Resultater
INDIGO -projektet, Frankrig-England, Interreg, 2,9 millioner euro	
Reducere plastforurening i havet som følge af fiskeri- og akvakulturaktiviteter ved at: - o udvikle de første bionedbrydelige fiskeredskaber i EU - o kortlægge allerede tabte fiskeredskaber og forbedre genanvendelsen af udtjente fiskeredskaber	EU-finansieringen gjorde det muligt at udvikle en prototype på et bionedbrydeligt muslingenet. Manglen på strukturerede sektorer for indsamling og genanvendelse af fiskeredskaber og manglen på en industriel base med ekspertise inden for vævning af garn betød, at industriel produktion ikke var mulig.
FIRENOR -projektet, Frankrig, EHFF, 57 000 euro	
- o undersøge den tekniske og økonomiske gennemførlighed af en sektor for genanvendelse af brugte fiskeredskaber i Normandiet - o definere nøgleindikatorer for indførelse af udvidet producentansvar for fiskeredskaber på nationalt plan.	FIRENOR indsamlede 26 ton udtjente fiskeredskaber i tre pilothavne i Normandiet. Da FIRENOR sluttede, stoppede den ene havn med at indsamle udtjente fiskeredskaber, mens den anden fortsatte med at indsamle udtjente fiskeredskaber, og den tredje havn kun fortsatte med at indsamle fintmaskede net, hvilket den allerede gjorde før FIRENOR-projektet.
HISEA -projektet: 8 partnere fra 8 lande, Horisont 2020, samlede omkostninger: 2,4 millioner euro, EU-bidrag: 1,9 millioner euro	
Udvikling af nye Copernicusbaserede downstreamtjenester og samling af Copernicusdata om havovervågning, landovervågning (herunder forureningsvarslinger) og klimaændringer samt lokale overvågningsdata og avanceret modellering i en integreret tjeneste af merværdi for potentielle Copernicusdatabrugere.	Projektet førte til oprettelsen af en platform, som stadig er aktiv og anvendes af havne (i Portugal og Brasilien). Den anvendes også til både UNITED- og ULTFARMS-projekter (medfinansieret af Horisont Europa).

Mål	Resultater
SEACLEAR-projektet: 8 partnere fra 5 lande, Horisont 2020, samlede omkostninger/EU-bidrag: 5,0 millioner euro	
Udvikling af autonome robotter til indsamling af mindre mængder affald under vand ved hjælp af nye kortlægnings-, klassificerings- og indsamlingssystemer. SeaClear fokuserede navnlig på at oprette et blandet team af ubemandede undervandsfartøjer, overfladefartøjer og luftfartøjer til at finde og indsamle affald fra havbunden.	Projektet var stadig i gang, da vi besøgte det: Den endelige rapportering forelå ikke, og den endelige demonstration skulle først finde sted kort før udgangen af 2023. Projektejeren oplyste, at der var udfordringer, navnlig med hensyn til grænseflader, billedgenkendelse (sensorkvalitet, reflekterende vandoverflade), data- og elkabler (f.eks. sårbarhed over for vind og strøm), lokalisering af affald, enhedernes autonomi og anvendelse af dem i forskelligartede operationsområder.

Akronymer og forkortelser

EEA: Det Europæiske Miljøagentur

EMSA: Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed

HELCOM: Kommissionen til Beskyttelse af Havmiljøet i Østersøområdet, også kendt som Helsingforskommissionen

IMO: Den Internationale Søfartsorganisation

JRC: Det Fælles Forskningscenter

LIFE-programmet: Finansielt instrument for miljøet

MARPOL: Den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe

OSPAR: Konventionen om beskyttelse af havmiljøet i det nordøstlige Atlanterhav.

TBT: Tributyltin

Kommissionens svar

<https://www.eca.europa.eu/da/publications/sr-2025-06>

Tidslinje

<https://www.eca.europa.eu/da/publications/sr-2025-06>

Revisionsholdet

Revisionsrettens særberetninger præsenterer resultaterne af dens revisioner vedrørende EU-politikker og -programmer eller forvaltningsspørgsmål i forbindelse med specifikke budgetområder. Med henblik på at opnå maksimal effekt udvælger og udformer Revisionsretten sine revisionsopgaver under hensyntagen til de risici, der knytter sig til forvaltningens resultatopnåelse eller regeloverholdelsen, de pågældende indtægters eller udgifters omfang, den fremtidige udvikling samt den politiske og offentlige interesse.

Denne forvaltningsrevision blev udført af Afdeling I - Bæredygtig brug af naturressourcer, der ledes af Joëlle Elvinger, medlem af Revisionsretten. Revisionen blev foretaget under ledelse af Nikolaos Milionis, medlem af Revisionsretten, med støtte fra kabinetschef Kristian Sniter og attaché Katarzyna Radecka-Moroz, ledende administrator Emmanuel Rauch, opgaveansvarlig Jan Huth og revisor Monika Dedicova. Stamatis Kalogirou og Victor Popov ydede dataanalysestøtte. Jennifer Schofield og Laura Mcmillan ydede sproglig støtte.



Fra venstre til højre: Viktor Popov, Kristian Sniter, Emmanuel Rauch, Nikolaos Milionis, Monika Dedicova, Jan Huth.

MEDDELELSE OM OPHAVSRET

© Den Europæiske Union, 2025

Den Europæiske Revisionsrets politik for videreanvendelse er fastsat i [Revisionsrettens afgørelse nr. 6-2019](#) om den åbne datapolitik og videreanvendelse af dokumenter.

Medmindre andet er oplyst (f.eks. i individuelle meddelelser om ophavsret), er det af Revisionsrettens indhold, der ejes af EU, licenseret i henhold til [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Det betyder, at videreanvendelse generelt er tilladt med korrekt angivelse af kilde og ændringer. Ved videreanvendelse af Revisionsrettens indhold må den oprindelige betydning eller det oprindelige budskab ikke fordrejes. Revisionsretten er ikke ansvarlig for eventuelle konsekvenser af videreanvendelsen.

Yderligere tilladelse skal indhentes, hvis specifikt indhold afbilder identificerbare privatpersoner, f.eks. på billeder af ansatte i Revisionsretten, eller omfatter tredjeparts værker.

Hvis en sådan tilladelse opnås, erstatter denne tilladelse ovenstående generelle tilladelse, og den skal klart anføre eventuelle begrænsninger i anvendelsen.

Tilladelse til at anvende eller gengive indhold, der ikke ejes af EU, skal eventuelt indhentes direkte hos indehaveren af ophavsretten.

Figur 1 - © EEA, "Contamination of Europe's seas", offentliggjort i 2019 primært med data fra 2008 til 2017, men også ældre data. Tilgået den 21. november 2024. (Kort ændret af Revisionsretten).

Figur 2 - © EEA, "Assessment of marine litter in all four regional seas, 2010-2021", offentliggjort i 2023. Tilgået den 21. november 2024. (Kort ændret af Revisionsretten).

Figur 3 - containerikoner, skibets form - © Adobe Stock: Flash Vector; photoplotnikov; ONYXpri.

Figur 8 - © HELCOM Map and data service. Datasæt: farlige skribsvrag i Østersøen, senest ajourført den 22. juni 2023.

Figur 9 - © OSPAR Data and Information Management System (datasæt "OSPAR Encounters with Munitions 1999-2021") og © HELCOM Map and data service (datasæt "Chemical weapons dumpsites in the Baltic Sea" og Baltic Ordnance Safety Board's oversigt over risici for fund af søminer fra første og anden verdenskrig på havbunden).

Figur 11 - © EMSA (2023) RPAS-tjenester leveret til de franske myndigheder. (Billedet nederst til højre indsat af Revisionsretten).

Figur 12 - © EMSA, planlagte operationelle tjenester ved udgangen af 2024.

Tekstboks 3 - © Tornero, V., Hanke, G., and the MSFD Expert Network on Contaminants, "Marine chemical contaminants – support to the harmonization of MSFD D8 methodological standards", 2019.

Software og dokumenter, der er omfattet af industriel ejendomsret, såsom patenter, varemærker, registrerede design, logoer og navne, er ikke omfattet af Revisionsrettens videreanvendelsespolitik.

EU-institutionernes websteder på europa.eu-domænet har links til websteder uden for europa.eu-domænet. Da Revisionsretten ikke har kontrol over disse websteder, anbefales det at gennemse deres privatlivspolitik og ophavsretspolitik.

Anvendelse af Revisionsrettens logo

Revisionsrettens logo må ikke anvendes uden Revisionsrettens forudgående samtykke.

HTML	ISBN 978-92-849-4555-9	ISSN 1977-5636	doi:10.2865/0463116	QJ-01-25-013-DA-Q
PDF	ISBN 978-92-849-4556-6	ISSN 1977-5636	doi:10.2865/7253587	QJ-01-25-013-DA-N

HVORDAN DER HENVISES TIL DENNE PUBLIKATION

Den Europæiske Revisionsret, [særberetning 06/2025](#): "EU-tiltag til bekæmpelse af havforurening fra skibe - Der bør gøres mere", Den Europæiske Unions Publikationskontor, 2025.

EU's ambition er nul vandforurening i 2030. I lyset af dette vurderede vi EU's indsats for at håndtere havforurening fra skibe. EU-reglerne var generelt blevet forbedret, men der var gennemførelsessvagheder, og dataene var utilstrækkelige til at måle resultater.

Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed havde udviklet nyttige værktøjer, men medlemsstaterne udnyttede dem ikke fuldt ud. Ofte opfyldte de ikke deres obligatoriske mål for skibsinspektioner. Der var intet overblik over de EU-finansierede projekters resultater eller mulighederne for opskalering. Endelig var overvågningen af forurening fra skibe utilstrækkelig.

Vores anbefalinger har til formål at gøre værktøjerne til varsling af forurening mere effektive, styrke overvågningen af målene for skibsinspektioner, forbedre EU-finansieringens effekt og sikre bedre måling af havvandsforureningen.

Særberetning fra Revisionsretten udarbejdet i medfør af artikel 287, stk. 4, andet afsnit, i TEUF.



DEN
EUROPÆISKE
REVISIONSRET



Den Europæiske Unions
Publikationskontor

DEN EUROPÆISKE REVISIONSRET
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tlf. +352 4398-1

Kontakt: eca.europa.eu/da/contact

Websted: eca.europa.eu

Twitter: @EUAuditors