

Ειδική έκθεση

Δράσεις της ΕΕ για την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία

Δεν έχουμε ακόμη περάσει τον κάβο



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ
ΣΥΝΕΔΡΙΟ

Περιεχόμενα

	Σημείο
Σύνοψη	I-VII
Εισαγωγή	01-13
Ρύπανση των ευρωπαϊκών θαλασσών από πλοία	01-05
Νομικό πλαίσιο	06-09
Ρόλοι και αρμοδιότητες	10-13
Εμβέλεια και προσέγγιση του ελέγχου	14-17
Παρατηρήσεις	18-92
Οι κανόνες της ΕΕ για την καταπολέμηση της ρύπανσης από πλοία βελτιώνονται	18-40
Η νομοθεσία της ΕΕ ενσωματώνει τους κανόνες του ΔΝΟ	19-21
Η Επιτροπή καλύπτει τα κενά όσον αφορά τους κινδύνους ρύπανσης από πλοία	22-40
Η εφαρμογή και η επιβολή των κανόνων της ΕΕ για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία εμφανίζουν αδυναμίες	41-73
Τα εργαλεία και οι ναυτιλιακές υπηρεσίες του EMSA έχουν ορισμένους περιορισμούς και δεν χρησιμοποιούνται επαρκώς από τα κράτη μέλη	42-51
Οι έλεγχοι και οι επιθεωρήσεις πλοίων δεν επαρκούν και οι κυρώσεις για παράνομες απορρίψεις διαφέρουν μεταξύ των χωρών της ΕΕ	52-63
Δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμη η εφαρμογή σε εθνικό επίπεδο της πρόσφατης νομοθεσίας της ΕΕ για τα αλιευτικά εργαλεία	64-70
Τα διάφορα χρηματοδοτικά μέσα της ΕΕ στήριξαν σχετικά έργα, αλλά αντιμετώπισαν δυσκολίες στην κλιμάκωση των αποτελεσμάτων	71-73
Το πλαίσιο της ΕΕ για την παρακολούθηση της ρύπανσης από πλοία εμφανίζει περιορισμούς	74-92
Ελάχιστες πληροφορίες είναι διαθέσιμες σχετικά με τη ρύπανση των θαλάσσιων υδάτων και τα θαλάσσια απορρίμματα από πλοία	76-80
Η εφαρμογή μη συγκρίσιμων και ατελών μεθοδολογιών και οριακών τιμών επηρέασε την παρακολούθηση και την αναφορά στοιχείων	81-86
Κενά και αναντιστοιχίες στα εργαλεία αναφοράς στοιχείων	87-92

Συμπεράσματα και συστάσεις

93-98

Παράρτημα

Παράρτημα I – Εκθέσεις του ΕΕΣ σχετικά με τη ρύπανση από χερσαίες πηγές

Παράρτημα II – Κύριες διεθνείς νομοθετικές πράξεις για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία

Παράρτημα III – Κυριότερες νομοθετικές πράξεις της ΕΕ για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία

Παράρτημα IV – Μηχανισμοί πολυμερούς συνεργασίας

Παράρτημα V – Κύρωση από τα κράτη μέλη της ΕΕ των κύριων συμβάσεων και πρωτοκόλλων του ΔΝΟ για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία (και συνολικοί αριθμοί κυρώσεων)

Παράρτημα VI – Επιλεγέντα έργα στα κράτη μέλη που επισκεφθήκαμε

Ακρωνύμια και συντομογραφίες

Απαντήσεις της Επιτροπής

Χρονογραμμή

Κλιμάκιο ελέγχου

Σύνοψη

I Ένα υγιές θαλάσσιο οικοσύστημα είναι ζωτικής σημασίας για τη βιοποικιλότητα, τα ιχθυοποθέματα και την απορρόφηση των εκπομπών CO₂. Η ανθρωπογενής θαλάσσια ρύπανση εξακολουθεί να αποτελεί μείζον πρόβλημα για τα θαλάσσια ύδατα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ). Στο 8ο πρόγραμμα δράσης της ΕΕ για το περιβάλλον, το οποίο τέθηκε σε ισχύ το 2022, διατυπώθηκε η φιλοδοξία για μηδενική ρύπανση των υδάτων έως το 2030.

II Η παρούσα έκθεση επικεντρώνεται στη ρύπανση από πλοία, μία από τις βασικές πηγές μόλυνσης των θαλάσσιων υδάτων. Σε παγκόσμιο επίπεδο, τα Ηνωμένα Έθνη έχουν αναπτύξει, μέσω του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, συμβάσεις για την ασφάλεια των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης. Η ΕΕ έχει θεσπίσει κανόνες που επιδιώκουν τους ίδιους στόχους. Κατά την περίοδο 2014-2023, διέθεσε περισσότερα από 216 εκατομμύρια ευρώ για τη χρηματοδότηση έργων που αποσκοπούν στην καταπολέμηση της ρύπανσης από πλοία, κυρίως για τη βελτίωση των λιμενικών υποδομών παραλαβής αποβλήτων, αλλά και για τη συλλογή αλιευτικών δικτύων και την έρευνα.

III Η απόφαση για τη διενέργεια του συγκεκριμένου ελέγχου βασίστηκε στο ενδιαφέρον του κοινού και των συμφεροντούχων για τη ρύπανση των θαλασσών της ΕΕ. Επιδίωξή μας είναι να συνεισφέρουμε στην προβλεπόμενη διαδικασία αναθεώρησης της οδηγίας-πλαίσιου για τη θαλάσσια στρατηγική και στη βελτίωση των ελέγχων και των δεδομένων σχετικά με τη θαλάσσια ρύπανση στην ΕΕ. Εξετάσαμε κατά πόσον οι ενωσιακές δράσεις για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία σχεδιάστηκαν, υλοποιήθηκαν, επιβλήθηκαν και παρακολουθούνταν ορθά. Ο έλεγχός μας κάλυψε την περίοδο από τον Ιανουάριο του 2014 έως τον Σεπτέμβριο του 2024.

IV Συνολικά, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι οι κανόνες της ΕΕ για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία βελτιώνονταν, αλλά η εφαρμογή και η επιβολή τους παρουσίαζε αδυναμίες και τα δεδομένα δεν επαρκούσαν για τη μέτρηση των αποτελεσμάτων.

V Διαπιστώσαμε ότι η νομοθεσία της ΕΕ ενσωματώνει τους διεθνείς κανόνες και ότι η Επιτροπή λαμβάνει μέτρα για την κάλυψη των κενών όσον αφορά τους κινδύνους ρύπανσης. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα έχει παράσχει στα κράτη μέλη χρήσιμα εργαλεία για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία, τα οποία όμως δεν έχουν αξιοποιηθεί πλήρως από αυτά. Από την ανάλυσή μας προέκυψε επίσης ότι εξακολουθούν να υπάρχουν αδυναμίες στην εφαρμογή και την επιβολή των κανόνων της ΕΕ για τον έλεγχο και την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία. Σε πολλές περιπτώσεις, τα κράτη μέλη δεν κατόρθωσαν να επιτύχουν τις υποχρεωτικές τιμές-στόχο τους όσον αφορά τις επιθεωρήσεις πλοίων. Συνολικά, οι αδυναμίες αυτές υπονομεύουν την αποτελεσματικότητα των δράσεων που αποσκοπούν στην αντιμετώπιση της ρύπανσης.

VI Ούτε η Επιτροπή ούτε τα κράτη μέλη στα οποία πραγματοποιήσαμε επίσκεψη ήταν σε θέση να προσδιορίσουν με ακρίβεια τα ενωσιακά κονδύλια που χρησιμοποιούνται για την καταπολέμηση της ρύπανσης των θαλάσσιων υδάτων. Δεν είχαν συνολική εικόνα των επιτευχθέντων αποτελεσμάτων ούτε του πώς θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν σε μεγαλύτερη κλίμακα. Παράλληλα, από τον έλεγχό μας προέκυψε ότι το πλαίσιο θαλάσσιας στρατηγικής της ΕΕ εμφανίζει περιορισμούς όσον αφορά την παρακολούθηση της ρύπανσης από πλοία, ιδίως σε σχέση με τον εντοπισμό της πηγής της θαλάσσιας ρύπανσης και των θαλάσσιων απορριμμάτων.

VII Συνιστούμε στην Επιτροπή τα εξής:

- να βελτιώσει την παρακολούθηση και την αποτελεσματικότητα των εργαλείων προειδοποίησης για ρύπανση·
- να ενισχύσει την παρακολούθηση των υποχρεωτικών ελέγχων των κρατών μελών·
- να δώσει συνέχεια στα ζητήματα που σχετίζονται με την κλιμάκωση των χρηματοδοτούμενων από την ΕΕ έργων·
- να ενισχύσει τις διαδικασίες παρακολούθησης και αναφοράς στοιχείων για την περιβαλλοντική κατάσταση των θαλάσσιων υδάτων.

Εισαγωγή

Ρύπανση των ευρωπαϊκών θαλασσών από πλοία

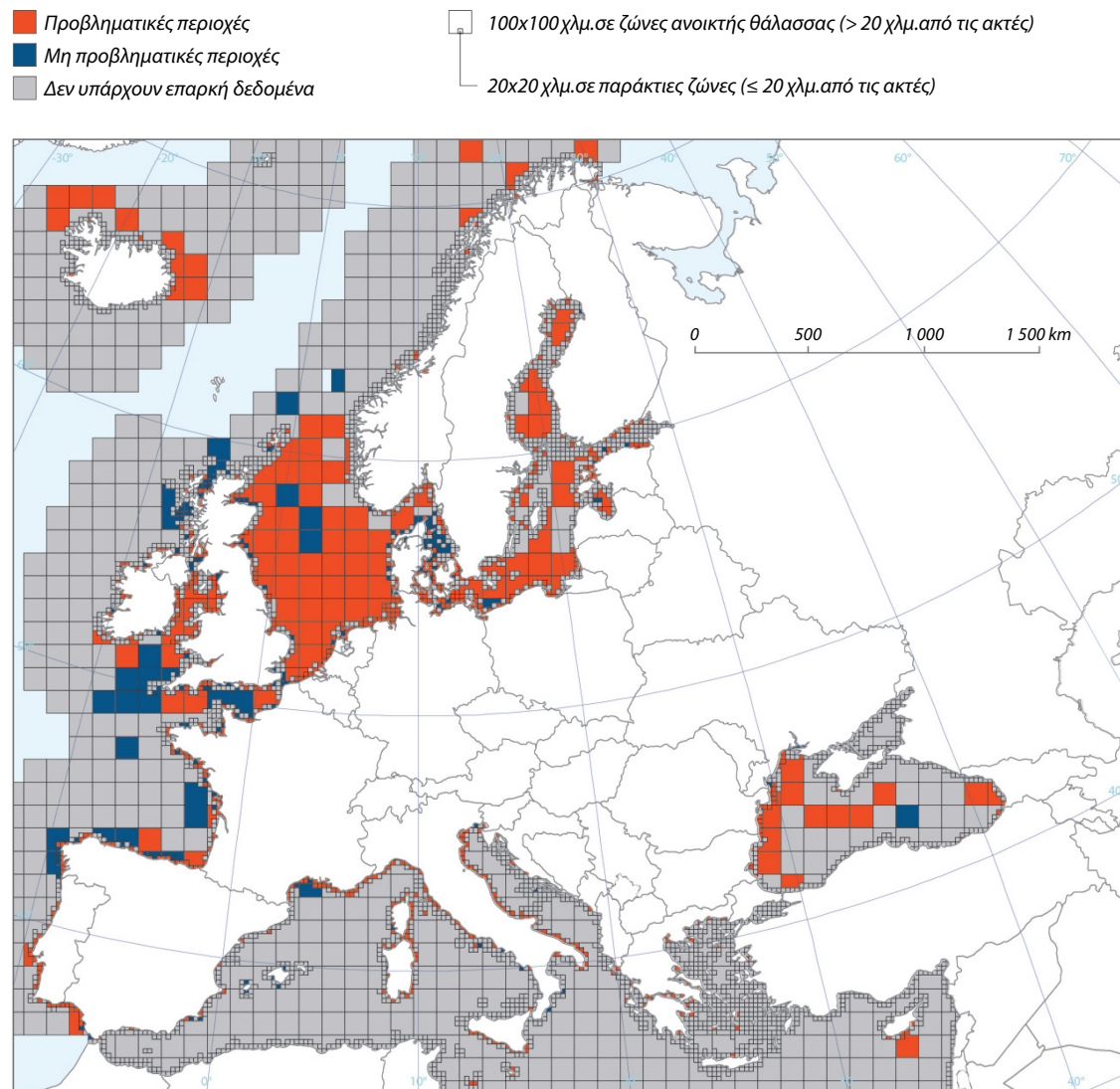
01 Ένα υγιές θαλάσσιο οικοσύστημα είναι ζωτικής σημασίας για τη βιοποικιλότητα, τα ιχθυαποθέματα και την απορρόφηση των εκπομπών CO₂. Η ανθρωπογενής θαλάσσια ρύπανση εξακολουθεί να αποτελεί μείζον πρόβλημα για τα θαλάσσια ύδατα της ΕΕ.

02 Το 2008, η ΕΕ εξέδωσε την [οδηγία-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική](#) (ΟΠΘΣ) με στόχο την επίτευξη ή τη διατήρηση της «καλής περιβαλλοντικής κατάστασης» των ευρωπαϊκών θαλασσών έως το 2020. Στο [8ο πρόγραμμα δράσης της ΕΕ για το περιβάλλον](#), το οποίο τέθηκε σε ισχύ το 2022, διατυπώθηκε η φιλοδοξία για μηδενική ρύπανση των υδάτων έως το 2030. Σε διεθνές επίπεδο, η ΕΕ είναι σταθερά προσηλωμένη στην επίτευξη του [στόχου βιώσιμης ανάπτυξης 14.1 των Ηνωμένων Εθνών \(ΟΗΕ\)](#) για την πρόληψη και τη σημαντική μείωση της θαλάσσιας ρύπανσης κάθε είδους έως το 2025.

03 Η ΕΕ παρακολουθεί την ποιότητα των θαλάσσιων υδάτων αξιολογώντας την κατάσταση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Για τον σκοπό αυτό, χρησιμοποιεί έντεκα δείκτες (που στην ΟΠΘΣ ονομάζονται «χαρακτηριστικά περιγραφής»). Σε [έκθεση](#) που δημοσιεύθηκε το 2019, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος (ΕΟΠ) χαρακτήρισε «προβληματικές περιοχές» όσον αφορά τους ρύπους το 80 % των θαλάσσιων υδάτων της ΕΕ (βλέπε [γράφημα 1](#)), ενώ περίπου το 75 % εμφάνιζε προβλήματα ρύπανσης από θαλάσσια απορρίμματα, όπως φαίνεται στο [γράφημα 2](#). Έχουμε δημοσιεύσει μια σειρά εκθέσεων σχετικά με τη ρύπανση από χερσαίες πηγές (βλέπε [παράρτημα Ι](#)). Η παρούσα έκθεση εστιάζει στη ρύπανση από πλοία.

Γράφημα 1 – Η ρύπανση των ευρωπαϊκών θαλασσών

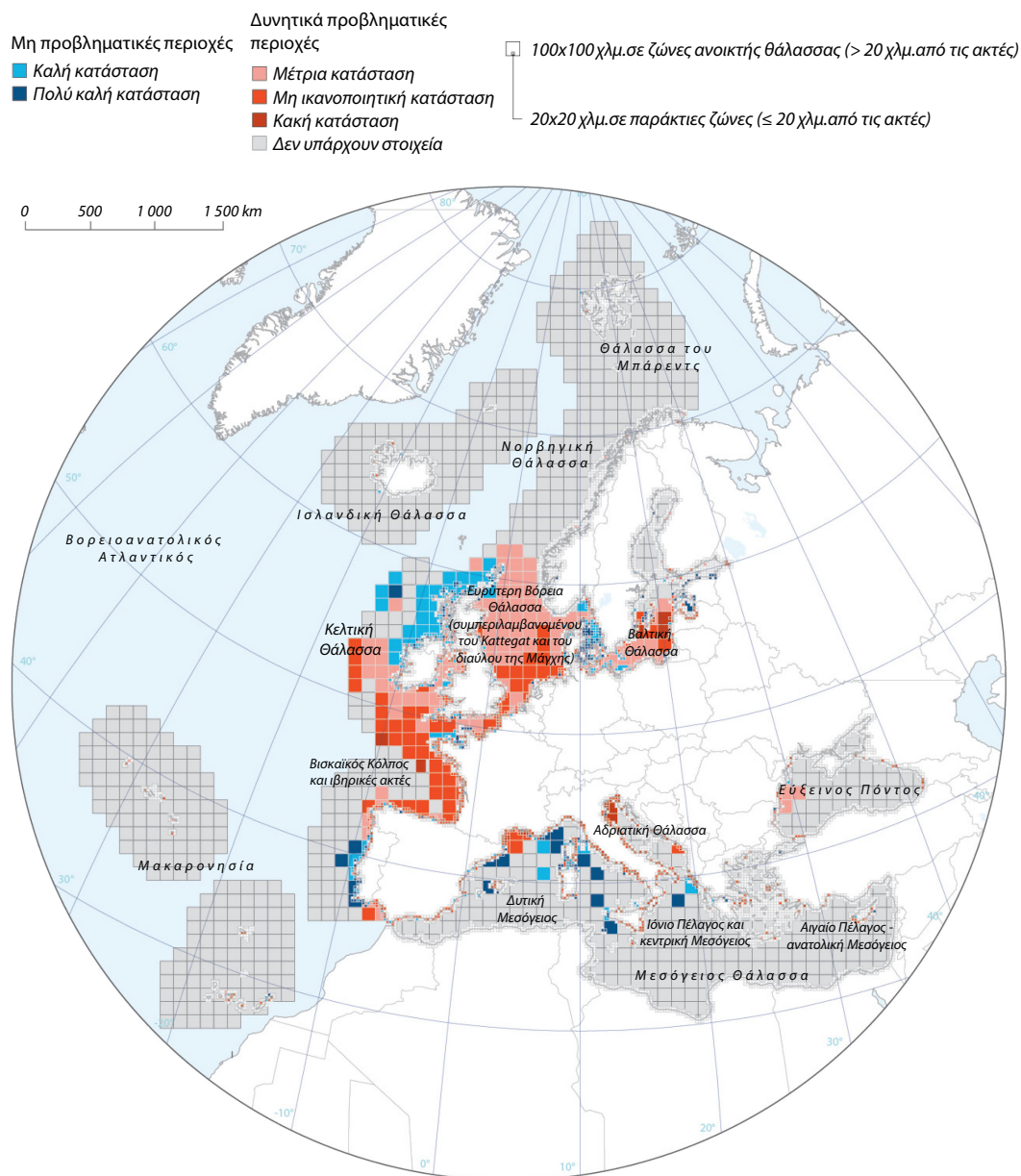
Η ρύπανση των ευρωπαϊκών θαλασσών



© ΕΟΠ, [Contamination of Europe's seas](#)· δημοσιεύθηκε το 2019 βάσει δεδομένων κυρίως της περιόδου 2008-2017, αλλά με τη χρήση και παλαιότερων, ως είχε στις 21 Νοεμβρίου 2024. (Ο χάρτης τροποποιήθηκε από το ΕΕΣ.)

Γράφημα 2 – Θαλάσσια απορρίμματα στην Ευρώπη

Εκτίμηση της κατάστασης από την άποψη των θαλάσσιων απορριμμάτων στις τέσσερις περιφερειακές θάλασσες, 2010-2021

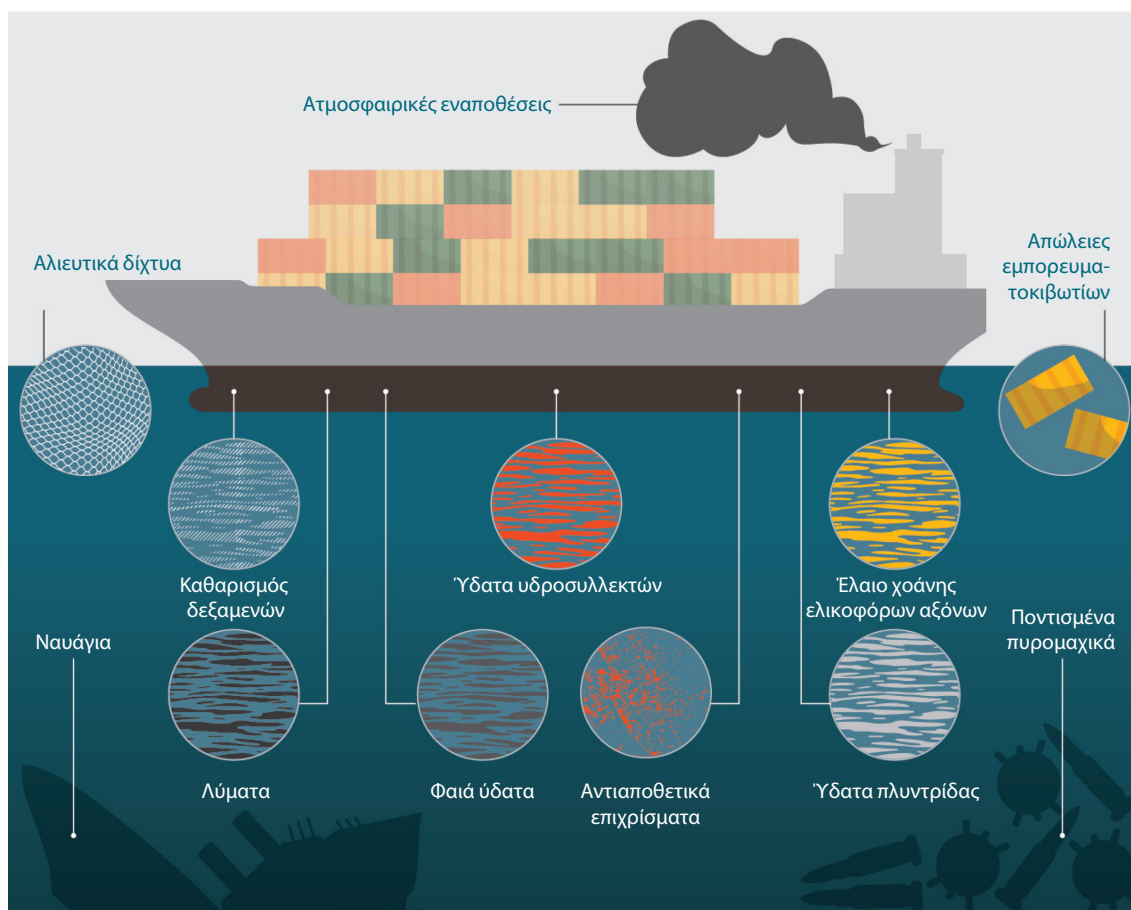


© ΕΟΠ, *Assessment of marine litter in all four regional seas, 2010-2021*. δημοσιεύθηκε το 2023, ως είχε στις 21 Νοεμβρίου 2024. (Ο χάρτης τροποποιήθηκε από το ΕΕΣ.)

04 Τα κάθε είδους πλοία, συμπεριλαμβανομένων των φορτηγών, των κρουαζιερόπλοιων, των επιβατηγών οχηματαγωγών, των αλιευτικών σκαφών, των σκαφών αναψυχής και άλλων, αποτελούν πηγές θαλάσσιας ρύπανσης που δεν μπορούν να παραβλεφθούν. Όπως φαίνεται στο [γράφημα 3](#), τα πλοία ευθύνονται για την παραγωγή θαλάσσιων απορριμμάτων, συμπεριλαμβανομένων πλαστικών αποβλήτων και εγκαταλελειμμένων, χαμένων ή απορριφθέντων αλιευτικών εργαλείων. Μπορούν επίσης να μολύνουν τις θάλασσες με ρυπογόνες ουσίες, όπως πετρέλαιο, οργανικές ενώσεις, βαρέα μέταλλα και επικίνδυνες ουσίες που προέρχονται από πηγές όπως:

- τυχαίες διαρροές ή απορρίψεις συνδεόμενες με τη λειτουργία των πλοίων (π.χ. από υδροσυλλέκτες, σωλήνες πρύμνης και καθαρισμό δεξαμενών)·
- απόρριψη λυμάτων και φαιών υδάτων (από νεροχύτες, ντουζιέρες και πλυντήρια)·
- διαρροή τοξικών ενώσεων από αντιαποθετικά επιχρίσματα (βαφές που χρησιμοποιούνται στα ύφαλα των πλοίων για την αποτροπή της συσσώρευσης θαλάσσιων οργανισμών)·
- απελευθέρωση επιβλαβών ουσιών από τη διάλυση πλοίων, απώλειες εμπορευματοκιβωτίων κατά τη μεταφορά, ναυάγια και βυθισμένα πυρομαχικά·
- απόρριψη μολυσμένων υδάτων και καταλοίπων από «πλυντρίδες» (συστήματα καθαρισμού καυσασερίων).

Γράφημα 3 – Υποσυστήματα των πλοίων που προκαλούν θαλάσσια ρύπανση



Πηγή: ΕΕΣ.

05 Η ΕΕ και τα κράτη μέλη της, 22 εκ των οποίων βρέχονται από θάλασσες, αντιμετωπίζουν τη ρύπανση από πλοία με διάφορους τρόπους:

- ο εφαρμόζοντας τους διεθνείς κανόνες και θεσπίζοντας σχετική νομοθεσία σε ενωσιακό και εθνικό επίπεδο·
- ο παρακολουθώντας και αναφέροντας παράνομες απορρίψεις·
- ο διενεργώντας επιθεωρήσεις πλοίων προκειμένου να διασφαλίζεται η συμμόρφωσή τους με τους κανονισμούς, και επιβάλλοντας κυρώσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης·
- ο μέσω έργων χρηματοδοτούμενων με ενωσιακούς πόρους με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας των θαλάσσιων υδάτων·
- ο αξιολογώντας την περιβαλλοντική κατάσταση των θαλάσσιων υδάτων και παρουσιάζοντας τακτικά στοιχεία σχετικά με τα αποτελέσματα.

Νομικό πλαίσιο

06 Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας καθορίζει το νομικό πλαίσιο εντός του οποίου πρέπει να διεξάγονται όλες οι δραστηριότητες στους ωκεανούς και τις θάλασσες. Περιλαμβάνει διατάξεις για την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από οποιαδήποτε πηγή, συμπεριλαμβανομένων των σκαφών.

07 Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) είναι ο οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών για την ασφάλεια και την προστασία της ναυτιλίας και την πρόληψη της θαλάσσιας και ατμοσφαιρικής ρύπανσης από πλοία. Στο πλαίσιο του ρόλου αυτού, ο ΔΝΟ ανέπτυξε τη διεθνή σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL). Σε χωριστά παραρτήματα, η σύμβαση MARPOL προβλέπει κανόνες για τον καθορισμό του είδους και της ποσότητας των ρύπων που επιτρέπεται να απορρίπτει ένα πλοίο στη θάλασσα και ορίζει τι συνιστά παράνομη απόρριψη. Άλλες συμβάσεις του ΔΝΟ καλύπτουν συγκεκριμένες πτυχές της ρύπανσης από πλοία, όπως η απόρριψη αποβλήτων στη θάλασσα (συμπεριλαμβανομένης της πόντισης πυρομαχικών), τα αντιαποθετικά επιχρίσματα, τα ναυάγια και η ανακύκλωση πλοίων (βλέπε [παράρτημα II](#)).

08 Η σχετική νομοθεσία της ΕΕ αποσκοπεί στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση από πλοία, και περιλαμβάνει σειρά οδηγιών και κανονισμών (βλέπε [παράρτημα III](#)). Οι τρεις κύριες οδηγίες είναι οι εξής:

- ο η [οδηγία 2005/35/ΕΚ](#) σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία, η οποία απαιτεί από τα κράτη μέλη να θεσπίσουν μέτρα επιβολής και κυρώσεις κατά των παράνομων απορρίψεων ρυπογόνων ουσιών·
- ο η [οδηγία 2009/16/ΕΚ](#) σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα, η οποία καθορίζει κοινά κριτήρια για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα και θεσπίζει εναρμονισμένες διαδικασίες επιθεώρησης και κράτησης πλοίων·
- ο η [οδηγία \(ΕΕ\) 2019/883](#) σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής, η οποία απαιτεί από τα κράτη μέλη να δημιουργήσουν λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για τα διάφορα είδη αποβλήτων που παράγουν τα πλοία, να διασφαλίζουν ότι τα πλοία υπόκεινται σε επιθεωρήσεις και να καθορίσουν τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παραβάσεων.

09 Τον Ιούνιο του 2023, η Επιτροπή παρουσίασε τη **δέσμη νομοθετικών μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα**, συμπεριλαμβανομένων **νομοθετικών προτάσεων** για την τροποποίηση των οδηγιών σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα. Τον Νοέμβριο του 2024, το Συμβούλιο ενέκρινε τις δύο τροποποιημένες οδηγίες.

Ρόλοι και αρμοδιότητες

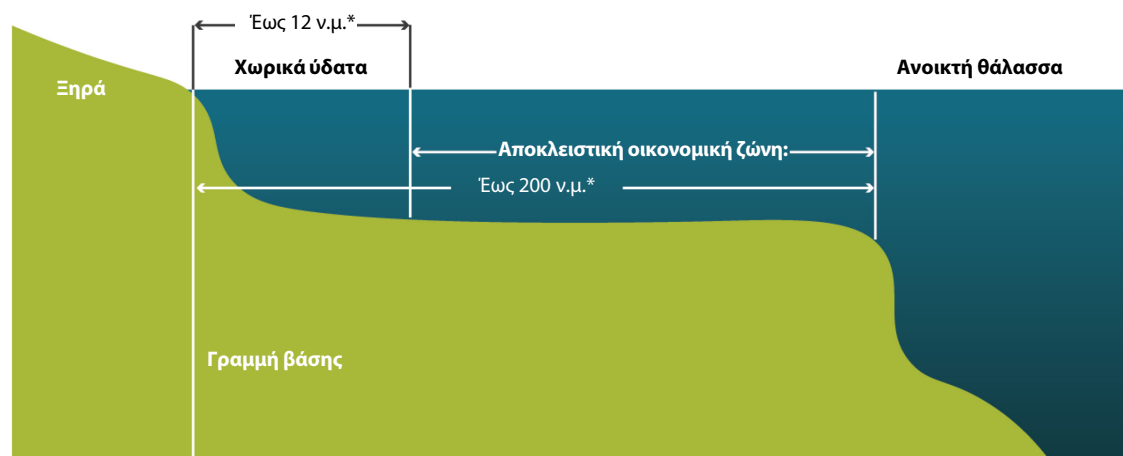
10 Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι υπεύνη για την ανάπτυξη του νομικού πλαισίου της ΕΕ, την παρακολούθηση της εφαρμογής του σε εθνικό επίπεδο, την εποπτεία των χρηματοδοτούμενων από την ΕΕ έργων, είτε τελούν υπό την άμεση διαχείρισή της είτε υπό επιμερισμένη διαχείριση με τα κράτη μέλη, και για την προώθηση της συλλογής εναρμονισμένων δεδομένων σχετικά με τη θαλάσσια ρύπανση. Διάφορες γενικές διευθύνσεις της συμμετέχουν στην υλοποίηση πολιτικών και μέτρων που σχετίζονται με τη ρύπανση από πλοία. Σε αυτές περιλαμβάνονται η Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος, η Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών, η Γενική Διεύθυνση Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας και η Γενική Διεύθυνση Ευρωπαϊκής Πολιτικής Προστασίας και Επιχειρήσεων Ανθρωπιστικής Βοήθειας.

11 Ακόμη, τρεις οργανισμοί της ΕΕ συμβάλλουν στην καταπολέμηση της ρύπανσης από πλοία.

- Ο **Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα** επικουρεί την Επιτροπή στην εφαρμογή της ενωσιακής νομοθεσίας για την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία. Παρέχει επίσης τεχνική και επιχειρησιακή υποστήριξη στα κράτη μέλη, όπως συστήματα δορυφορικής επιτήρησης (CleanSeaNet), για τον εντοπισμό περιπτώσεων ρύπανσης από πλοία.
- Η **Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Ελέγχου της Αλιείας** συντονίζει τις δραστηριότητες ελέγχου και επιθεώρησης των αλιευτικών σκαφών ορισμένων κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένων των υποχρεώσεων των πλοιάρχων να ανακτούν χαμένα αλιευτικά εργαλεία.
- Ο **Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος** συλλέγει δεδομένα για τη θάλασσα και παρουσιάζει θεματικές αξιολογήσεις σχετικά με τη ρύπανση των ευρωπαϊκών θαλασσών.

12 Τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα για την εφαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ και των συμβάσεων του ΔΝΟ στις οποίες είναι συμβαλλόμενα μέρη. Οφείλουν να μεταφέρουν στο εθνικό τους δίκαιο τις οδηγίες της ΕΕ, να αναφέρουν στην Επιτροπή στοιχεία σχετικά με την εφαρμογή και την επιβολή τους και να αξιολογούν τα επιτευχθέντα αποτελέσματα. Τα κράτη μέλη ασκούν κυριαρχικά δικαιώματα στα χωρικά ύδατα και στην αποκλειστική οικονομική ζώνη τους, όπως φαίνεται στο [γράφημα 4](#).

Γράφημα 4 – Θαλάσσιες ζώνες



* ναυτικά μίλια

Πηγή: ΕΕΣ.

13 Τα κράτη μέλη της ΕΕ και οι τρίτες χώρες έχουν καθιερώσει μηχανισμούς πολυμερούς συνεργασίας για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία. Σε αυτούς περιλαμβάνονται περιφερειακές συμβάσεις για τις θάλασσες και πολυμερείς συμφωνίες, που παρουσιάζονται στο σύνολό τους στο [παράρτημα IV](#). Η ΕΕ είναι συμβαλλόμενο μέρος στις περισσότερες από αυτές τις συμβάσεις και συμφωνίες.

Εμβέλεια και προσέγγιση του ελέγχου

14 Στόχος του ελέγχου μας ήταν να αξιολογήσουμε κατά πόσον οι ενωσιακές δράσεις για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία σχεδιάστηκαν, υλοποιήθηκαν, επιβλήθηκαν και παρακολουθούνταν ορθά. Εξετάσαμε αν:

- ο η νομοθεσία της ΕΕ έχει ενσωματώσει τους κανόνες του ΔΝΟ και η Επιτροπή είχε προβεί σε ενέργειες για να καλύψει τα εναπομένοντα κενά όσον αφορά τους κινδύνους ρύπανσης·
- ο η Επιτροπή και τα κράτη μέλη εφάρμοσαν αποτελεσματικές πολιτικές και μέτρα και μερίμνησαν για την επιβολή τους·
- ο η Επιτροπή και τα κράτη μέλη παρακολουθούσαν τα αποτελέσματα.

15 Η απόφαση για τη διενέργεια του συγκεκριμένου ελέγχου βασίστηκε στο ενδιαφέρον του κοινού και των συμφεροντούχων για τη ρύπανση των θαλασσών της ΕΕ. Επιδίωξή μας είναι να συνεισφέρουμε στην προβλεπόμενη διαδικασία αναθεώρησης της οδηγίας-πλαίσου για τη θαλάσσια στρατηγική και στη βελτίωση των ελέγχων και των δεδομένων σχετικά με τη θαλάσσια ρύπανση στην ΕΕ.

16 Επισκοπήσαμε τους κανόνες, τις πολιτικές, τη χρηματοδότηση, τα δεδομένα και την αναφορά στοιχείων από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη σχετικά με τη ρύπανση από πλοία. Εξετάσαμε επίσης τέσσερα έργα που αποσκοπούσαν στην αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία (βλέπε [γράφημα 5](#)). Ο έλεγχός μας κάλυψε την περίοδο από τον Ιανουάριο του 2014 έως τον Σεπτέμβριο του 2024.

Γράφημα 5 – Η προσέγγιση ελέγχου που ακολουθήσαμε: πραγματοποιηθείσες εργασίες



Εξέταση σχετικών δεδομένων και εγγράφων, συμπεριλαμβανομένων επιστημονικών, στρατηγικών, νομοθετικών εγγράφων, εγγράφων πολιτικής και εγγράφων έργων



Συνεντεύξεις με υπαλλήλους έξι γενικών διευθύνσεων της Επιτροπής¹



Συνεντεύξεις με υπαλλήλους των αρμόδιων οργανισμών της ΕΕ: Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος, Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ελέγχου της Αλιείας και Ευρωπαϊκός Εκτελεστικός Οργανισμός για το Κλίμα, τις Υποδομές και το Περιβάλλον



Συνεντεύξεις με υπαλλήλους αρμόδιων εθνικών αρχών και συμφεροντούχους στα επιλεγμένα κράτη μέλη



Ανάλυση τεσσάρων έργων για την καταπολέμηση της ρύπανσης από πλοία στα επιλεγμένα κράτη μέλη, μέσω εξέτασης εγγράφων και επιτόπιων επισκέψεων



Συνεντεύξεις με υπαλλήλους της επιτροπής OSPAR και της HELCOM

¹ Ευρωπαϊκής Πολιτικής Προστασίας και Επιχειρήσεων Ανθρωπιστικής Βοήθειας, Περιβάλλοντος, Κοινού Κέντρου Ερευνών, Θαλάσσιων Υποθέσεων και Αλιείας, Κινητικότητας και Μεταφορών, Περιφερειακής Πολιτικής και Αστικής Ανάπτυξης.

Πηγή: ΕΕΣ.

17 Αποφασίσαμε να πραγματοποιήσουμε επισκέψεις στη Γαλλία και τη Γερμανία ώστε να καλύψουμε:

- ο δύο θαλάσσιες υποπεριοχές (ευρύτερη Βόρεια Θάλασσα και Βαλτική Θάλασσα) που περιλαμβάνουν τη Βόρεια Ζώνη, τη δεύτερη πιο πολυσύχναστη θαλάσσια οδό παγκοσμίως, και προβληματική περιοχή από την άποψη του βαθμού μόλυνσης, των θαλάσσιων απορριμμάτων και των απωλειών εμπορευματοκιβωτίων·
- ο όλους τους σχετικούς τύπους σκαφών·
- ο δύο από τους πιο πολυσύχναστους ευρωπαϊκούς λιμένες από την άποψη τόσο του μεικτού βάρους εμπορευμάτων όσο και των διακινούμενων εμπορευματοκιβωτίων (λιμένες Αμβούργου και Χάβρης)· και
- ο δύο περιφερειακές συμβάσεις για τις θάλασσες [τη σύμβαση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος του Βορειοανατολικού Ατλαντικού ([OSPAR](#)) και την επιτροπή για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Βαλτικής ([HELCOM](#))].

Παρατηρήσεις

Οι κανόνες της ΕΕ για την καταπολέμηση της ρύπανσης από πλοία βελτιώνονται

18 Εξετάσαμε το ισχύον νομικό πλαίσιο της ΕΕ για την ασφάλεια στη θάλασσα, προκειμένου να αξιολογήσουμε αν περιλαμβάνει συνεκτικούς κανόνες για την καταπολέμηση της ρύπανσης από πλοία. Αξιολογήσαμε κατά πόσον η Επιτροπή:

- διασφάλισε ότι το νομικό πλαίσιο της ΕΕ ενσωματώνει τους σχετικούς κανόνες του ΔΝΟ·
- προέβη σε ενέργειες για να καλύψει τα εναπομένοντα κενά όσον αφορά τους κινδύνους ρύπανσης από πλοία.

Η νομοθεσία της ΕΕ ενσωματώνει τους κανόνες του ΔΝΟ

19 Στις συμβάσεις του ΔΝΟ περιγράφονται οι διεθνείς κανόνες σχετικά με τη θαλάσσια ρύπανση από πλοία. Όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ είναι μέλη του ΔΝΟ και συμβαλλόμενα μέρη της MARPOL (σημείο [07](#)). Ωστόσο, ορισμένα δεν έχουν κυρώσει ακόμη όλες τις σχετικές συμβάσεις του ΔΝΟ (βλέπε [παράρτημα V](#)).

20 Όπως φαίνεται στο [γράφημα 6](#), η νομοθεσία της ΕΕ ενσωματώνει τους κανόνες του ΔΝΟ, γεγονός που συμβάλλει στην ορθή επιβολή τους, ανεξάρτητα από το αν τα κράτη μέλη είναι συμβαλλόμενα μέρη των σχετικών συμβάσεων.

Γράφημα 6 – Η νομοθεσία της ΕΕ ενσωματώνει τους κανόνες του ΔΝΟ

Κανόνες ΔΝΟ	Ισχύουσα νομοθεσία της ΕΕ	Τροποποιήσεις που εισήχθησαν το 2024 με τη δέσμη μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα
★ Έτος έγκρισης ★ Έτος έναρξης ισχύος Κάλυψη της ρύπανσης από πλοία		
MARPOL – Παράρτημα I ★ 1973 ✔ 1983 Πετρέλαιο	Οδηγίες για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής / τις επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα / τη ρύπανση από τα πλοία	Οδηγία για τη ρύπανση από τα πλοία
MARPOL – Παράρτημα II ★ 1973 ✔ 1987 Επιβλαβείς υγρές ουσίες (NLS)	Οδηγίες για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής / τις επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα / τη ρύπανση από πλοία	Οδηγία για τη ρύπανση από τα πλοία
MARPOL – Παράρτημα V ★ 1973 ✔ 1988 Απορρίμματα, συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών εργαλείων	Οδηγίες για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής / τις επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα	Οδηγία για τη ρύπανση από τα πλοία
MARPOL – Παράρτημα III ★ 1973 ✔ 1992 Επιβλαβείς ουσίες	Οδηγία για τις επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα	Οδηγία για τη ρύπανση από τα πλοία
MARPOL – Παράρτημα IV ★ 1973 ✔ 2003 Λύματα	Οδηγίες για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής / τις επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα	Οδηγία για τη ρύπανση από τα πλοία
Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα ★ 1974 ✔ 1980 Ατυχήματα	Οδηγίες 2002/59 και 2009/18	✕
MARPOL – Παράρτημα VI ★ 1997 ✔ 2005 Ατμοσφαιρική ρύπανση	Οδηγίες για το θείο και τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής / τις επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα	Οδηγία για τη ρύπανση από τα πλοία
Σύμβαση για τον έλεγχο επιβλαβών συστημάτων υφαλοχρωματισμού των πλοίων ★ 2001 ✔ 2008 Οργανοκασσιτερικές ενώσεις	Οδηγία για τις επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα / Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 782/2003	✕
Σύμβαση του Ναϊρόμπι ★ 2007 ✔ 2015 Ναυάγια, συμπεριλαμβανομένων των εμπορευματοκιβωτίων	✕	Οδηγία για τις επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα
Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ ★ 2009 ✔ 2025 Ανακύκλωση πλοίων	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1257/2013	Οδηγία για τις επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα

Πηγή: ΕΕΣ.

21 Σκοπός των δύο τροποποιημένων οδηγιών, σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (σημείο 09), είναι ο εκσυγχρονισμός των κανόνων της ΕΕ για την ασφάλεια στη θάλασσα και η πρόληψη της ρύπανσης των θαλάσσιων υδάτων από πλοία (βλέπε [πλαίσιο 1](#)).

Πλαίσιο 1

Νέες τροποποιήσεις των οδηγιών για τη ρύπανση από πλοία και τον έλεγχο από το κράτος λιμένα

Η τροποποιημένη οδηγία για τη ρύπανση από πλοία αποσκοπεί στην περαιτέρω ευθυγράμμιση των κανόνων της ΕΕ με τους διεθνείς κανόνες. Επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής των ενωσιακών κανόνων προκειμένου να καλυφθεί ένα ευρύτερο φάσμα ρύπων, όπως οι επιβλαβείς ουσίες σε συσκευασμένη μορφή, τα λύματα και τα απορρίμματα, καθώς και τα απορριπτόμενα ύδατα και ορισμένα κατάλοιπα των συστημάτων καθαρισμού καυσαερίων («πλυντρίδες»).

Καθορίζει επίσης ελάχιστα κριτήρια για την επιβολή διοικητικών κυρώσεων, όπως η σοβαρότητα του αδικήματος, ο αντίκτυπος στο περιβάλλον ή η οικονομική ευρωστία της υπεύθυνης οντότητας.

Η τροποποίηση της οδηγίας για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής της ώστε να καλύψει πρόσθετους διεθνείς κανόνες, όπως η [σύμβαση του Ναϊρόμπι](#) για την ανέλκυση των ναυαγίων και η [σύμβαση του Χονγκ Κονγκ](#) για την ανακύκλωση πλοίων.

Η Επιτροπή καλύπτει τα κενά όσον αφορά τους κινδύνους ρύπανσης από πλοία

22 Εξετάσαμε:

- ο το νομοθετικό πλαίσιο της ΕΕ, προκειμένου να εξακριβώσουμε αν καλύπτει τις κύριες πηγές ρύπανσης από πλοία·
- τις ενέργειες της Επιτροπής για την κάλυψη των εναπομενόντων κενών όσον αφορά τους σχετικούς κινδύνους.

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζονται τα ευρήματά μας όσον αφορά τη διάλυση πλοίων, τα εμπορευματοκιβώτια που χάνονται στη θάλασσα, τα ναυάγια, τα πυρομαχικά και τα συστήματα καθαρισμού καυσαερίων.

Διάλυση και ανακύκλωση πλοίων

23 Σε διεθνές επίπεδο, η διεθνής σύμβαση του Χονγκ Κονγκ του 2009 για την ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον ανακύκλωση των πλοίων θα τεθεί σε ισχύ τον Ιούνιο του 2025. Καλύπτει τη λειτουργία των μονάδων ανακύκλωσης πλοίων και τη θέσπιση μηχανισμού επιβολής στον τομέα της ανακύκλωσης πλοίων, ενσωματώνοντας απαιτήσεις πιστοποίησης και υποβολής εκθέσεων. Στις 30 Σεπτεμβρίου 2024, η σύμβαση είχε κυρωθεί από 10 παράκτια κράτη μέλη της ΕΕ και ένα μη παράκτιο.

24 Σε ενωσιακό επίπεδο, ο [κανονισμός \(ΕΕ\) αριθ. 1257/2013](#) για την ανακύκλωση πλοίων εφαρμόζεται στα πλοία που φέρουν σημαία ΕΕ και ενσωματώνει τις διατάξεις της σύμβασης του Χονγκ Κονγκ, προβλέποντας όμως αυστηρότερες απαιτήσεις. Από τις 31 Δεκεμβρίου 2018, τα εμπορικά σκάφη ολικής χωρητικότητας άνω των 500 τόνων που φέρουν σημαία ΕΕ πρέπει να ανακυκλώνονται σε εγκεκριμένες από την ΕΕ μονάδες ανακύκλωσης πλοίων.

25 Ωστόσο, οι πλοιοκτήτες μπορούν να παρακάμψουν την υποχρέωση αυτή αλλάζοντας τη σημαία νηολόγησης της ΕΕ με σημαία τρίτης χώρας πριν από τη διάλυση του πλοίου τους. Το 2022, το 14,2 % του παγκόσμιου στόλου έφερε σημαία κράτους μέλους της ΕΕ, αλλά αυτό ίσχυε μόνο για το 6,1 % των πλοίων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Τα τελευταία χρόνια, [ορισμένοι Γερμανοί πλοιοκτήτες έχουν αποτελέσει αντικείμενο ερευνών](#) για εικαζόμενες παραβάσεις των υποχρεώσεων που σχετίζονται με την ανακύκλωση των πλοίων.

26 Το 2017, η Επιτροπή δημοσίευσε [έκθεση](#) «για τη σκοπιμότητα χρηματοδοτικού μέσου το οποίο θα διευκολύνει την ασφαλή και ορθή ανακύκλωση πλοίων», στην οποία κατέληγε στο συμπέρασμα ότι ορισμένα ζητήματα χρειάζονται περαιτέρω ανάλυση. Η Επιτροπή εξετάζει εκ νέου το ενδεχόμενο αυτό και έχει επίσης δρομολογήσει αξιολόγηση του κανονισμού για την ανακύκλωση πλοίων, η οποία προβλέπεται να ολοκληρωθεί έως το τέλος του 2024.

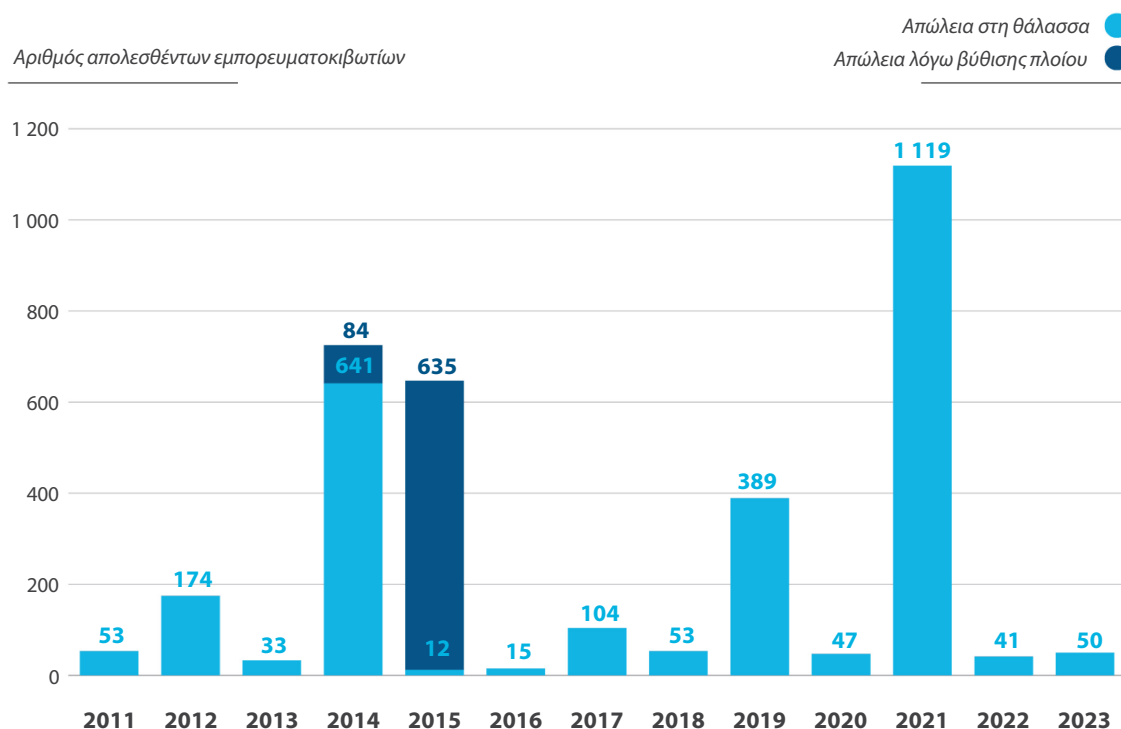
Απώλεια εμπορευματοκιβωτίων στη θάλασσα

27 Εμπορευματοκιβώτια θαλάσσιων μεταφορών μπορούν να χαθούν στη θάλασσα κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, λόγω ακατάλληλης στοιβάσεως, ατυχημάτων ή δυσμενών καιρικών συνθηκών. Τα εμπορευματοκιβώτια αυτά μπορεί να αποτελέσουν πηγή ρύπανσης, εάν, λόγω χάριν, εκλύουν επικίνδυνες ουσίες ή κόκκους πλαστικού στη θάλασσα. Μπορούν επίσης να αποτελέσουν αιτία πρόκλησης άλλων ατυχημάτων, που ενδεχομένως οδηγήσουν σε περαιτέρω περιστατικά ρύπανσης των θαλάσσιων υδάτων.

28 Σε διεθνές επίπεδο, η σύμβαση MARPOL του 1973 και η [διεθνής σύμβαση του 1974 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα](#) απαιτούν από τον πλοίαρχο να αναφέρει στο πλησιέστερο παράκτιο κράτος την απώλεια στη θάλασσα εμπορευματοκιβωτίων που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα ή ουσίες. Τον Ιούνιο του 2024, ο ΔΝΟ [ενέκρινε](#) τροποποιήσεις των κανονισμών του για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και θα καταστήσει υποχρεωτική την αναφορά όλων των εμπορευματοκιβωτίων που χάνονται στη θάλασσα από τον Ιανουάριο του 2026. [Καταβάλλει επίσης προσπάθειες](#) για την πρόληψη των απωλειών εμπορευματοκιβωτίων.

29 Σε επίπεδο ΕΕ, η [οδηγία 2002/59/ΕΚ](#) απαιτεί από τα κράτη μέλη να διασφαλίζουν ότι ο πλοίαρχος αναφέρει αμέσως τα χαμένα εμπορευματοκιβώτια στο οικείο παράκτιο κράτος. Επιπλέον, σύμφωνα με την [οδηγία 2009/18/ΕΚ](#), τα κράτη μέλη πρέπει να καταχωρίζουν στην [ευρωπαϊκή πλατφόρμα πληροφοριών ναυτικών ατυχημάτων](#) τα εμπορευματοκιβώτια που χάνονται στη θάλασσα, είτε στα ύδατά τους είτε από πλοία που φέρουν τη σημαία τους. Ωστόσο, δεν υπάρχει καμία εγγύηση ότι δηλώνονται όλες οι απώλειες. Βάσει των δεδομένων αυτής της πλατφόρμας, ο αριθμός των εμπορευματοκιβωτίων που χάνονται στις θάλασσες της ΕΕ (συμπεριλαμβανομένων εκείνων που χάνονται σε περιπτώσεις ναυαγίων) εμφανίζει πολύ μεγάλες διακυμάνσεις από έτος σε έτος, όπως φαίνεται στο [γράφημα 7](#).

Γράφημα 7 – Αριθμός εμπορευματοκιβωτίων χαμένων στη θάλασσα στην ΕΕ, 2011-2023



Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων της Επιτροπής.

30 Ελάχιστα από τα χαμένα εμπορευματοκιβώτια ανακτώνται. Σύμφωνα με εκτιμήσεις των γαλλικών αρχών, από τα 1 200 εμπορευματοκιβώτια που χάθηκαν στον Ατλαντικό και στη Μάγχη/Βόρεια Θάλασσα μεταξύ 2003 και 2014, ανακτήθηκαν μόλις 49, ή περίπου το 4 %.

31 Σύμφωνα με την *εκτίμηση επιπτώσεων της Επιτροπής σχετικά με τη ρύπανση από μικροπλαστικά*, οι κόκκοι πλαστικού που χάνονται στη θάλασσα ή στην ξηρά αποτελούν την τρίτη μεγαλύτερη πηγή μικροπλαστικών που απελευθερώνονται ακούσια στο περιβάλλον της ΕΕ. Το 2019 και το 2020, η απώλεια δύο τέτοιων φορτίων είχε ως αποτέλεσμα την απελευθέρωση στη Βόρεια Θάλασσα **550 εκατομμυρίων κόκκων πλαστικού (11 τόνων)** και **650 εκατομμυρίων κόκκων πλαστικού (13 τόνων)** αντίστοιχα. Τον Μάρτιο του 2024, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ ενέκρινε *συστάσεις για τη θαλάσσια μεταφορά κόκκων πλαστικού*. Επί του παρόντος βρίσκεται στο στάδιο της *νομοθετικής διαδικασίας πρόταση κανονισμού της Επιτροπής για την πρόληψη απωλειών κόκκων πλαστικού*.

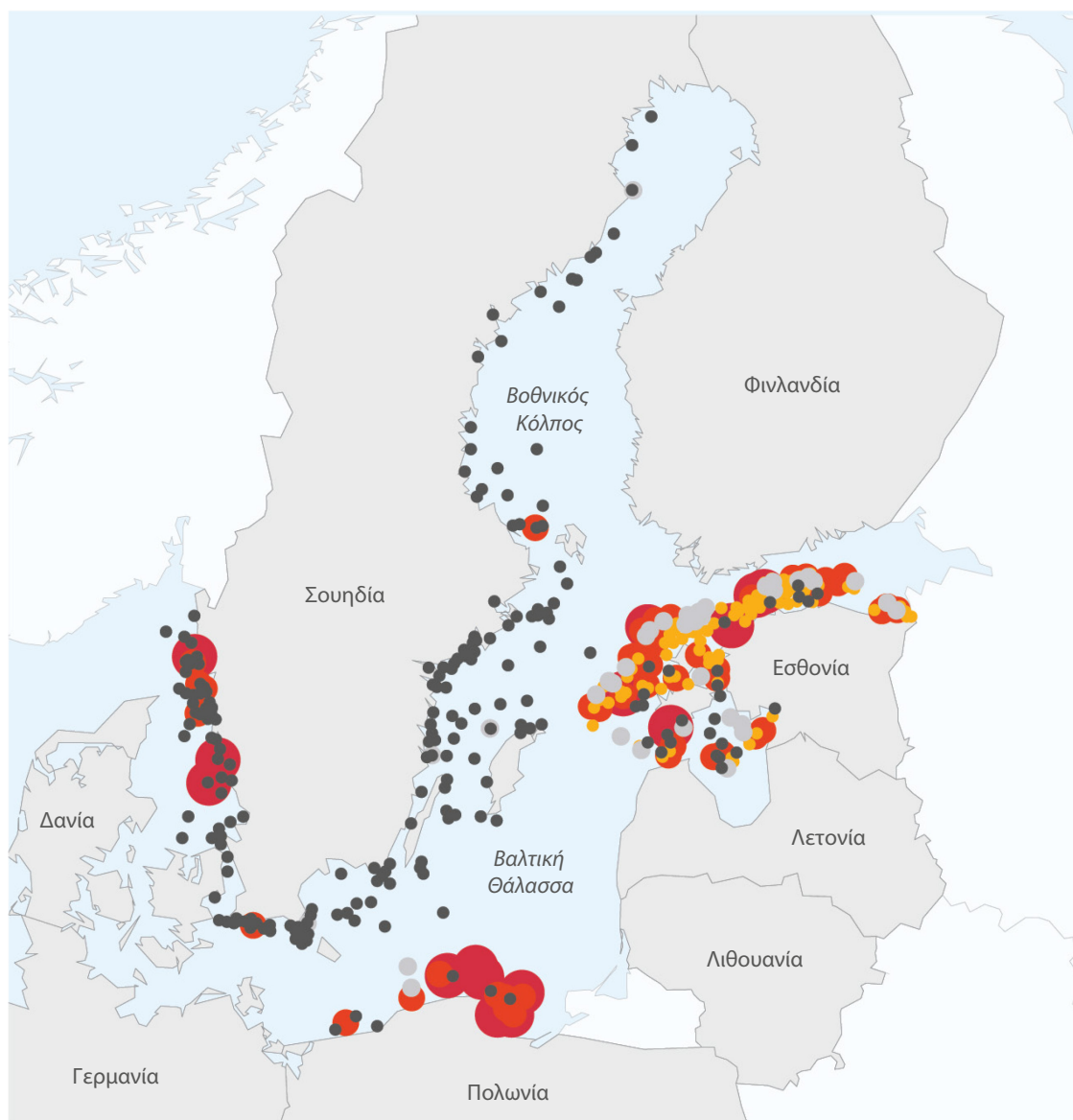
Ναυάγια

32 Τα κάθε είδους ναυάγια στις θάλασσες της ΕΕ, όπως πολεμικών πλοίων, φορτηγών, πετρελαιοφόρων, δεξαμενόπλοιων που μεταφέρουν χημικά προϊόντα ή αλιευτικών σκαφών, αποτελούν όλα πιθανές πηγές ρύπανσης. Περιέχουν χημικές ουσίες και βαρύ πετρέλαιο που μπορεί σταδιακά να απελευθερωθούν στο θαλάσσιο περιβάλλον. Με βάση πηγές της HELCOM, επιστήμονες του [ιδρύματος MARE](#) εκτιμούν ότι τουλάχιστον 100 από τα 8 000 έως 10 000 ναυάγια στη Βαλτική Θάλασσα δεν είναι ασφαλή, επειδή περιέχουν καύσιμα ή επικίνδυνες ουσίες και βρίσκονται σε απόσταση μικρότερη των 10 ναυτικών μιλίων από την ακτογραμμή (βλέπε [γράφημα 8](#)).

Γράφημα 8 – Επικίνδυνα ναυάγια στα ανοικτά των ακτών της Εσθονίας, της Πολωνίας και της Σουηδίας

Μήκος

- Ναυάγιο άγνωστου μήκους
- < 30m
- 30-50m
- 50-100m
- 100-227m



© Χάρτης και υπηρεσία δεδομένων της HELCOM. Σύνολο δεδομένων: επικίνδυνα ναυάγια στη Βαλτική Θάλασσα, τελευταία επικαιροποίηση 22 Ιουνίου 2023.

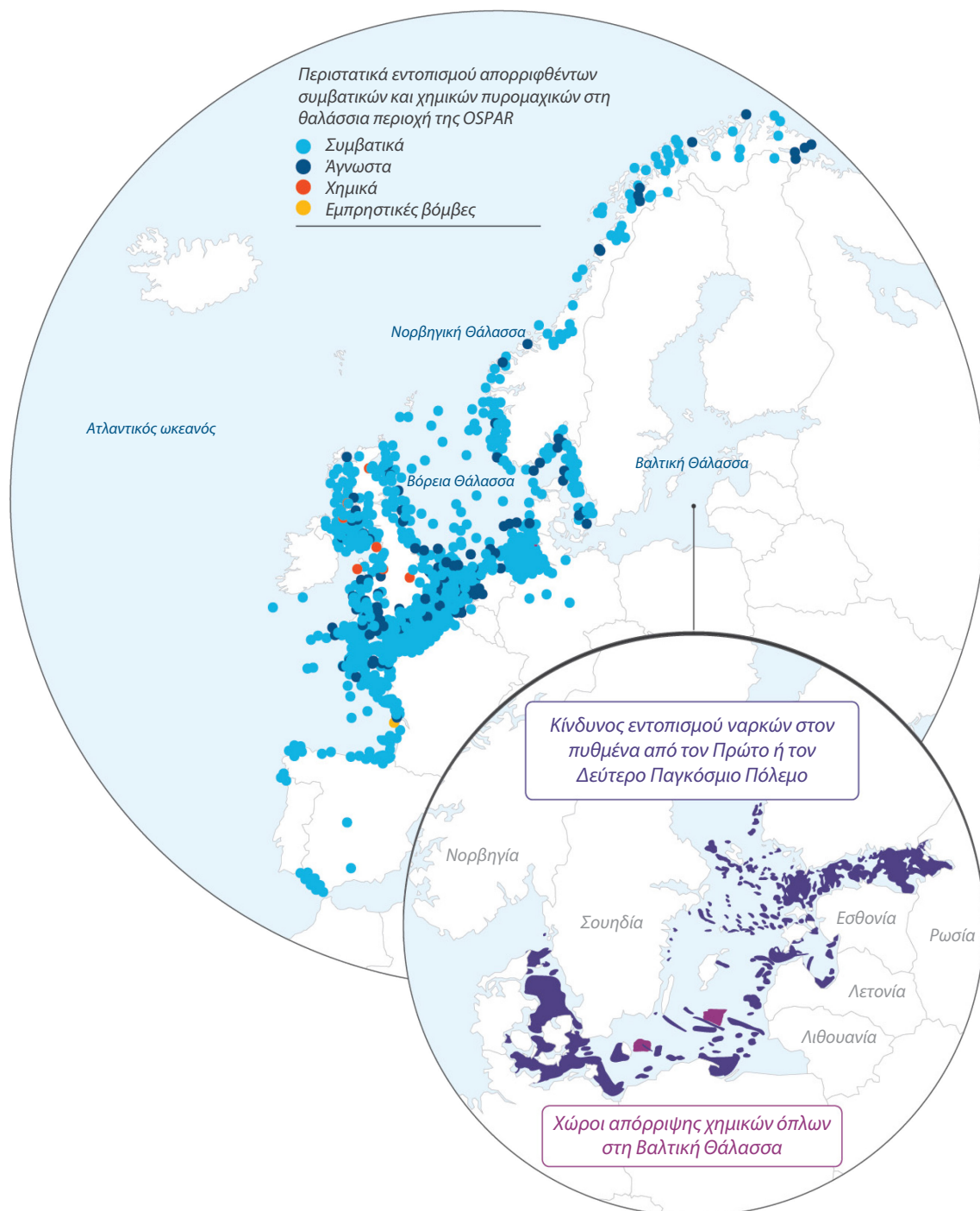
33 Οι [γερμανικές αρχές](#) εκτιμούν ότι στον βυθό των γερμανικών ακτών της Βόρειας Θάλασσας υπάρχουν περίπου 1 000 ναυάγια και στον βυθό των γερμανικών ακτών της Βαλτικής Θάλασσας 500, χωρίς όμως να γνωρίζουν το είδος των φορτίων. Στη Γαλλία, η υδρογραφική και ωκεανογραφική υπηρεσία του γαλλικού ναυτικού (SHOM) έχει καταρτίσει κατάλογο [4 700 ναυαγίων](#) μήκους άνω των 40 μέτρων, τα οποία τέθηκαν σε υπηρεσία μετά το 1914 και βρίσκονται στην αποκλειστική οικονομική ζώνη της ηπειρωτικής Γαλλίας και των υπερπόντιων εδαφών της.

34 Σε διεθνές επίπεδο, η σύμβαση του Ναϊρόμπι του 2007 θεσπίζει κανόνες για την ανέλκυση των ναυαγίων που ενδέχεται να επηρεάσουν δυσμενώς το θαλάσσιο περιβάλλον. Στις 30 Σεπτεμβρίου 2024, η σύμβαση είχε κυρωθεί από 14 παράκτια κράτη μέλη της ΕΕ και ένα μη παράκτιο. Η οδηγία για τις επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα που τροποποιήθηκε τον Νοέμβριο του 2024 ενσωματώνει τη σύμβαση του Ναϊρόμπι στο νομικό πλαίσιο της ΕΕ.

Πυρομαχικά

35 Καθώς σταδιακά διαβρώνονται, τα βυθισμένα πυρομαχικά μπορεί να απελευθερώνουν τοξικές ουσίες στο θαλάσσιο περιβάλλον. Η επιτροπή OSPAR συλλέγει αναφορές περιστατικών εντοπισμού βυθισμένων πυρομαχικών στον Βορειοανατολικό Ατλαντικό. Κάθε χρόνο αναφέρονται περίπου [900 τέτοια περιστατικά](#), περισσότερο από το 50 % των οποίων κατόπιν τυχαίας εμπλοκής σε αλιευτικά δίχτυα. Σύμφωνα με εκτιμήσεις της [HELCOM](#), 40 000 τόνοι χημικών πυρομαχικών έχουν απορριφθεί στη Βαλτική Θάλασσα από το 1946 (βλέπε [γράφημα 9](#)). Οι γερμανικές αρχές [εκτιμούν](#) ότι 1,6 εκατομμύρια τόνοι συμβατικών πυρομαχικών και περίπου 5 100 τόνοι χημικών πυρομαχικών είναι βυθισμένα στις γερμανικές θάλασσες.

Γράφημα 9 – Περιστατικά εντοπισμού συμβατικών, χημικών ή άγνωστων πυρομαχικών στη θαλάσσια περιοχή της OSPAR, χώρων απόρριψης χημικών όπλων και πιθανών ναρκών στη Βαλτική Θάλασσα



© OSPAR Data and Information Management System (σύνολο δεδομένων «[OSPAR Encounters with Munitions 1999-2021](#)») και © [HELCOMMap and data service](#) (σύνολο δεδομένων «[Chemical weapons dumpsites in the Baltic Sea](#)») και χάρτης του [Baltic Ordnance Safety Board](#) σχετικά με τον κίνδυνο εντοπισμού ναρκών στον πυθμένα από τον Πρώτο ή τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο).

36 Σε διεθνές επίπεδο, η [Σύμβαση του Λονδίνου](#) του 1972 απαγορεύει γενικώς την απόρριψη αποβλήτων στη θάλασσα, συμπεριλαμβανομένων των χημικών όπλων. Οι σχετικές διατάξεις ενσωματώθηκαν πλήρως στο [Πρωτόκολλο του Λονδίνου](#) του 1996. Στις 30 Σεπτεμβρίου 2024, η σύμβαση είχε κυρωθεί από 18 παράκτια και δύο μη παράκτια κράτη μέλη της ΕΕ, και το πρωτόκολλο από 13 παράκτια κράτη μέλη και ένα μη παράκτιο.

37 Σε επίπεδο ΕΕ, ούτε η σύμβαση ούτε το πρωτόκολλο έχουν ενσωματωθεί στο ενωσιακό δίκαιο. Στη [στρατηγική της ΕΕ για την ασφάλεια στη θάλασσα](#) του 2014, τα χημικά πυρομαχικά και το μη εκραγέν υλικό που απορρίπτονται στη θάλασσα χαρακτηρίστηκαν ως απειλή για την ασφάλεια στη θάλασσα. Από τις 130 δράσεις του [λεπτομερούς σχεδίου δράσης](#) που καταρτίστηκε στη συνέχεια, τρεις αφορούσαν τα πυρομαχικά. Η [έκθεση του 2020](#) σχετικά με την εφαρμογή του αναθεωρημένου σχεδίου δράσης για τη στρατηγική της ΕΕ για την ασφάλεια στη θάλασσα αναφέρθηκε σε δράσεις όπως εκδηλώσεις ευαισθητοποίησης και αποτέλεσε έναυσμα για συνεργασία καθώς και για δύο ερευνητικά έργα. Ωστόσο, δεν αναφέρθηκαν συγκεκριμένα αποτελέσματα όσον αφορά τις ποσότητες των ανελκυσθέντων πυρομαχικών.

Συστήματα καθαρισμού καυσασερίων

38 Με διαδοχικούς [κανονισμούς του ΔΝΟ](#) καθορίστηκαν περιοριστικές τιμές για την περιεκτικότητα σε θείο των ναυτιλιακών καυσίμων, με σκοπό τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Τα όρια που καθορίζονται στην [οδηγία \(ΕΕ\) 2016/802](#) σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο ευθυγραμμίζονται με τους κανονισμούς του ΔΝΟ. Το αυστηρότερο πρότυπο για την περιεκτικότητα σε θείο των ναυτιλιακών καυσίμων (0,1 %) εξακολουθεί να είναι 100 φορές λιγότερο αυστηρό από το πρότυπο για την περιεκτικότητα σε θείο του πετρελαίου κίνησης και της βενζίνης (0,001 %), που ισχύει στην ΕΕ από το 2009.

39 Προκειμένου να συμμορφωθούν με τα πρότυπα για την περιεκτικότητα σε θείο, τα πλοία μπορούν είτε να χρησιμοποιούν καθαρότερα καύσιμα είτε να εγκαθιστούν συστήματα καθαρισμού καυσασερίων, γνωστά ως «πλυντρίδες». Οι συσκευές αυτές δεσμεύουν οξείδιο του θείου από τα καυσάερια με τη χρήση νερού. Το μολυσμένο αυτό νερό συχνά απορρίπτεται στη θάλασσα.

40 Η χρήση πλυντρίδων επιτρέπεται στις θάλασσες της ΕΕ, αν και ορισμένα κράτη μέλη την περιορίζουν. Οι μη δεσμευτικές **κατευθυντήριες γραμμές του ΔΝΟ του 2021 για τα συστήματα καθαρισμού καυσαερίων** προβλέπουν κριτήρια για τις απορρίψεις και όρια συγκέντρωσης για τις επιβλαβείς ουσίες καυσαερίων στα ύδατα πλυντρίδων. Σύμφωνα με την επικαιροποιημένη ενωσιακή νομοθεσία για τη ρύπανση από πλοία (βλέπε **πλαίσιο 1**), η απαγόρευση απορρίψεων ισχύει για τα ύδατα πλυντρίδας που περιέχουν θείο, τα οποία δεν πληρούν τα κριτήρια απόρριψης επιβλαβών ουσιών του ΔΝΟ.

Η εφαρμογή και η επιβολή των κανόνων της ΕΕ για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία εμφανίζουν αδυναμίες

41 Εξετάσαμε κατά πόσον οι πολιτικές και τα μέτρα που εφάρμοσαν η Επιτροπή και τα κράτη μέλη συνέβαλαν στην αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία και αν εφαρμόστηκαν ορθά. Ελέγχσαμε αν:

- ο η Επιτροπή και ο **Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA)** παρείχαν στα κράτη μέλη αποτελεσματικά εργαλεία για τον εντοπισμό και την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία, και αν τα κράτη μέλη έκαναν χρήση των εργαλείων αυτών·
- ο η Επιτροπή και τα κράτη μέλη διενήργησαν ελέγχους και επιθεωρήσεις για να διασφαλίσουν τη συμμόρφωση με τη νομοθεσία της ΕΕ και επέβαλαν κυρώσεις για παραβάσεις·
- ο τα κράτη μέλη διασφάλισαν την εφαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ για τα αλιευτικά εργαλεία εντός των προβλεπόμενων προθεσμιών·
- ο τα χρηματοδοτούμενα από την ΕΕ έργα απέφεραν προστιθέμενη αξία.

Τα εργαλεία και οι ναυτιλιακές υπηρεσίες του EMSA έχουν ορισμένους περιορισμούς και δεν χρησιμοποιούνται επαρκώς από τα κράτη μέλη

42 Ο EMSA στηρίζει τα κράτη μέλη παρέχοντας υπηρεσίες δορυφορικής επιτήρησης των πλοίων, έναν δρόμο που χρησιμοποιείται πειραματικά για τον εντοπισμό υψηλών εκπομπών, καθώς και σκάφη αντιμετώπισης.

Δορυφορική επιτήρηση

43 Οι εκτιμήσεις για την ποσότητα πετρελαίου που εισέρχεται κάθε χρόνο στο θαλάσσιο περιβάλλον παγκοσμίως κυμαίνονται από 1 έως 4,5 εκατομμύρια τόνους, ανάλογα με την πηγή των σχετικών δεδομένων, την εφαρμοζόμενη μεθοδολογία και το πλαίσιο της εκτίμησης¹. Σύμφωνα με την [εκτίμηση επιπτώσεων της Επιτροπής του 2023 σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας για τη ρύπανση από πλοία](#), παρόλο που τα ναυτικά ατυχήματα αποτελούν σημαντική πηγή ρύπανσης από πλοία, το μεγαλύτερο μέρος της ρύπανσης από πετρελαιοκηλίδες προέρχεται από εσκεμμένες απορρίψεις, όπως εργασίες καθαρισμού δεξαμενών και απορρίψεις αποβλήτων. Στην εκτίμηση επιπτώσεων επισημάνθηκαν επίσης σημαντικά κενά στις διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με την πετρελαϊκή ρύπανση από πλοία σε ολόκληρη την ΕΕ.

44 Από το 2007, ο EMSA διαχειρίζεται την ευρωπαϊκή υπηρεσία παρακολούθησης πετρελαιοκηλίδων μέσω δορυφόρου ([CleanSeaNet](#)) που αποσκοπεί στην επιτήρηση και στον έγκαιρο εντοπισμό πιθανών περιστατικών ρύπανσης, καθώς και στον προσδιορισμό του πλοίου που πιθανολογείται ότι ευθύνεται. Η λειτουργία του συστήματος εξαρτάται από τη διαθεσιμότητα δορυφορικών εικόνων. Οι [δορυφόροι](#) λαμβάνουν εικόνες μόνο των περιοχών πάνω από τις οποίες διέρχονται. Δεν αποκλείεται και το ενδεχόμενο δυσλειτουργιών, όπως συνέβη στη Γερμανία το 2022, όταν δεν ελήφθη το 13 % των εικόνων που αναμένονταν από συγκεκριμένο δορυφόρο.

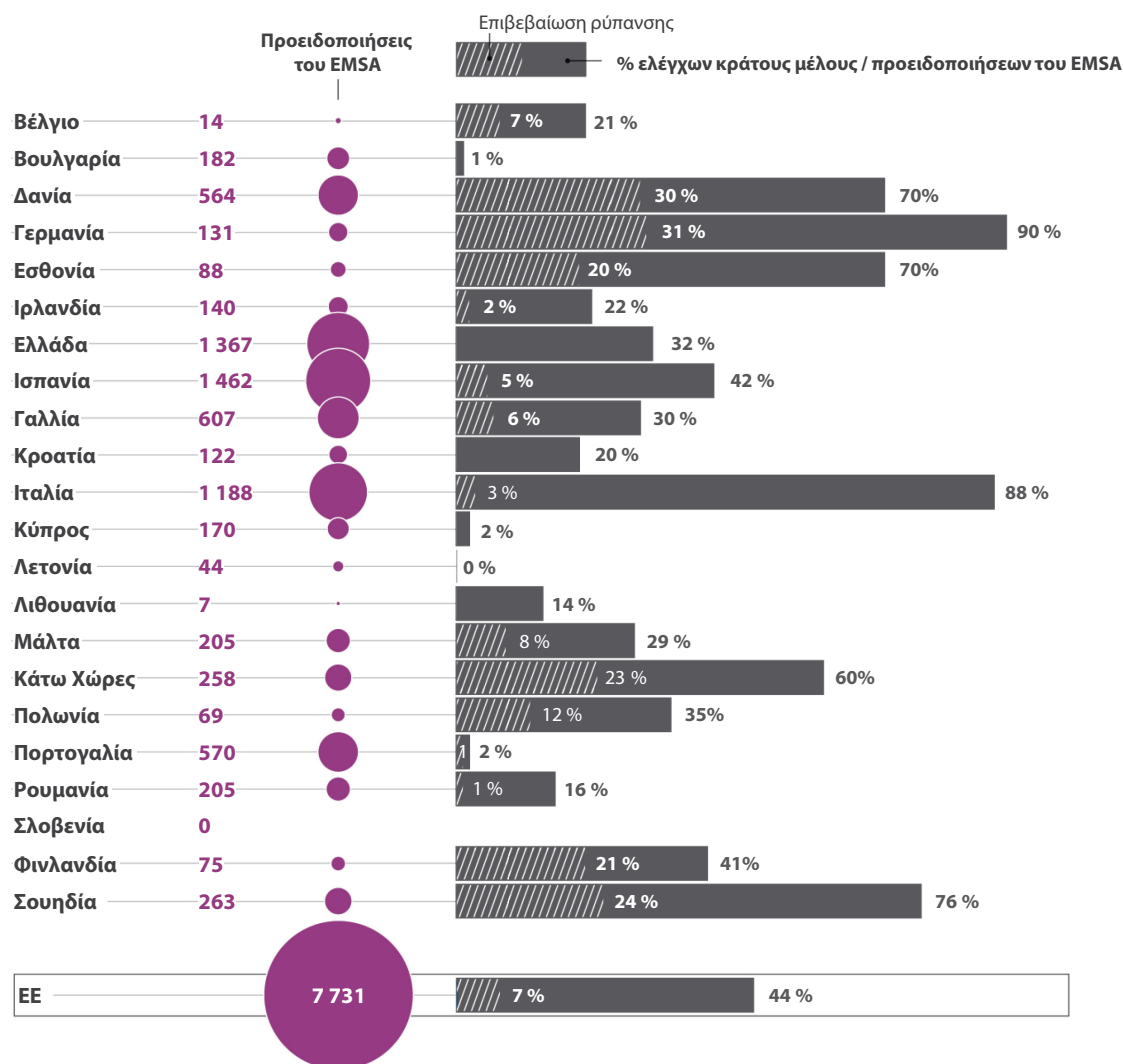
45 Σκοπός του CleanSeaNet είναι ο εντοπισμός πιθανών πετρελαιοκηλίδων. Ωστόσο, μπορεί να εμφανίζει και άλλους ρύπους (π.χ. λύματα, απορρίμματα) ή φυσικά φαινόμενα, όπως φύκη ή πάγο. Ο εντοπισμός χημικών ρύπων είναι δυσχερέστερος, καθώς συχνά είναι αόρατοι. Ο EMSA δημιούργησε ένα δίκτυο εμπειρογνομόνων (δίκτυο παρέμβασης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης λόγω χημικών ουσιών στη θάλασσα [MAR-ICE](#)), το οποίο παρέχει πληροφορίες και συμβουλές σχετικά με χημικές ουσίες που εμπλέκονται σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης στη θάλασσα. Η τροποποιημένη οδηγία σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία αποσκοπεί στη βελτίωση του CleanSeaNet και στη συμπερίληψη πληροφοριών σχετικά με πρόσθετους ρύπους.

¹ «Oiling the oceans», World ocean review, 2014, Δημοσίευση του ESA για την πετρελαϊκή ρύπανση, «Dispersants as an oil spill clean-up technique in the marine environment», ITOPE Oil Tanker Spill Statistics 2023.

46 Το CleanSeaNet παρέχει δορυφορικές εικόνες υψηλής ευκρίνειας σε 22 παράκτια κράτη μέλη της ΕΕ. Το 2023, εντόπισε συνολικά 5 088 πιθανές πετρελαιοκηλίδες εντός των ενδεικτικών αποκλειστικών οικονομικών ζωνών. Την ευθύνη για τους επιτόπιους ελέγχους και την επιβολή φέρουν τα κράτη μέλη.

47 Από την ανάλυση των δεδομένων του EMSA για την περίοδο 2022-2023 (βλέπε [γράφημα 10](#)), προκύπτει ότι τα κράτη μέλη έλεγξαν λιγότερες από τις μισές από τις προειδοποιήσεις του CleanSeaNet και επιβεβαίωσαν τη ρύπανση μόνο στο 7 % των περιπτώσεων. Το ποσοστό των προειδοποιήσεων ρύπανσης του CleanSeaNet που επιβεβαιώθηκαν από τα κράτη μέλη ποικίλλει σημαντικά. Η Δανία και η Γερμανία επιβεβαίωσαν τη ρύπανση τουλάχιστον στο 30 % των προειδοποιήσεων του CleanSeaNet, ενώ η Ιταλία σε ελάχιστες περιπτώσεις, παρότι διενήργησε τον μεγαλύτερο αριθμό επιτόπιων ελέγχων (1 046 επί συνόλου 1 188). Σύμφωνα με την τελική έκδοση της [εκτίμησης επιπτώσεων της Επιτροπής του 2023 σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας που αφορά τη ρύπανση από τα πλοία](#), οι πιθανότητες επιβεβαίωσης του περιστατικού ρύπανσης εξαρτώνται από το χρονικό διάστημα που παρεμβάλλεται μεταξύ της λήψης δορυφορικής εικόνας και του ελέγχου του περιστατικού ρύπανσης από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος.

Γράφημα 10 – Πιθανά περιστατικά μόλυνσης που εντοπίστηκαν μέσω του CleanSeaNet στα παράκτια ύδατα της ΕΕ και επακόλουθες δράσεις, 2022-2023



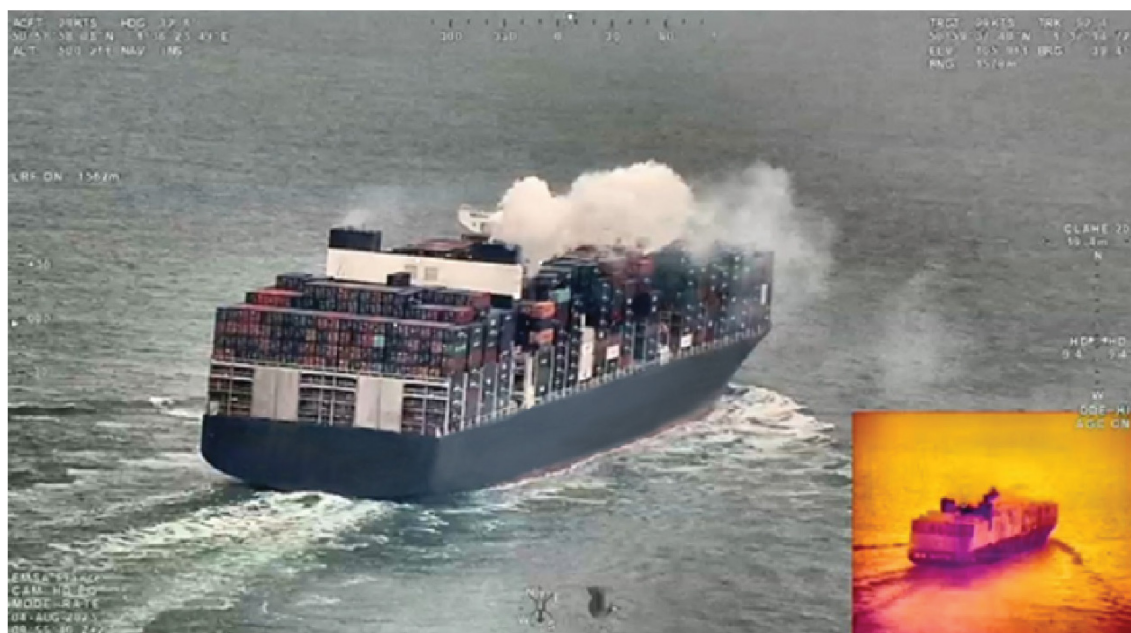
Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων του EMSA.

48 Μετά την επιβεβαίωση ενός περιστατικού ρύπανσης, πρέπει να εντοπιστεί ο υπεύθυνος και να ληφθούν μέτρα επιβολής. Ωστόσο, η προαναφερθείσα εκτίμηση επιπτώσεων κατέληξε στο συμπέρασμα ότι με την οδηγία σχετικά με τη ρύπανση από πλοία δεν διασφαλίστηκε πλήρως πως οι υπεύθυνοι για την παράνομη απόρριψη ρυπογόνων ουσιών υπόκεινται σε κυρώσεις, και ότι η νομική συνέχεια και η επιβολή κυρώσεων από τα κράτη μέλη παρέμειναν σε σχετικά χαμηλά επίπεδα.

Ανίχνευση με δρόνο

49 Από το 2019, ο EMSA έχει θέσει στη διάθεση των κρατών μελών δρόνο εξοπλισμένο με αισθητήρα ανίχνευσης («sniffer drone»), ο οποίος μπορεί να μετρά τις εκπομπές οξειδίων του θείου και οξειδίων του αζώτου των πλοίων, όπως φαίνεται στο [γράφημα 11](#). Αυτές οι εκπομπές ρύπων στην ατμόσφαιρα συχνά καταλήγουν στη θάλασσα. Στη Γαλλία και τη Γερμανία, διαπιστώσαμε ότι οι μετρήσεις του δρόνου έπρεπε να επιβεβαιωθούν από τα αποτελέσματα άλλων ελέγχων. Συνολικά, στις χώρες αυτές ελάχιστες παραβάσεις της οδηγίας σχετικά με την περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο διαπιστώθηκαν με τη χρήση αυτής της τεχνολογίας (μία επιβεβαιώθηκε στη Γαλλία κατά τη διάρκεια περιόδου τριών μηνών και καμία στη Γερμανία εντός αντίστοιχης περιόδου).

Γράφημα 11 – Εικόνα από δρόνο που προσεγγίζει πλοίο προκειμένου να μετρήσει την περιεκτικότητα των πυκνών καυσαερίων σε θείο

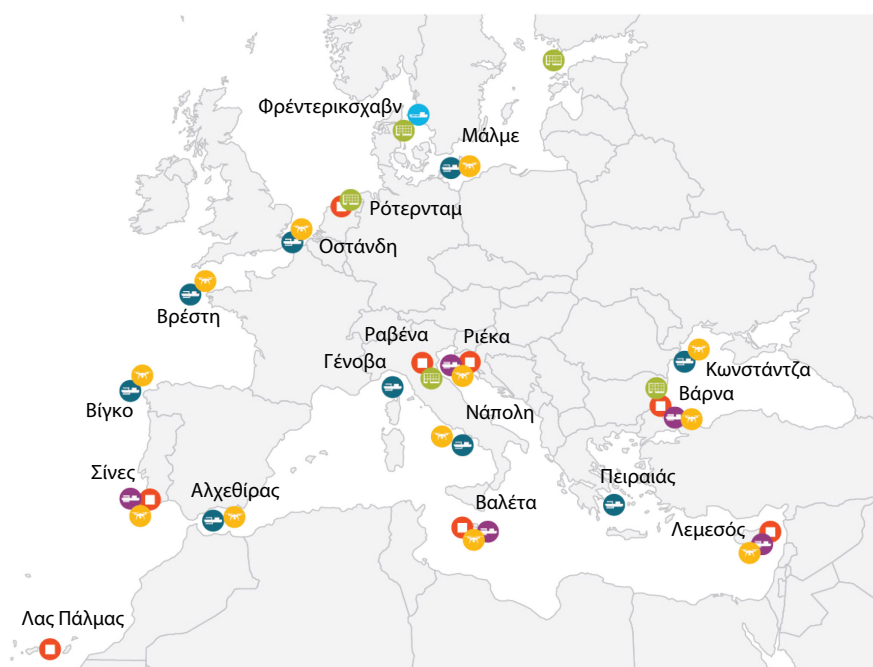


© EMSA (2023) Υπηρεσίες επιτήρησης με τηλεχειριζόμενα αεροσκάφη (RPAS) προς τις γαλλικές αρχές. (Φωτογραφία που προστέθηκε από το ΕΕΣ στο κάτω δεξιά).

Σκάφη αντιμετώπισης

50 Επιπλέον των εθνικών εργαλείων για την παρακολούθηση των περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης, τα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν ένα δίκτυο σκαφών άμεσης ετοιμότητας του EMSA για την καταπολέμηση πετρελαιοκηλίδων, όπως φαίνεται στο [γράφημα 12](#). Η γεωγραφική κατανομή των σκαφών βασίζεται στα αιτήματα των κρατών μελών, κατόπιν έγκρισης του διοικητικού συμβουλίου του. Από κοινού με τα κράτη μέλη, ο EMSA επανεξετάζει επί του παρόντος τις επιχειρησιακές υπηρεσίες του για την αντιμετώπιση της ρύπανσης, ώστε να διασφαλίσει ότι θα παραμείνουν προσαρμοσμένες στον σκοπό που εξυπηρετούν.

Γράφημα 12 – Εργαλεία του EMSA για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία



© EMSA, προγραμματισμένες επιχειρησιακές υπηρεσίες έως το τέλος του 2024.

51 Από το 2017, η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Ελέγχου της Αλιείας είναι επίσης σε θέση να συμβάλλει στις προσπάθειες καταπολέμησης της θαλάσσιας ρύπανσης. Μέχρι στιγμής, τρία περιπολικά σκάφη ανοικτής θαλάσσης ναυλωμένα από την Υπηρεσία έχουν εξοπλιστεί κατάλληλα για την αντιμετώπιση πετρελαιοκηλίδων από τον EMSA. Ωστόσο, δεν έχουν χρησιμοποιηθεί ακόμη για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης, καθώς τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν κατά προτεραιότητα τα δικά τους μέσα.

Οι έλεγχοι και οι επιθεωρήσεις πλοίων δεν επαρκούν και οι κυρώσεις για παράνομες απορρίψεις διαφέρουν μεταξύ των χωρών της ΕΕ

Έλεγχοι του EMSA σχετικά με την εφαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ

52 Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, ο EMSA πραγματοποιεί επισκέψεις στα κράτη μέλη για να παρακολουθεί αν εφαρμόζουν και επιβάλλουν αποτελεσματικά την ενωσιακή νομοθεσία για την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης. Μετά το τέλος κάθε επίσκεψης, συντάσσει έκθεση και τη διαβιβάζει στην Επιτροπή και στα οικεία κράτη μέλη.

53 Ο EMSA δημοσιεύει στον ιστότοπό του τους καταλόγους των επισκέψεων και των επιθεωρήσεων που πραγματοποιεί στα κράτη μέλη της ΕΕ εντός διαστήματος ορισμένων ετών, με τη μορφή [κύκλων επισκέψεων](#) σε σχέση με διάφορες σχετικές νομοθετικές πράξεις. Μεταξύ του 2012 και του 2022, η Επιτροπή ζήτησε από τον EMSA να εστιάσει στην οδηγία για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα και να επιθεωρήσει όλα τα παράκτια κράτη μέλη δύο φορές κατά τη διάρκεια της περιόδου. Ωστόσο, ο EMSA δεν πραγματοποίησε επισκέψεις σχετικά με την οδηγία για τη ρύπανση από πλοία. Το 2024 ξεκίνησε έναν κύκλο ελέγχων σχετικά με την οδηγία για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής.

Λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής

54 Σύμφωνα με την οδηγία για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής, τα κράτη μέλη οφείλουν να δημιουργήσουν κατάλληλες λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής των διαφόρων ειδών αποβλήτων που παράγουν τα πλοία. Τα πλοία πρέπει να διαθέτουν όλα τα απόβλητά τους πριν από τον απόπλου, εκτός εάν έχουν επαρκή χωρητικότητα αποθήκευσής τους έως ότου καταπλεύσουν στον επόμενο λιμένα.

55 Στα κράτη μέλη που επισκεφθήκαμε, διαπιστώσαμε ελλείψεις στην εφαρμογή και την επιβολή της οδηγίας για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής. Το 2020, οι γαλλικές αρχές [ανέφεραν](#) ότι οι λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής δεν ήταν συμβατές με τον τρόπο διαλογής των αποβλήτων επί του πλοίου. Στη Γερμανία, στο πλαίσιο [μελέτης του 2023](#) διαπιστώθηκαν σημαντικές ελλείψεις στους λιμένες σε διάφορα ομόσπονδα κράτη, όπως ανεπαρκείς πληροφορίες σχετικά με παλαιότερες και προγραμματισμένες διαδικασίες διάθεσης αποβλήτων.

56 Από το 2022, η οδηγία για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής απαιτεί από τα κράτη μέλη να επιθεωρούν το 15 % όλων των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες τους. Στο πλαίσιο των επιθεωρήσεων, ελέγχεται αν τα πλοία συμμορφώνονται με τους κανόνες για τη διαχείριση των αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν την ορθή κοινοποίηση, τη γνωστοποίηση και τη χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής για τη διάθεση των αποβλήτων.

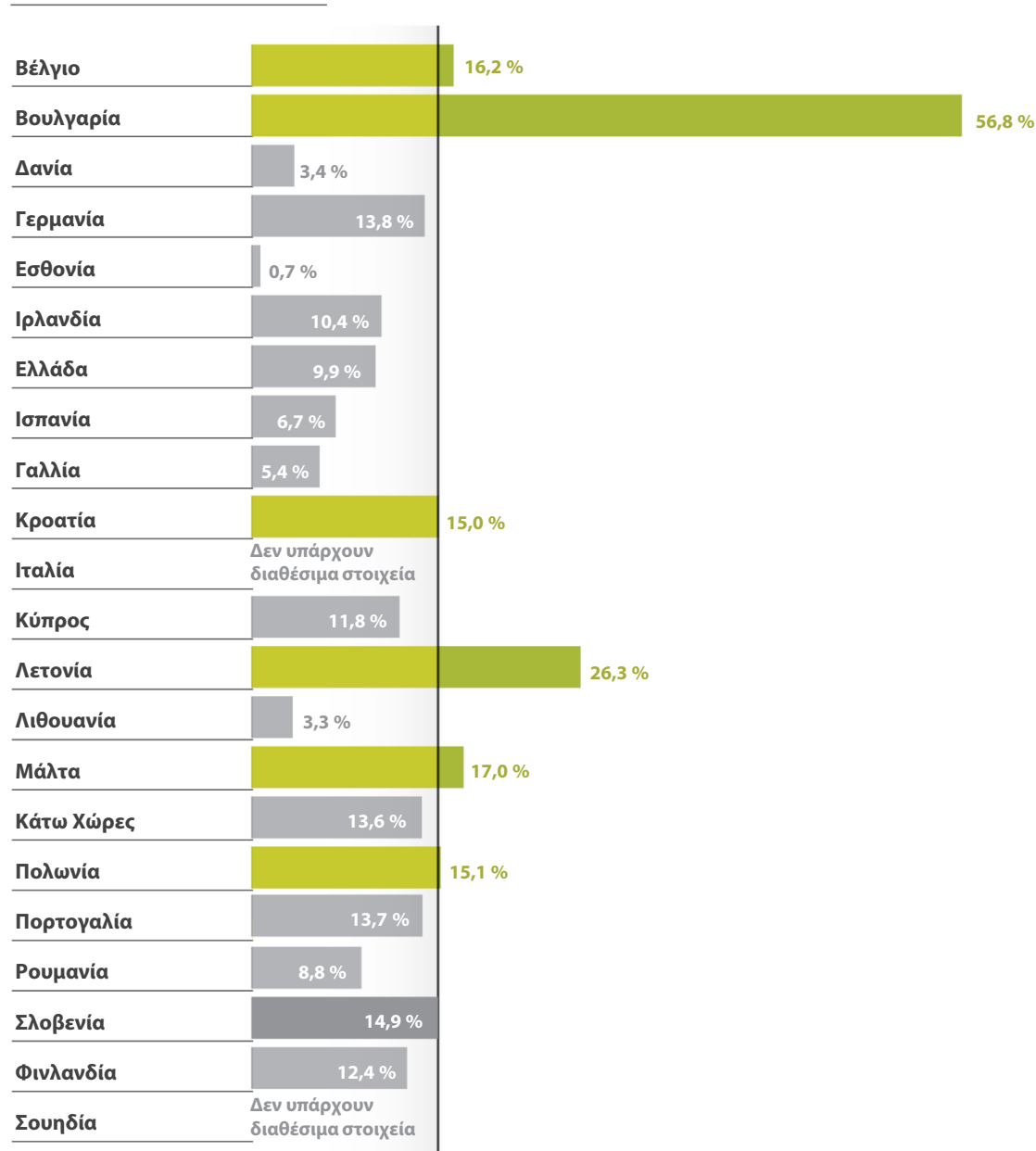
57 Τα κράτη μέλη υποχρεούνται να συλλέγουν δεδομένα σχετικά με τις επιθεωρήσεις που διενεργούνται, μεταξύ άλλων σχετικά με τον αριθμό τους, τους τύπους των πλοίων που επιθεωρήθηκαν και τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων. Οφείλουν επίσης να επικαιροποιούν τα δεδομένα και να τα αναφέρουν στον EMSA. Από την ανάλυση των δεδομένων του EMSA προκύπτει ότι έξι κράτη μέλη συμμορφώθηκαν με την τιμή-στόχο του 15 % το 2023 (βλέπε [γράφημα 13](#)). Δύο δεν υπέβαλαν στοιχεία και πέντε δεν πέτυχαν ούτε το ήμισυ της τιμής-στόχου.

Γράφημα 13 – Συμμόρφωση με την τιμή-στόχο για την επιθεώρηση του 15 % των πλοίων βάσει της οδηγίας για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής το 2023

% επιθεωρήσεων που διενεργήθηκαν βάσει της οδηγίας για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής το 2023

■ άνω της τιμής κατωφλίου
■ κάτω της τιμής κατωφλίου

Τιμή κατωφλίου 15 % για τις επιθεωρήσεις βάσει της οδηγίας



Πηγή: Υπολογισμοί του ΕΕΣ, βάσει στοιχείων του EMSA.

58 Οι γερμανικές αρχές εξήγησαν ότι η τιμή-στόχος δεν επιτεύχθηκε, κυρίως λόγω προβλημάτων στελέχωσης και έλλειψης σαφήνειας όσον αφορά τον αριθμό των επιθεωρήσεων σε περιφερειακό επίπεδο. Διαπιστώσαμε ότι οι γαλλικές αρχές δεν είχαν διενεργήσει επιθεωρήσεις πλοίων βάσει της οδηγίας για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής το 2022, λόγω της καθυστέρησης στη μεταφορά της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο. Η Επιτροπή μάς ενημέρωσε ότι είχε διαπιστώσει ελλείψεις και στην αναφορά στοιχείων (επιθεωρήσεις κάτω του ορίου του 15 % ή ελλιπή στοιχεία).

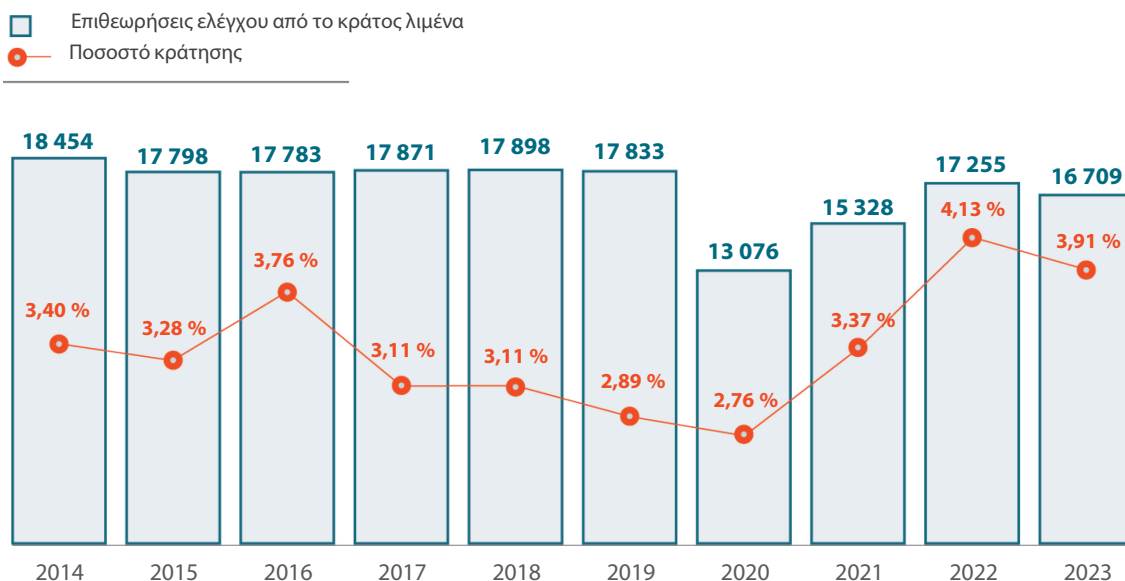
Έλεγχος του κράτους λιμένα

59 Η οδηγία για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα καθορίζει κοινά κριτήρια για την επιθεώρηση αλλοδαπών πλοίων σε εθνικούς λιμένες και θεσπίζει εναρμονισμένες διαδικασίες για την επιθεώρηση και την κράτηση πλοίων. Η [επιλογή](#) των πλοίων για επιθεώρηση από το κράτος λιμένα βασίζεται στο προφίλ κινδύνου τους και σε άλλες προτεραιότητες. Διαπιστώσαμε ότι, το 2023, 11 κράτη μέλη δεν πέτυχαν τις τιμές-στόχο τους όσον αφορά τις επιθεωρήσεις.

60 Αναλύσαμε τα δεδομένα του EMSA σχετικά με τις ελλείψεις που εντοπίστηκαν κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων ελέγχου από το κράτος λιμένα σε επίπεδο κρατών μελών από το 2014. Οι συνηθέστερες παραβάσεις σχετίζονταν με τα σχέδια διαχείρισης απορριμμάτων, τις ρυθμίσεις για τον χρόνο εργασίας επί του πλοίου και τις εγκαταστάσεις επεξεργασίας λυμάτων επί του πλοίου. Συνολικά, από το 2014 έως το 2023, τα κράτη μέλη εντόπισαν σχεδόν 16 000 τέτοιες περιπτώσεις ελλείψεων. Ο συνολικός αριθμός τους αυξήθηκε κατά περισσότερο από 40 % μεταξύ 2019 και 2023.

61 Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να κρατήσουν τα πλοία στον λιμένα έως ότου αντιμετωπιστούν και αποκατασταθούν σημαντικές ελλείψεις που εντοπίστηκαν κατά τις επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα. Αυτή η ενέργεια είναι γνωστή ως «κράτηση πλοίου». Το [γράφημα 14](#) δείχνει ότι το ποσοστό κράτησης μετά τις επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα κυμαίνεται μεταξύ 3 % και 4 %.

Γράφημα 14 – Επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα σε σύγκριση με τις κρατήσεις πλοίων σε λιμένες της ΕΕ, 2014 έως 2023



Πηγή: Ανάλυση του ΕΕΣ, βάσει στοιχείων του EMSA.

Κυρώσεις για παράνομες απορρίψεις

62 Σύμφωνα με την οδηγία σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία, οι υπεύθυνοι για την παράνομη απόρριψη ρυπογόνων ουσιών πρέπει να υπόκεινται σε κυρώσεις. Στην **εκτίμηση επιπτώσεων του 2023**, η οποία συνόδευε την πρόταση τροποποίησης της εν λόγω οδηγίας, η Επιτροπή ανέφερε ότι δεν ερμηνεύουν όλα τα κράτη μέλη με τον ίδιο τρόπο τις σχετικές διατάξεις της οδηγίας. Δεδομένου ότι δεν υπάρχει κοινός ορισμός του τι συνιστά μείζονος ή ήσσονος σημασίας περίπτωση ρύπανσης, απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών παρόμοιας φύσης μπορούν να τυγχάνουν διαφορετικής μεταχείρισης στα διάφορα κράτη μέλη. Η μελέτη της Επιτροπής ανέδειξε επίσης ευρύ φάσμα πρακτικών όσον αφορά τις πιθανές κυρώσεις και τις εφαρμοζόμενες νομικές διαδικασίες.

63 Συνολικά, στην έκθεση της Επιτροπής τονίστηκε ότι τα πλοία που απορρίπτουν παράνομα ρυπογόνες ουσίες στη θάλασσα σπάνια αντιμετωπίζουν αποτελεσματικές ή αποτρεπτικές κυρώσεις και ότι οι περιπτώσεις κίνησης δίωξης είναι σπάνιες. Η αναθεωρημένη οδηγία σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία εισάγει ένα υποχρεωτικό εργαλείο, στο πλαίσιο του οποίου τα κράτη μέλη πρέπει να αναφέρουν τις κυρώσεις που επιβάλλουν. Ωστόσο, δεν θεσπίζει εναρμονισμένο **σύστημα κυρώσεων της ΕΕ**.

Δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμη η εφαρμογή σε εθνικό επίπεδο της πρόσφατης νομοθεσίας της ΕΕ για τα αλιευτικά εργαλεία

64 Τα αλιευτικά εργαλεία που έχουν εγκαταλειφθεί, χαθεί ή απορριφθεί (στη συνέχεια της έκθεσης απλώς «χαμένα αλιευτικά εργαλεία») αποτελούν πηγή ρύπανσης από πλαστικά προκαλούμενη από αλιευτικά σκάφη. Ο [κανονισμός \(ΕΚ\) αριθ. 1224/2009](#) σχετικά με τον έλεγχο της τήρησης των κανόνων της κοινής αλιευτικής πολιτικής² προβλέπει υποχρέωση των πλοιάρχων των αλιευτικών σκαφών της ΕΕ να καταβάλλουν προσπάθειες, το συντομότερο δυνατόν, για την ανάκτηση των εργαλείων, ή τμημάτων αυτών, που έχουν απολέσει. Τα κράτη μέλη οφείλουν να αναφέρουν στην Επιτροπή παραβάσεις που σχετίζονται με την ανάκτηση χαμένων αλιευτικών εργαλείων.

65 Ωστόσο, η Επιτροπή μάς ενημέρωσε ότι ελάχιστα κράτη μέλη ανέφεραν παραβάσεις. Η [συγκεφαλαιωτική έκθεση](#) της Επιτροπής του 2021 σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού του 2009 για τον έλεγχο της τήρησης των κανόνων της κοινής αλιευτικής πολιτικής κατά την περίοδο 2015-2019 περιείχε ορισμένες πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό των παραβάσεων που εντοπίστηκαν σε σχέση με την ανάκτηση χαμένων αλιευτικών εργαλείων. Επί συνόλου 93 παραβάσεων αυτού του είδους, οι 86 αναφέρθηκαν από την Ισπανία, ενώ η Γαλλία και η Γερμανία δεν ανέφεραν καμία.

66 Σύμφωνα με τον νέο [κανονισμό \(ΕΕ\) 2023/2842](#), ο οποίος τροποποιεί τον προηγούμενο κανονισμό για τον έλεγχο της αλιείας, τα ημερολόγια των αλιευτικών σκαφών πρέπει να περιλαμβάνουν πληροφορίες για τα αλιευτικά εργαλεία και στοιχεία για εκείνα που χάθηκαν. Επίσης, τα κράτη μέλη πρέπει να συλλέγουν, να καταγράφουν και να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τα χαμένα εργαλεία στην Επιτροπή ή στην Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Ελέγχου της Αλιείας, κατόπιν σχετικού αιτήματος. Οι νέες διατάξεις περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τον έλεγχο του εξοπλισμού ανάκτησης εργαλείων κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων αλιευτικών σκαφών και τη μεταχείριση της παράνομης διάθεσης αλιευτικών εργαλείων στη θάλασσα ως σοβαρής παράβασης. Επί του παρόντος, τα κράτη μέλη βρίσκονται στο αρχικό στάδιο εφαρμογής του νέου κανονισμού.

² Άρθρο 48 του [κανονισμού \(ΕΚ\) αριθ. 1224/2009](#) για τον έλεγχο της τήρησης των κανόνων της κοινής αλιευτικής πολιτικής.

67 Πριν από την αναθεώρηση της οδηγίας για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής το 2019, οι λιμένες μπορούσαν να επιβάλλουν τέλη στους αλιείς όταν μετέφεραν στην ξηρά ανακτηθέντα εγκαταλελειμμένα, χαμένα ή απορριφθέντα αλιευτικά εργαλεία. Η οδηγία κατήργησε αυτό το αντικίνητρο με τη θέσπιση έμμεσου τέλους, ανεξαρτήτως της παράδοσης αποβλήτων σε λιμενική εγκατάσταση παραλαβής.

68 Σύμφωνα με την [οδηγία \(ΕΕ\) 2019/904](#) για τα πλαστικά μίας χρήσης, τα προγράμματα διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού θα έπρεπε να είχαν τεθεί σε εφαρμογή έως τις 31 Δεκεμβρίου 2024. Αυτό σημαίνει ότι οι παραγωγοί είναι πλέον οικονομικά υπεύθυνοι για τη συλλογή, τη μεταφορά και την επεξεργασία των αποβλήτων αλιευτικών εργαλείων που περιέχουν πλαστική ύλη. Αυτό θα συμβάλει στην κάλυψη του κόστους διαχείρισης των πλαστικών αλιευτικών εργαλείων μετά την παράδοσή τους από αλιείς.

69 Διαπιστώσαμε ότι τα κράτη μέλη στα οποία πραγματοποιήσαμε επίσκεψη δεν είχαν αρχίσει ακόμη να εφαρμόζουν πλήρως προγράμματα διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού για τους παραγωγούς αλιευτικών εργαλείων (βλέπε [πλαίσιο 2](#)).

Πλαίσιο 2

Διευρυμένη ευθύνη των παραγωγών αλιευτικών εργαλείων

Το 2021 θεσπίστηκε στη Γερμανία πρόγραμμα διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού με [σύμβαση δημοσίου δικαίου](#) μεταξύ δημόσιων αρχών, παραγωγών πλαστικών αλιευτικών εργαλείων, ΜΚΟ και φορέων εκμετάλλευσης ορισμένων λιμένων. Η ΜΚΟ συλλέγει αλιευτικά εργαλεία στο τέλος του κύκλου ζωής τους στους λιμένες που συμμετέχουν στο πρόγραμμα, διασφαλίζει την ορθή και μη επιβλαβή διάθεσή τους και διοργανώνει δραστηριότητες ευαισθητοποίησης. Από τους επτά μεγαλύτερους αλιευτικούς λιμένες της χώρας, οι τέσσερις είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης.

Στη Γαλλία, η ένωση [Coopération maritime](#) συνεργάζεται από το 2019 με παραγωγούς αλιευτικών εργαλείων για την εφαρμογή του προγράμματος διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού στο πλαίσιο εθελοντικής συμφωνίας. Επιδίωξη των γαλλικών αρχών είναι να συναφθεί συμφωνία έως τις 31 Δεκεμβρίου 2024. Εάν αυτό δεν καταστεί δυνατό, προτίθενται να επιβάλουν το πρόγραμμα αυτό με κανονιστικά μέσα.

70 Η οδηγία για τα πλαστικά μίας χρήσης προβλέπει ότι τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή για κάθε ημερολογιακό έτος, εντός 18 μηνών από το τέλος του έτους για το οποίο συλλέχθηκαν, δεδομένα σχετικά με τα αλιευτικά εργαλεία που περιέχουν πλαστική ύλη τα οποία διατίθενται στην αγορά και σχετικά με τα απόβλητα αλιευτικών εργαλείων που συλλέχθηκαν στη θάλασσα στο συγκεκριμένο κράτος μέλος. Η πρώτη περίοδος αναφοράς ήταν το ημερολογιακό έτος 2022. Τα ενοποιημένα δεδομένα της αγοράς για το 2022, τα οποία τα κράτη μέλη όφειλαν να έχουν υποβάλει στην Επιτροπή έως τις 30 Ιουνίου 2024, κατέστησαν τελικά διαθέσιμα τον Νοέμβριο του 2024.

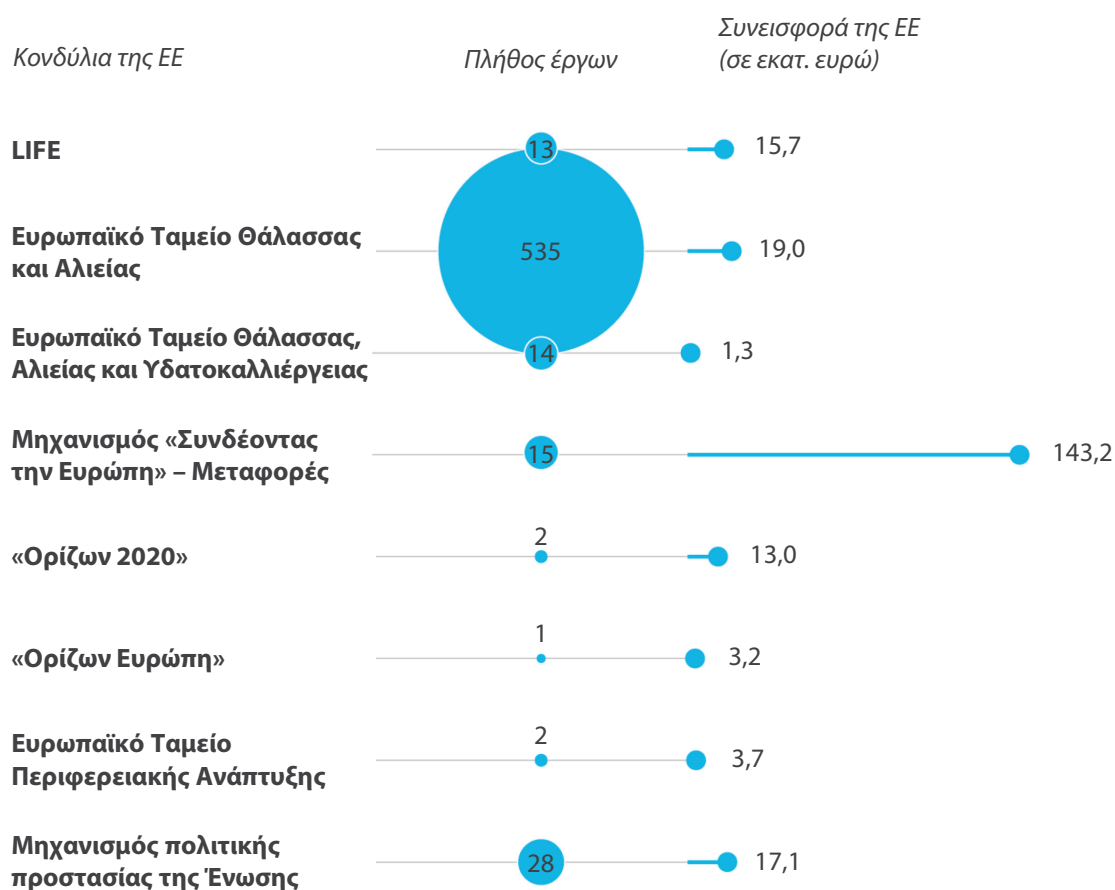
Τα διάφορα χρηματοδοτικά μέσα της ΕΕ στήριξαν σχετικά έργα, αλλά αντιμετώπισαν δυσκολίες στην κλιμάκωση των αποτελεσμάτων

71 Διάφορα ενωσιακά μέσα μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση έργων που αποσκοπούν στην αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία. Αυτά είναι τα εξής:

- Το πρόγραμμα LIFE, ένα χρηματοδοτικό μέσο της ΕΕ που στηρίζει περιβαλλοντικά έργα.
- Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας κατά τη δημοσιονομική περίοδο 2014-2020 και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας, Αλιείας και Υδατοκαλλιέργειας που το διαδέχθηκε κατά τη δημοσιονομική περίοδο 2021-2027, τα οποία στηρίζουν την εφαρμογή της κοινής αλιευτικής πολιτικής και της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής της ΕΕ.
- Ο μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη», ο οποίος στηρίζει τρεις δέσμες διευρωπαϊκών υποδομών, στους τομείς της ενέργειας, των μεταφορών και των ψηφιακών τεχνολογιών.
- Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το οποίο προάγει την περιφερειακή συνεργασία και ανάπτυξη μεταξύ κρατών μελών της ΕΕ και γειτονικών χωρών. Μεταξύ άλλων, μέσω έργων του Interreg, αντιμετωπίζει το πρόβλημα των αλιευτικών δικτύων ως πηγής πλαστικών στη θάλασσα.
- Τα προγράμματα «Ορίζων 2020» για την περίοδο 2014-2020 και «Ορίζων Ευρώπη» για την περίοδο 2021-2027, τα οποία στηρίζουν την έρευνα για τη μείωση της θαλάσσιας ρύπανσης.
- Ο μηχανισμός πολιτικής προστασίας της Ένωσης, ο οποίος συγχρηματοδοτεί επίσης έργα πρόληψης και ετοιμότητας, καθώς και ασκήσεις πλήρους κλίμακας σε σχέση με τη θαλάσσια ρύπανση.

72 Ζητήσαμε από τις αρμόδιες γενικές διευθύνσεις της Επιτροπής, τους εκτελεστικούς οργανισμούς και τα κράτη μέλη που επισκεφθήκαμε κατάλογο των έργων που χρηματοδοτήθηκαν από την ΕΕ και αποσκοπούν στην αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία στις ευρωπαϊκές θάλασσες από το 2014 έως το 2023. Βάσει των πληροφοριών που λάβαμε, η χρηματοδότηση της ΕΕ για τα έργα αυτού του είδους υπερέβη τα 216 εκατομμύρια ευρώ κατά την περίοδο 2014-2023. Τα έργα αφορούσαν κυρίως τη βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων αλλά και τη συλλογή αλιευτικών δικτύων και την έρευνα (βλέπε [γράφημα 15](#)). Ωστόσο, οι σχετικές πληροφορίες είναι ελλιπείς, καθώς εντοπίσαμε και άλλα συναφή έργα που χρηματοδοτήθηκαν με πόρους της ΕΕ και δεν περιλαμβάνονταν στα στοιχεία της Επιτροπής. Οι γαλλικές και οι γερμανικές αρχές παρείχαν επίσης ελλιπή στοιχεία.

Γράφημα 15 – Έργα της ΕΕ που σχετίζονται με την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία στις ευρωπαϊκές θάλασσες, 2014-2023



Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων που παρασχέθηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τον CINEA.

73 Επιλέξαμε δύο έργα που χρηματοδοτούνται με ενωσιακούς πόρους σε καθένα από τα δύο κράτη μέλη που επισκεφθήκαμε. Παρά τα όποια επιτεύγματά τους, τα έργα αυτά δεν απέδειξαν ότι μπορούν να μειώσουν τη ρύπανση από πλοία σε μεγάλη κλίμακα (βλέπε [παράρτημα VI](#)). Ούτε η Επιτροπή ούτε τα κράτη μέλη είχαν ολοκληρωμένη εικόνα των αποτελεσμάτων που επιτεύχθηκαν στον τομέα της ρύπανσης από πλοία από τα έργα που χρηματοδοτήθηκαν με ενωσιακούς πόρους.

Το πλαίσιο της ΕΕ για την παρακολούθηση της ρύπανσης από πλοία εμφανίζει περιορισμούς

74 Βάσει της οδηγίας-πλαισίου του 2008 για τη θαλάσσια στρατηγική (ΟΠΘΣ), τα κράτη μέλη όφειλαν να αναπτύξουν στρατηγικές και μέτρα για την αξιολόγηση, τη διαχείριση και τη μείωση των επιπτώσεων των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στο θαλάσσιο περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένης της ρύπανσης από πλοία, και να μεριμνήσουν για τον συντονισμό τους σε περιφερειακό επίπεδο. Όφειλαν επίσης να καταρτίσουν και να εφαρμόσουν προγράμματα παρακολούθησης για την αξιολόγηση της περιβαλλοντικής κατάστασης των θαλάσσιων υδάτων τους και να τα γνωστοποιήσουν στην Επιτροπή, προκειμένου να αξιολογηθεί η καταλληλότητά τους για την επίτευξη ή τη διατήρηση καλής περιβαλλοντικής κατάστασης.

75 Εξετάσαμε κατά πόσον η Επιτροπή και τα κράτη μέλη παρακολουθούσαν αποτελεσματικά την περιβαλλοντική κατάσταση των θαλασσών της ΕΕ και ανέφεραν συγκρίσιμα αποτελέσματα. Ελέγξαμε αν:

- ήταν διαθέσιμα πλήρη δεδομένα σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία·
- η Επιτροπή είχε καθορίσει κριτήρια και μεθοδολογικά πρότυπα για την αξιολόγηση της καλής περιβαλλοντικής κατάστασης των θαλασσών της ΕΕ και κατά πόσο τα κράτη μέλη τα χρησιμοποίησαν και διασφάλισαν, σε συνεργασία, ότι εφαρμόζονταν συνεπείς μεθοδολογίες αξιολόγησης σε ολόκληρη τη θαλάσσια περιοχή ή υποπεριοχή·
- τα κράτη μέλη υπέβαλαν στην Επιτροπή την αξιολόγησή τους σχετικά με την περιβαλλοντική κατάσταση σε επίπεδο θαλάσσιας περιοχής ή υποπεριοχής.

Ελάχιστες πληροφορίες είναι διαθέσιμες σχετικά με τη ρύπανση των θαλάσσιων υδάτων και τα θαλάσσια απορρίμματα από πλοία

76 Η ΟΠΘΣ απαιτεί από τα κράτη μέλη να προσδιορίζουν την επίτευξη καλής περιβαλλοντικής κατάστασης με βάση ποιοτικά «χαρακτηριστικά περιγραφής», συμπεριλαμβανομένων των συγκεντρώσεων ρυπογόνων ουσιών («χαρακτηριστικό περιγραφής 8») και των θαλάσσιων απορριμμάτων («χαρακτηριστικό περιγραφής 10»). Τα κράτη μέλη οφείλουν επίσης, βάσει της οδηγίας, να μειώσουν την εισροή ουσιών στο θαλάσσιο περιβάλλον από συγκεκριμένες πηγές, όπως τα πλοία.

77 Το χαρακτηριστικό περιγραφής για τις ρυπογόνες ουσίες καλύπτει 45 ουσίες από την [οδηγία-πλαίσιο για τα ύδατα](#) και ορισμένους πρόσθετους ρύπους που επιλέγονται σε επίπεδο κράτους μέλους, λόγου χάριν στο πλαίσιο της περιφερειακής συνεργασίας. Συνολικά, αυτές οι ρυπογόνες ουσίες δεν αντιστοιχούν παρά σε ένα ελάχιστο ποσοστό των 6 000 ουσιών που αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το 99 % της συνολικής ποσότητας εμπορικών [χημικών προϊόντων](#) παγκοσμίως. Οι [επιστήμονες](#) θεωρούν ότι αξίζει να παρακολουθούνται και άλλες ρυπογόνες ουσίες.

78 Η Επιτροπή και οι αρχές των κρατών μελών που επισκεφθήκαμε ανέφεραν ότι σπανίως είναι δυνατή η σύνδεση του ποσοστού των ρυπογόνων ουσιών που παρακολουθούνται με τις πηγές προέλευσής τους, επειδή, για τις περισσότερες ουσίες, είναι πολλοί οι παράγοντες που συμβάλλουν στη ρύπανση (βιομηχανία, καταναλωτές, εξέδρες πετρελαίου, ιστορικοί χώροι απόρριψης, σκάφη και άλλοι).

79 Η ποσότητα των θαλάσσιων απορριμμάτων από πλοία παραμένει σε μεγάλο βαθμό άγνωστη. Ο [Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος](#) εκτιμά ότι το 80 % των θαλάσσιων απορριμμάτων προέρχεται από την ξηρά και το 20 % από τη θάλασσα. Στην περιβαλλοντική έκθεση του 2025 για τις ευρωπαϊκές θαλάσσιες μεταφορές, ο ΕΟΠ και ο EMSA ποσοτικοποίησαν σε 16 % το μερίδιο των απορριμμάτων που προέρχονται από θαλάσσιες δραστηριότητες στις ακτές της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένου 11,2 % από αλιευτικές δραστηριότητες και θαλασσοκαλλιέργεια και 1,8 % από ναυτιλιακές δραστηριότητες. Αντίστοιχες ολοκληρωμένες πληροφορίες δεν είναι διαθέσιμες για τον θαλάσσιο βυθό ή τα επιπλέοντα θαλάσσια απορρίμματα.

80 Οι διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με τα θαλάσσια απορρίμματα και τις ρυπογόνες ουσίες συχνά είναι ελλιπείς ή παρωχημένες. Τα [γραφήματα 1](#) και [2](#), τα οποία παρουσιάζουν τη συνολική κατάσταση της ρύπανσης στις θάλασσες της ΕΕ, αποκαλύπτουν κενά στη συλλογή δεδομένων σε πολλές περιοχές. Τα κράτη μέλη όφειλαν να καταρτίσουν νέο σύνολο δεδομένων για την εξαετία 2016-2021, το οποίο έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί μέχρι τον Οκτώβριο του 2024. Τον Δεκέμβριο του 2024, πέντε κράτη μέλη είχαν υποβάλει τα σχετικά σύνολα δεδομένων.

Η εφαρμογή μη συγκρίσιμων και ατελών μεθοδολογιών και οριακών τιμών επηρέασε την παρακολούθηση και την αναφορά στοιχείων

81 Η [απόφαση της Επιτροπής](#) του 2017 για την καλή περιβαλλοντική κατάσταση αντικατέστησε την [απόφαση](#) του 2010 και αποσκοπούσε στον καθορισμό σαφέστερων, απλούστερων, συνοπτικότερων, συνεκτικότερων και περισσότερο συγκρίσιμων κριτηρίων και μεθοδολογικών προτύπων για την αξιολόγηση της καλής περιβαλλοντικής κατάστασης των ευρωπαϊκών θαλασσών. Ωστόσο, τα κράτη μέλη ερμηνεύουν την απόφαση με τον δικό τους τρόπο, με αποτέλεσμα διαφορετικές προσεγγίσεις και κενά σε γνώσεις.

82 Οι αξιολογήσεις των ρυπογόνων ουσιών βασίζονται στις συγκεντρώσεις και τις ρυπογόνες επιπτώσεις τους. Το 2019, ο [Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος](#) ανέφερε ότι τα κράτη μέλη εξακολουθούσαν να χρησιμοποιούν διαφορετικές τιμές κατωφλίου για την αξιολόγηση της συγκέντρωσης των ρυπογόνων ουσιών.

83 Δεν υπάρχουν συνεκτικά στοιχεία σχετικά με τις ποσότητες πετρελαίου που χύνονται ετησίως από πλοία στις θάλασσες της ΕΕ (σημείο [43](#)). Τα δε επίπεδα στα οποία ένα συμβάν οξείας ρύπανσης θεωρείται «σημαντικό» δεν ορίζονται ούτε στην ΟΠΘΣ ούτε σε άλλο έγγραφο της Επιτροπής. Το 2019, έχοντας αναλύσει τις εκθέσεις των κρατών μελών σχετικά με τις ρυπογόνες ουσίες, το [Κοινό Κέντρο Ερευνών](#) (JRC) τόνισε την ανάγκη προώθησης μιας κοινής αντίληψης σχετικά με τα ελάχιστα όρια για την αναφορά πετρελαϊκής ρύπανσης για τους σκοπούς της ΟΠΘΣ. Η HELCOM διαθέτει [δείκτη σχετικά με τις πετρελαιοκηλίδες](#) και [χάρτη ναυτικών ατυχημάτων](#) που προκαλούν ρύπανση στη Βαλτική.

84 Όσον αφορά τις χημικές ουσίες, ο τριβουτυλοκασσίτερος (TBT) και η ουσία cybutryne είναι δύο ενώσεις που συνδέονται σαφώς με τα πλοία ως πηγές μόλυνσης των θαλάσσιων υδάτων. Ωστόσο, τα κράτη μέλη χρησιμοποίησαν διαφορετικούς τρόπους παρακολούθησης των ενώσεων αυτών στο πλαίσιο του κύκλου υποβολής εκθέσεων της ΟΠΘΣ που έληξε το 2018 (βλέπε [πλαίσιο 3](#)).

Πλαίσιο 3

Στοιχεία που ανέφεραν τα κράτη μέλη για το 2018 στο πλαίσιο της ΟΠΘΣ σχετικά με συγκεκριμένους ρύπους

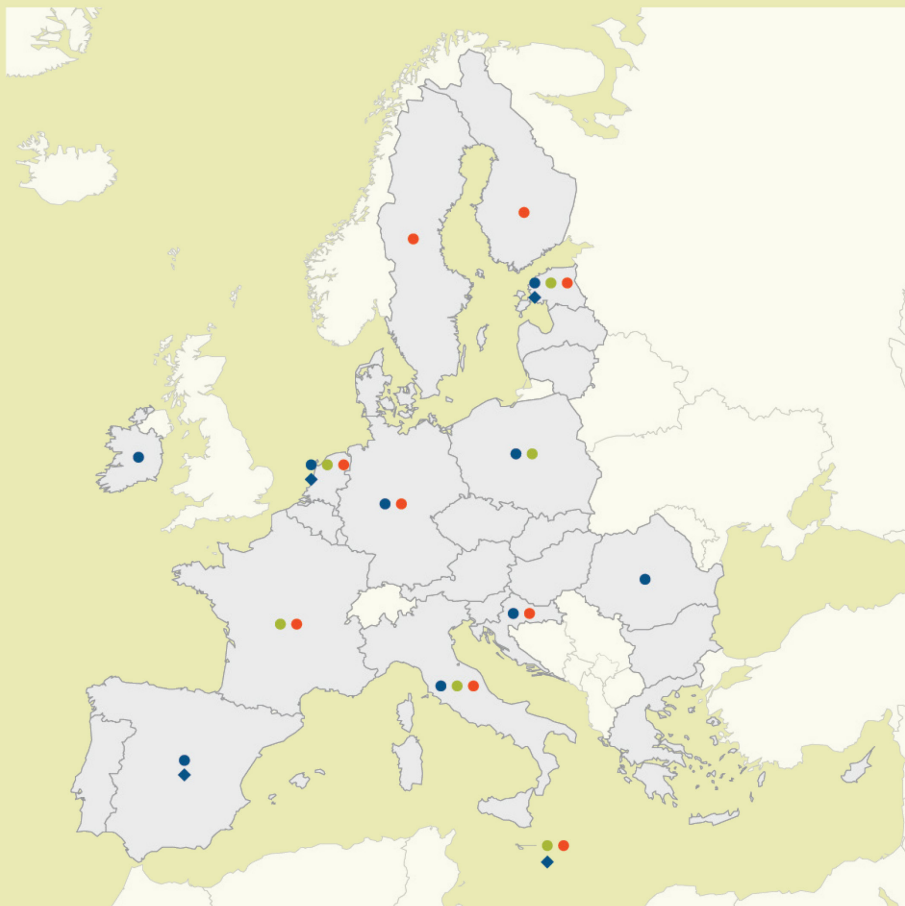
Ο τριβουτυλοκασσίτερος (TBT) χρησιμοποιούνταν στα αντιαποθετικά επιχρίσματα μέχρι το 2008, όταν ένας κανονισμός της ΕΕ και η διεθνής σύμβαση για τον έλεγχο επιβλαβών συστημάτων υφαλοχρωματισμού των πλοίων (σύμβαση AFS) υποχρέωσαν όλα τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες της ΕΕ να είναι απαλλαγμένα από TBT. Η χρήση της cybutryne στα συστήματα υφαλοχρωματισμού απαγορεύεται από την 1η Ιανουαρίου 2023. Το JRC διαπίστωσε πολυάριθμες αποκλίσεις στις αναλύσεις που διενήργησαν τα κράτη μέλη όσον αφορά τον TBT και τη cybutryne στις εκθέσεις τους για το 2018 στο πλαίσιο της ΟΠΘΣ: δέκα κράτη μέλη πραγματοποίησαν αναλύσεις για την παρουσία TBT και τέσσερα για την παρουσία cybutryne στα θαλάσσια ύδατα, ενώ τα άλλα παράκτια κράτη μέλη δεν συγκέντρωσαν τέτοια δεδομένα στο πλαίσιο της παρακολούθησής τους βάσει της ΟΠΘΣ. Αυτά που πραγματοποίησαν τις σχετικές αναλύσεις εφάρμοσαν κοινή τιμή κατωφλίου για τον TBT, διαφορετικές όμως για την cybutryne.

Τριβουτυλοκασσίτερος

- Νερό
- Ζώντες οργανισμοί
- Ιζημα

Cybutryne

- ◆ Νερό
- ◆ Ζώντες οργανισμοί
- ◆ Ιζημα



© 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 Όσον αφορά τα θαλάσσια απορρίμματα, παρόμοιες τιμές κατωφλίου για την παρακολούθηση της συγκέντρωσης απορριμμάτων στις ακτές χρησιμοποιούνται πλέον από τα [κράτη μέλη της ΕΕ](#) και στις περιφερειακές συμβάσεις για τις θάλασσες [OSPAR](#) και [HELCOM](#) (βλέπε [παράρτημα IV](#)). Η κατάσταση θεωρείται «καλή» όταν εντοπίζονται λιγότερα από 20 απορρίμματα ανά 100 μέτρα ακτογραμμής. Ωστόσο, εξακολουθεί να μην υπάρχει εναρμονισμένη τιμή για τα θαλάσσια απορρίμματα στον βυθό, ενώ τα επιπλέοντα μακροαπορρίμματα παρακολουθούνται προς το παρόν με τη χρήση διαφορετικών μεθόδων.

86 Οι περίοδοι παρακολούθησης των θαλάσσιων απορριμμάτων βάσει της ΟΠΘΣ διαφέρουν ανά θαλάσσια περιοχή. Η επιτροπή OSPAR αξιολόγησε την κατάσταση όσον αφορά τα [απορρίμματα στις ακτές](#) του Βορειοανατολικού Ατλαντικού κατά την περίοδο 2018-2020 και τις τάσεις μεταξύ 2015 και 2020. Η HELCOM ανέλυσε την κατάσταση των [απορριμμάτων στις ακτές](#) κατά την περίοδο 2016-2021. Η Επιτροπή συγκρότησε τεχνική ομάδα για τα θαλάσσια απορρίμματα, η οποία επικαιροποίησε το 2023 τις [κατευθυντήριες οδηγίες για την παρακολούθηση των θαλάσσιων απορριμμάτων στις ευρωπαϊκές θάλασσες](#), με σκοπό την περαιτέρω εναρμόνιση της παρακολούθησης βάσει της ΟΠΘΣ στα κράτη μέλη.

Κενά και αναντιστοιχίες στα εργαλεία αναφοράς στοιχείων

87 Τα κράτη μέλη συλλέγουν δεδομένα σχετικά με την περιβαλλοντική κατάσταση των θαλασσών τους και διαβιβάζουν στην Επιτροπή τις γενικές εκτιμήσεις τους σχετικά με την επίτευξη ή μη καλής περιβαλλοντικής κατάστασης. Η Επιτροπή διευκολύνει τον διάλογο μεταξύ των εθνικών εμπειρογνομόνων, αλλά δεν ελέγχει τα υποκείμενα δεδομένα, ούτε τη μεθοδολογία που χρησιμοποιούν οι εθνικές αρχές.

88 Η ΟΠΘΣ προβλέπει την υποβολή λεπτομερών εκθέσεων σχετικά με την επίτευξη καλής περιβαλλοντικής κατάστασης. Στο πλαίσιο αυτό, το [JRC](#) δημοσίευσε ορισμένες πληροφορίες στην ανάλυσή του των εκθέσεων των κρατών μελών για το 2018, χωρίς όμως να καταλήξει σε γενικό συμπέρασμα σχετικά με το κατά πόσον ένα κράτος μέλος έχει επιτύχει καλή περιβαλλοντική κατάσταση όσον αφορά τους ρύπους και τα θαλάσσια απορρίμματα. Τα στοιχεία από τις επόμενες εκθέσεις (του 2024) δεν ήταν διαθέσιμα κατά τον χρόνο του ελέγχου μας.

89 Τα κράτη μέλη πρέπει να χρησιμοποιούν το [Reportnet](#), μια πλατφόρμα ηλεκτρονικής υποβολής περιβαλλοντικών και κλιματικών δεδομένων, για την αναφορά στοιχείων στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος βάσει της ΟΠΘΣ. Οι πληροφορίες που αναφέρονται στην ΟΠΘΣ είναι διαθέσιμες στο [κεντρικό αποθετήριο δεδομένων του δικτύου Eionet](#), το οποίο αποτελεί μέρος της πλατφόρμας Reportnet.

90 Επιπλέον, τα ακόλουθα δύο εργαλεία της ΕΕ παρέχουν δημόσια διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με τη θαλάσσια ρύπανση:

- ο Το σύστημα πληροφοριών για τα θαλάσσια ύδατα στην Ευρώπη ([WISE-Marine](#)), το οποίο φιλοξενείται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος, είναι μια πύλη για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με το θαλάσσιο περιβάλλον σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Το WISE-Marine παρουσιάζει τα δεδομένα που υποβάλλουν τα κράτη μέλη στο Reportnet βάσει της ΟΠΘΣ, καθώς και δεδομένα από άλλες πηγές.
- ο Το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Παρατηρήσεων και Δεδομένων της Θάλασσας ([EMODnet](#)), το οποίο χρηματοδοτείται από την Επιτροπή και τελεί υπό τη διαχείρισή της, αποτελεί πηγή δεδομένων, μεταδεδομένων και συναφών προϊόντων δεδομένων για τις θάλασσες.

91 Διαπιστώσαμε ότι ορισμένες πληροφορίες που εμφανίζονται στον [πίνακα αποτελεσμάτων του WISE-Marine](#) σχετικά με την επίτευξη ή μη καλής περιβαλλοντικής κατάστασης δεν ήταν πάντοτε σύμφωνες με ορισμένες επιστημονικές αξιολογήσεις εθνικών φορέων ή του [JRC](#). Αυτό συνέβη, λόγου χάριν, στις περιπτώσεις του Βελγίου και της Γαλλίας, όσον αφορά τα θαλάσσια απορρίμματα.

92 Το EMODnet παρουσιάζει δεδομένα για τα απορρίμματα στις ακτές προερχόμενα από τα στοιχεία που αναφέρονται βάσει της ΟΠΘΣ και από άλλες πηγές, δεδομένα για τα απορρίμματα στον θαλάσσιο βυθό που συλλέγονται στο πλαίσιο δραστηριοτήτων αλίευσης απορριμμάτων με τράτες, και δεδομένα σχετικά με τα μικροαπορρίμματα, αλλά με περιορισμένη κάλυψη. Οι διάφοροι συμφεροντούχοι, όπως οι αρχές των κρατών μελών, μπορούν να εισάγουν θαλάσσια δεδομένα στο EMODnet σε εθελοντική βάση. Ο μη υποχρεωτικός χαρακτήρας αυτής της αναφοράς στοιχείων μέσω του EMODnet έχει ως αποτέλεσμα τα δεδομένα του να εμφανίζουν κενά. Στην [έκθεση εφαρμογής της ΟΠΘΣ](#) του 2020 και σε [αξιολόγησή της του EMODnet το 2023](#), η Επιτροπή επισήμανε την απουσία συστηματικής ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ του EMODnet και του WISE-Marine, και συνέστησε τον καλύτερο συντονισμό και την καλύτερη οργάνωση των πληροφοριών στις δύο βάσεις δεδομένων.

Συμπεράσματα και συστάσεις

93 Συνολικά, διαπιστώσαμε ότι οι κανόνες της ΕΕ για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία βελτιώνονταν, αλλά η εφαρμογή και η επιβολή τους παρουσίαζε αδυναμίες και τα δεδομένα δεν επαρκούσαν για τη μέτρηση των αποτελεσμάτων.

94 Στη νομοθεσία της ΕΕ έχουν ενσωματωθεί διεθνείς κανόνες, γεγονός που συμβάλλει στην ορθή εφαρμογή τους, ανεξάρτητα από το αν τα κράτη μέλη είναι συμβαλλόμενα μέρη των συμβάσεων του ΔΝΟ. Η Επιτροπή καταβάλλει προσπάθειες για την κάλυψη των κενών σε σχέση με τους εναπομένοντες κινδύνους ρύπανσης, που σχετίζονται με τη διάλυση και την ανακύκλωση των πλοίων, την απώλεια εμπορευματοκιβωτίων στη θάλασσα, τα ναυάγια, τα βυθισμένα πυρομαχικά και τα συστήματα καθαρισμού καυσαερίων (σημεία [19-40](#)).

95 Διαπιστώσαμε ότι ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) έχει παράσχει στα κράτη μέλη χρήσιμα εργαλεία για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία, τα οποία όμως δεν έχουν αξιοποιηθεί πλήρως. Το CleanSeaNet χρησιμοποιεί προηγμένη δορυφορική τεχνολογία για τον εντοπισμό πιθανών πετρελαιοκηλίδων, αλλά δεν διαθέτει αντίστοιχες ικανότητες για άλλους ρύπους. Τα κράτη μέλη έλεγξαν λιγότερο από το ήμισυ των προειδοποιήσεων του CleanSeaNet που εκδόθηκαν βάσει δορυφορικών εικόνων, και σε πολλές περιπτώσεις δεν επιβεβαίωσαν τη ρύπανση μέσω επιτόπιων ελέγχων (σημεία [43-51](#)).

Σύσταση 1 – Να βελτιωθεί η λειτουργία και η αποτελεσματικότητα των εργαλείων προειδοποίησης για ρύπανση του EMSA

Η Επιτροπή, με την υποστήριξη του EMSA, καλείται:

- α) να παρέχει καθοδήγηση στα κράτη μέλη σχετικά με τις ενέργειες που πρέπει να γίνονται και τις υποχρεώσεις αναφοράς στοιχείων σε σχέση με τις προειδοποιήσεις του CleanSeaNet·
- β) να αναπτύξει τεχνολογία και μεθοδολογία για την έκδοση προειδοποιήσεων σχετικά με ρύπους εκτός του πετρελαίου· και
- γ) να αξιολογήσει την αξιοπιστία των προειδοποιήσεων του EMSA για ρύπανση και την αποτελεσματικότητα των ενεργειών των κρατών μελών σε συνέχεια των προειδοποιήσεων.

Ημερομηνία-στόχος: 2027

96 Η εφαρμογή και η επιβολή των κανόνων της ΕΕ για τον έλεγχο και την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία εξακολουθούν να παρουσιάζουν αδυναμίες. Οι επισκέψεις του EMSA στα κράτη μέλη μεταξύ 2012 και 2022 επικεντρώθηκαν στην οδηγία για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα. Τα κράτη μέλη εξακολουθούσαν να μην επιτυγχάνουν συχνά τις τιμές-στόχο τους όσον αφορά τις επιθεωρήσεις βάσει της οδηγίας για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής. Ορισμένα μάλιστα δεν συμμορφώθηκαν με την υποχρέωση ετήσιων επιθεωρήσεων βάσει της οδηγίας για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα. Ο τρόπος καθορισμού και εφαρμογής των ποινών ή των κυρώσεων διέφερε μεταξύ των κρατών μελών (σημεία [52-63](#)).

Σύσταση 2 – Να ενισχυθεί η παρακολούθηση των υποχρεωτικών ελέγχων των κρατών μελών βάσει των οδηγιών της ΕΕ

Η Επιτροπή καλείται, με την υποστήριξη του EMSA, να βελτιώσει τον τρόπο με τον οποίο τα κράτη μέλη υποβάλλουν εκθέσεις σχετικά με τη συμμόρφωσή τους με τις απαιτήσεις των οδηγιών της ΕΕ για τη διενέργεια ελέγχων και την επιβολή ποινών ή κυρώσεων, λόγου χάριν με τον καθορισμό προθεσμιών, ενιαίων μορφότυπων υποβολής εκθέσεων και δεικτών·

Ημερομηνία-στόχος: 2028

97 Ούτε η Επιτροπή ούτε τα κράτη μέλη στα οποία πραγματοποιήσαμε επίσκεψη μπόρεσαν να προσδιορίσουν με ακρίβεια τα ενωσιακά κονδύλια που χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπιση της ρύπανσης των θαλάσσιων υδάτων. Δεν είχαν συνολική εικόνα των επιτευχθέντων αποτελεσμάτων ούτε του πώς αυτά θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν σε μεγαλύτερη κλίμακα (σημεία [71-73](#)).

Σύσταση 3 – Να δοθεί συνέχεια στα ζητήματα που σχετίζονται με την κλιμάκωση των χρηματοδοτούμενων από την ΕΕ έργων

Η Επιτροπή, από κοινού με τα κράτη μέλη, οφείλει να δώσει συνέχεια στα ζητήματα που σχετίζονται με την κλιμάκωση, τα οποία επηρεάζουν χρηματοδοτούμενα από την ΕΕ έργα για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία.

Ημερομηνία-στόχος: 2026

98 Από τον έλεγχό μας προέκυψε ότι το ενωσιακό πλαίσιο για την παρακολούθηση της ρύπανσης από πλοία εμφανίζει περιορισμούς. Οι δείκτες για το θαλάσσιο περιβάλλον που ορίζονται σε επίπεδο ΕΕ (δηλαδή τα χαρακτηριστικά περιγραφής βάσει της οδηγίας-πλαισίου για τη θαλάσσια στρατηγική) θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για τον έλεγχο της ρύπανσης από πλοία, αλλά σπανίως είναι δυνατόν να προσδιοριστεί η προέλευση της θαλάσσιας ρύπανσης και των θαλάσσιων απορριμμάτων. Επιπλέον, οι τιμές κατωφλίου και οι μεθοδολογίες παρακολούθησης δεν έχουν εναρμονιστεί πλήρως μεταξύ των κρατών μελών, με αποτέλεσμα να υπάρχουν διαφορές στην παρακολούθηση και την αναφορά των αποτελεσμάτων. Διαπιστώσαμε επίσης κενά και αναντιστοιχίες στις πλατφόρμες που παρέχουν στοιχεία σχετικά με την ποιότητα των θαλάσσιων υδάτων, γεγονός που υπονομεύει την αξιοπιστία τους (σημεία [76-92](#)).

Σύσταση 4 – Να ενισχυθούν οι διαδικασίες παρακολούθησης και αναφοράς στοιχείων για την περιβαλλοντική κατάσταση των θαλάσσιων υδάτων

Η Επιτροπή καλείται να εναρμονίσει περαιτέρω τις διαδικασίες παρακολούθησης και αναφοράς στοιχείων σχετικά με τους ρύπους και τα θαλάσσια απορρίμματα, τόσο μεταξύ των κρατών μελών όσο και προς την Επιτροπή. Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να αποκτήσει πρόσβαση σε συγκρίσιμα υποκείμενα δεδομένα για την καλύτερη μέτρηση της προόδου όσον αφορά την κατάσταση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Ημερομηνία-στόχος: 2027

Η παρούσα έκθεση εγκρίθηκε από το Τμήμα Ι, του οποίου προεδρεύει η Joëlle Elvinger, Μέλος του Ελεγκτικού Συνεδρίου, στο Λουξεμβούργο, κατά τη συνεδρίασή του της 15ης Ιανουαρίου 2025.

Για το Ελεγκτικό Συνέδριο

Tony Murphy
Πρόεδρος

Παραρτήματα

Παράρτημα Ι – Εκθέσεις του ΕΕΣ σχετικά με τη ρύπανση από χερσαίες πηγές

Ειδική έκθεση 02/2025: «Αστική ρύπανση στην ΕΕ – Καθαρότερος ο αέρας στις πόλεις αλλά ο θόρυβος ακόμη στα ύψη»

Επισκόπηση 02/2023: «Μέτρα της ΕΕ για την αντιμετώπιση του αυξανόμενου όγκου επικίνδυνων αποβλήτων»

Ειδική έκθεση 12/2021: «Αρχή “ο ρυπαίνων πληρώνει” – Ασυνεπής η εφαρμογή της στις πολιτικές και τις δράσεις της ΕΕ για το περιβάλλον»

Επισκόπηση 04/2021: «Δράσεις της ΕΕ και τρέχουσες προκλήσεις σχετικά με τα ηλεκτρονικά απόβλητα»

Ειδική έκθεση 05/2020: «Ορθολογική χρήση των φυτοπροστατευτικών προϊόντων: περιορισμένη η πρόοδος όσον αφορά τη μέτρηση και τη μείωση των κινδύνων»

Επισκόπηση 04/2020: «Μέτρα της ΕΕ για την αντιμετώπιση του προβλήματος των πλαστικών αποβλήτων»

Παράρτημα II – Κύριες διεθνείς νομοθετικές πράξεις για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία

- Η σύμβαση του Λονδίνου του 1972 αφορά την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από την πόντιση αποβλήτων και άλλων υλικών. Συμπληρώθηκε με το πρωτόκολλο του 1996.
- Η διεθνής σύμβαση του 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL) και το πρωτόκολλό της του 1978 θεσπίζουν κανονισμούς και πρότυπα για τον έλεγχο της ρύπανσης από διάφορες πηγές, όπως από πετρέλαιο, χημικά προϊόντα, λύματα, απορρίμματα, και εκπομπές από τα πλοία στην ατμόσφαιρα.
- Η διεθνής σύμβαση του 1974 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) καλύπτει την ασφάλεια των εμπορικών πλοίων, καθορίζοντας ελάχιστα πρότυπα για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των εν λόγω πλοίων.
- Η διεθνής σύμβαση του 2001 για τον έλεγχο επιβλαβών συστημάτων υφαλοχρωματισμού των πλοίων (σύμβαση AFS) απαγορεύει τη χρήση επιβλαβών οργανοκασιτερικών ενώσεων στα αντιαποθετικά επιχρίσματα που χρησιμοποιούνται στα πλοία.
- Η σύμβαση του Ναϊρόμπι του 2007 θεσπίζει κανόνες για την ανέλκυση των ναυαγίων που ενδέχεται να επηρεάσουν δυσμενώς το θαλάσσιο περιβάλλον.
- Η διεθνής σύμβαση του Χονγκ Κονγκ του 2009 για την ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον ανακύκλωση πλοίων καλύπτει τη λειτουργία μονάδων ανακύκλωσης πλοίων με ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθό τρόπο.

Παράρτημα III – Κυριότερες νομοθετικές πράξεις της ΕΕ για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία

- Η [οδηγία 2005/35/ΕΚ](#) σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις έχει ως στόχο να ενσωματωθούν τα διεθνή πρότυπα για τη ρύπανση από τα πλοία στο δίκαιο της ΕΕ και να διασφαλισθεί ότι επιβάλλονται οι ενδεδειγμένες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων, στα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών. Από το 2024, οι ποινικές κυρώσεις για τη ρύπανση από πλοία καλύπτονται από την [οδηγία \(ΕΕ\) 2024/1203](#) σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος μέσω του ποινικού δικαίου.
- Η [οδηγία 2008/56/ΕΚ](#) περί πλαισίου κοινοτικής δράσης στο πεδίο της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον.
- Η [οδηγία 2009/16/ΕΚ](#) σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα καθορίζει κοινά κριτήρια για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα και θεσπίζει εναρμονισμένες διαδικασίες σχετικά με την επιθεώρηση και την κράτηση.
- Η [οδηγία 2009/18/ΕΚ](#) για τα ναυτικά ατυχήματα καθορίζει τις θεμελιώδεις αρχές που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.
- Η [οδηγία 2009/21/ΕΚ](#) για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας αποσκοπεί στην πρόληψη της ρύπανσης από πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους.
- Η [οδηγία \(ΕΕ\) 2019/883](#) σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής απαιτεί από τα κράτη μέλη να δημιουργήσουν λιμενικές εγκαταστάσεις για την παραλαβή των διάφορων ειδών αποβλήτων που παράγουν τα πλοία, συμπεριλαμβανομένων των υπολειμμάτων πετρελαίου, των απορριμμάτων, των λυμάτων και των καταλοίπων φορτίου.
- Η [οδηγία \(ΕΕ\) 2019/904](#) σχετικά με τη μείωση των επιπτώσεων ορισμένων πλαστικών προϊόντων στο περιβάλλον.
- Με τον [κανονισμό \(ΕΚ\) αριθ. 1406/2002](#) ιδρύθηκε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) με στόχο τη διασφάλιση υψηλού, ομοιόμορφου και αποτελεσματικού επιπέδου ασφάλειας στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία στην ΕΕ.

- ο Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 782/2003 για την απαγόρευση οργανοκασσιτερικών ενώσεων σε πλοία αποσκοπεί στη μείωση ή την εξάλειψη των δυσμενών επιπτώσεων στο θαλάσσιο περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία από τη χρήση οργανοκασσιτερικών ενώσεων ως ενεργών βιοκτόνων σε συστήματα υφαλοχρωματισμού πλοίων.
- ο Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 για την ανακύκλωση πλοίων έχει ως στόχο να διασφαλίσει ότι τα επικίνδυνα απόβλητα που παράγονται στο πλαίσιο της εν λόγω διαδικασίας υπόκεινται σε περιβαλλοντικά ορθή διαχείριση.

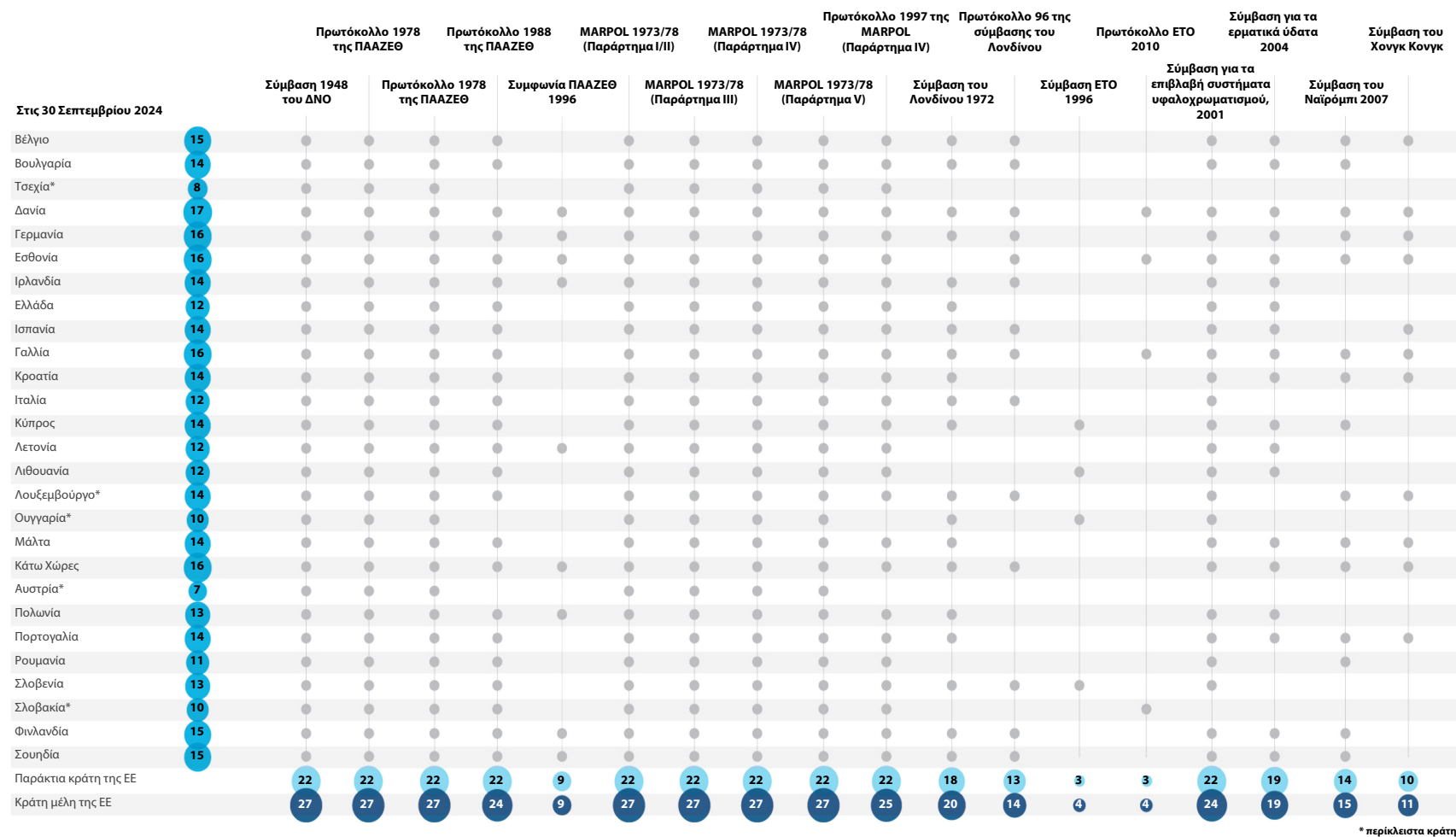
Παράρτημα IV – Μηχανισμοί πολυμερούς συνεργασίας

Κράτη μέλη της ΕΕ	Συμφωνία της Βόννης Βόρεια Θάλασσα Συμφωνία της Κοπεγχάγης Βόρειες χώρες Συμφωνία της Λισαβόνας Βορειοανατολικός Ατλαντικός ΜΣ των Παρισίων				
	Σύμβαση της Βαρκελώνης Μεσόγειος Θάλασσα	Σύμβαση του Βουκουρεστίου Εύξεινος Πόντος	Σύμβαση του Ελσίνκι – HELCOM Βαλτική Θάλασσα	Σύμβαση OSPAR Βορειοανατολικός Ατλαντικός	
Βέλγιο					
Βουλγαρία					
Δανία					
Γερμανία					
Εσθονία					
Ιρλανδία					
Ελλάδα					
Ισπανία					
Γαλλία					
Κροατία					
Ιταλία					
Κύπρος					
Λετονία					
Λιθουανία					
Λουξεμβούργο					
Μάλτα					
Κάτω Χώρες					
Πολωνία					
Πορτογαλία					
Ρουμανία					
Σλοβενία					
Φινλανδία					
Σουηδία					
ΕΕ		Παρατηρητής			Κοινή θέση της ΕΕ*
Αλβανία					
Αλγερία					
Βοσνία-Ερζεγοβίνη					
Καναδάς					
Αίγυπτος					
Γεωργία					
Ισλανδία					
Ισραήλ					
Λίβανος					
Λιβύη					
Μονακό					
Μαυροβούνιο					
Μαρόκο					
Νορβηγία					
Ρωσία					σε αναστολή
Ελβετία					
Συρία					
Τυνησία					
Τουρκία					
Ουκρανία					
Ηνωμένο Βασίλειο					

* Απόφαση (ΕΕ) 2020/722 του Συμβουλίου (ΕΕ L 171 της 2.6.2020, σ. 4–5).

Πηγή: ΕΕΣ.

Παράρτημα V – Κύρωση από τα κράτη μέλη της ΕΕ των κύριων συμβάσεων και πρωτοκόλλων του ΔΝΟ για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία (και συνολικοί αριθμοί κυρώσεων)



Πηγή: ΕΕΣ.

Παράρτημα VI – Επιλεγέντα έργα στα κράτη μέλη που επισκεφθήκαμε

Στόχοι	Επιτεύγματα
Έργο INDIGO , Interreg Γαλλίας-Αγγλίας, 2,9 εκατομμύρια ευρώ	
Μείωση της θαλάσσιας ρύπανσης από πλαστικά από αλιευτικές και υδατοκαλλιεργητικές δραστηριότητες με τους εξής τρόπους: - ο με την ανάπτυξη των πρώτων βιοαποδομήσιμων αλιευτικών εργαλείων στις θάλασσες της ΕΕ - ο με τον εντοπισμό αλιευτικών εργαλείων που έχουν χαθεί και τη βελτίωση της ανακύκλωσης των αλιευτικών εργαλείων στο τέλος του κύκλου ζωής τους	Η ενωσιακή χρηματοδότηση κατέστησε δυνατή την ανάπτυξη πρωτοτύπου βιοαποδομήσιμου διχτυού μυδοκαλλιέργειας. Η απουσία δομημένων κλάδων συλλογής και ανακύκλωσης αλιευτικών εργαλείων, καθώς και η έλλειψη βιομηχανικής βάσης με εμπειρογνώσια στην ύφανση διχτυών είχε ως αποτέλεσμα να μην είναι δυνατή η παραγωγή σε βιομηχανική κλίμακα.
Έργο FIRENOR , Γαλλία, ΕΤΘΑ, 57 000 ευρώ	
- ο μελέτη της τεχνικής και οικονομικής σκοπιμότητας τομέα ανακύκλωσης μεταχειρισμένων αλιευτικών εργαλείων στη Νορμανδία - ο παροχή βασικών δεικτών για τον καθορισμό της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού για τα αλιευτικά εργαλεία σε εθνικό επίπεδο	Το έργο FIRENOR συνέλεξε 26 τόνους αποβλήτων αλιευτικών εργαλείων σε τρεις λιμένες όπου εφαρμόστηκε πιλοτικά στη Νορμανδία. Όταν το έργο έληξε, ο ένας λιμένας σταμάτησε να συλλέγει απόβλητα αλιευτικών εργαλείων, ένας άλλος συνέχισε, ενώ ο τρίτος εξακολουθεί να συλλέγει μόνο τα λεπτά δίχτυα, κάτι που έκανε ήδη πριν από το έργο.

Στόχοι	Επιτεύγματα
Έργο HISEA : οκτώ εταίροι από οκτώ χώρες, «Ορίζων 2020», συνολικό κόστος: 2,4 εκατ. ευρώ, συνεισφορά της ΕΕ: 1,9 εκατ. ευρώ	
Ανάπτυξη καινοτόμων κατάντη υπηρεσιών με βάση το Copernicus, που θα ενσωματώνουν υπηρεσίες παρακολούθησης του θαλάσσιου και του χερσαίου περιβάλλοντος, συμπεριλαμβανομένων προειδοποιήσεων για ρύπανση, και υπηρεσίες για την κλιματική αλλαγή, δεδομένα τοπικής παρακολούθησης και προηγμένη μοντελοποίηση σε μια ολοκληρωμένη υπηρεσία που προσθέτει αξία για τον δυνητικό χρήστη δεδομένων του Copernicus	Το έργο οδήγησε στη δημιουργία πλατφόρμας η οποία εξακολουθεί να λειτουργεί και να χρησιμοποιείται από λιμένες (στην Πορτογαλία και τη Βραζιλία). Χρησιμοποιείται επίσης για τα έργα UNITED και ULTFARMS (συγχρηματοδοτούμενα από το πρόγραμμα «Ορίζων Ευρώπη»).
Έργο SEACLEAR : οκτώ εταίροι από πέντε χώρες, «Ορίζων 2020», συνολικό κόστος / συνεισφορά της ΕΕ: 5,0 εκατ. ευρώ	
Ανάπτυξη αυτόνομων ρομπότ για τη συλλογή μικρότερων ποσοτήτων αποβλήτων από τον βυθό με τη χρήση νέων συστημάτων χαρτογράφησης, διαλογής και συλλογής. Το έργο SeaClear επικεντρώθηκε ιδίως στη δημιουργία μικτής ομάδας μη επανδρωμένων καταδυομένων σκαφών, σκαφών επιφανείας και αεροσκαφών για τον εντοπισμό και τη συλλογή αποβλήτων από τον θαλάσσιο πυθμένα.	Το έργο βρισκόταν ακόμη σε εξέλιξη κατά τον χρόνο της επίσκεψής μας: η τελική έκθεση δεν ήταν διαθέσιμη και η τελική επίδειξη επρόκειτο να πραγματοποιηθεί λίγο πριν από το τέλος του 2023. Ο κύριος του έργου διαπίστωσε προκλήσεις, ιδίως όσον αφορά τις διεπαφές, την αναγνώριση εικόνας (ποιότητα των αισθητήρων, ανάκλαση), τα δεδομένα και τα ηλεκτρικά καλώδια (π.χ. ευαισθησία στον άνεμο και το ρεύμα), τον εντοπισμό αποβλήτων, την αυτονομία των συσκευών και τις ετερογενείς περιοχές δραστηριοποίησης.

Ακρωνύμια και συντομογραφίες

ΔΝΟ: Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός

ΕΟΠ: Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος

ΟΠΘΣ: Οδηγία-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική

EMSA: Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα

HELCOM: Επιτροπή για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Βαλτικής, γνωστή και ως Επιτροπή του Ελσίνκι

JRC (Joint Research Centre): Κοινό Κέντρο Ερευνών

LIFE: Το χρηματοδοτικό μέσο για το περιβάλλον (L'Instrument Financier pour l'Environnement)

MARPOL: Διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία

OSPAR: Σύμβαση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος του Βορειοανατολικού Ατλαντικού

TBT: Τριβουτυλοκασσίτερος

Απαντήσεις της Επιτροπής

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

Χρονογραμμή

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

Κλιμάκιο ελέγχου

Στις ειδικές εκθέσεις του ΕΕΣ παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των ελέγχων που διενεργεί το κλιμάκιο επί πολιτικών και προγραμμάτων της ΕΕ ή επί διαχειριστικών θεμάτων που αφορούν συγκεκριμένους τομείς του προϋπολογισμού. Το ΕΕΣ επιλέγει και σχεδιάζει τα εν λόγω ελεγκτικά έργα κατά τρόπο ώστε αυτά να αποφέρουν τον μέγιστο αντίκτυπο, λαμβανομένων υπόψη των κινδύνων για τις επιδόσεις ή για τη συμμόρφωση, του επιπέδου των σχετικών εσόδων ή δαπανών, των επικείμενων εξελίξεων και του πολιτικού και δημόσιου συμφέροντος.

Ο εν προκειμένω έλεγχος επιδόσεων διενεργήθηκε από το Τμήμα Ελέγχου Ι (Βιώσιμη χρήση των φυσικών πόρων), του οποίου προεδρεύει η Joëlle Elvinger, Μέλος του ΕΕΣ. Επικεφαλής του ελέγχου ήταν ο Νικόλαος Μηλιώνης, Μέλος του ΕΕΣ, συνεπικουρούμενος από τους Kristian Sniter, προϊστάμενο του ιδιαίτερου γραφείου του, Katarzyna Radecka-Moroz, σύμβουλο στο ιδιαίτερο γραφείο του, Emmanuel Rauch, διοικητικό στέλεχος, Jan Huth, αναπληρωτή υπεύθυνο έργου, και Monika Dedicova, ελέγκτρια. Ο Σταμάτης Καλογήρου και ο Viktor Popov παρείχαν υποστήριξη για την ανάλυση δεδομένων. Οι Jennifer Schofield και Laura Mcmillan παρείχαν γλωσσική υποστήριξη.



Από αριστερά: Viktor Popov, Kristian Sniter, Emmanuel Rauch, Νικόλαος Μηλιώνης, Monika Dedicova, Jan Huth.

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ

© Ευρωπαϊκή Ένωση, 2025

Η πολιτική για την περαιτέρω χρήση εγγράφων του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου (ΕΕΣ) ορίζεται στην [απόφαση αριθ. 6-2019 του ΕΕΣ](#) για την πολιτική ανοικτών δεδομένων και την περαιτέρω χρήση εγγράφων.

Με εξαίρεση τις περιπτώσεις όπου ορίζεται διαφορετικά (π.χ. σε χωριστές ανακοινώσεις περί πνευματικής ιδιοκτησίας), το περιεχόμενο του ΕΕΣ που ανήκει στην ΕΕ παραχωρείται βάσει της άδειας [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Ισχύει, επομένως, ως γενικός κανόνας ότι η περαιτέρω χρήση επιτρέπεται υπό τον όρο ότι αναφέρεται η πηγή και επισημαίνονται οι αλλαγές. Κατά την περαιτέρω χρήση απαγορεύεται η διαστρέβλωση του αρχικού νοήματος ή μηνύματος των εγγράφων. Το ΕΕΣ δεν φέρει ευθύνη για οποιαδήποτε συνέπεια προερχόμενη από την περαιτέρω χρήση εγγράφων.

Εάν συγκεκριμένο περιεχόμενο αναφέρεται σε ταυτοποιήσιμα φυσικά πρόσωπα, π.χ. φωτογραφίες υπαλλήλων του ΕΕΣ, ή περιλαμβάνει έργα τρίτων, απαιτείται πρόσθετη έγκριση.

Όταν παραχωρείται η έγκριση, αυτή ακυρώνει και αντικαθιστά την ανωτέρω γενική έγκριση και αναφέρει σαφώς τυχόν περιορισμούς στη χρήση.

Για τη χρήση ή την αναπαραγωγή περιεχομένου που δεν ανήκει στην ΕΕ, μπορεί να χρειάζεται να ζητήσετε άδεια απευθείας από τους κατόχους των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας.

Γράφημα 1 – © ΕΟΠ, Contamination of Europe's seas· δημοσιεύθηκε το 2019 βάσει δεδομένων κυρίως της περιόδου 2008-2017, αλλά με τη χρήση και παλαιότερων, ως είχε στις 21 Νοεμβρίου 2024. (Ο χάρτης τροποποιήθηκε από το ΕΕΣ.)

Γράφημα 2 – © ΕΟΠ, Assessment of marine litter in all four regional seas, 2010-2021· δημοσιεύθηκε το 2023, ως είχε στις 21 Νοεμβρίου 2024. (Ο χάρτης τροποποιήθηκε από το ΕΕΣ.)

Γράφημα 3 – Εικόνες εμπορευματοκιβωτίων, σχήμα πλοίου – © Adobe Stock:@ Adobe Stock: Flash Vector· photoplotnikov· ONYXpri.

Γράφημα 8 – © Χάρτης και υπηρεσία δεδομένων της HELCOM. Σύνολο δεδομένων: επικίνδυνα ναυάγια στη Βαλτική Θάλασσα, τελευταία επικαιροποίηση 22 Ιουνίου 2023.

Γράφημα 9 – © OSPAR Data and Information Management System (σύνολο δεδομένων «OSPAR Encounters with Munitions 1999-2021») και © HELCOM Map and data service (σύνολα δεδομένων «Chemical weapons dumpsites in the Baltic Sea» και χάρτης του Baltic Ordnance Safety Board σχετικά με τον κίνδυνο εντοπισμού ναρκών στον πυθμένα από τον Πρώτο ή τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο).

Γράφημα 11 – © EMSA (2023) Υπηρεσίες επιτήρησης με τηλεχειριζόμενα αεροσκάφη (RPAS) προς τις γαλλικές αρχές. (Φωτογραφία που προστέθηκε από το ΕΕΣ στο κάτω δεξιά).

Γράφημα 12 – © EMSA, προγραμματισμένες επιχειρησιακές υπηρεσίες έως το τέλος του 2024.

Πλασίο 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.

Το λογισμικό ή τα έγγραφα που καλύπτονται από δικαιώματα βιομηχανικής ιδιοκτησίας, όπως τα διπλώματα ευρεσιτεχνίας, τα εμπορικά σήματα, τα καταχωρισμένα σχέδια, οι λογότυποι και οι επωνυμίες/ονομασίες, εξαιρούνται από την πολιτική του ΕΕΣ για την περαιτέρω χρήση.

Το σύνολο των ιστότοπων των θεσμικών οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης εντός του ονόματος χώρου «europa.eu» παρέχει συνδέσμους προς ιστότοπους τρίτων. Δεδομένου ότι το ΕΕΣ δεν έχει έλεγχο επ' αυτών, σας συνιστούμε να εξετάζετε τις πολιτικές τους για την προστασία του ιδιωτικού απορρήτου και της πνευματικής ιδιοκτησίας.

Χρήση του λογότυπου του ΕΕΣ

Δεν επιτρέπεται η χρήση του λογότυπου του ΕΕΣ χωρίς την προηγούμενη σύμφωνη γνώμη του οργάνου.

HTML	ISBN 978-92-849-4559-7	ISSN 1977-5660	doi:10.2865/4516675	QJ-01-25-013-EL-Q
PDF	ISBN 978-92-849-4560-3	ISSN 1977-5660	doi:10.2865/8581817	QJ-01-25-013-EL-N

ΠΑΡΑΠΟΜΠΗ ΣΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΕΚΘΕΣΗ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΓΙΝΕΤΑΙ ΩΣ ΕΞΗΣ

Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο, [ειδική έκθεση 06/2025](#), με τίτλο «Δράσεις της ΕΕ για την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία – Δεν έχουμε ακόμη περάσει τον κάβο», Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2025.

Φιλοδοξία της ΕΕ είναι να επιτύχει «μηδενική ρύπανση» των υδάτων έως το 2030. Υπό το πρίσμα αυτό, αξιολογήσαμε τις δράσεις της για την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία. Συνολικά, οι κανόνες της ΕΕ έχουν βελτιωθεί, αλλά διαπιστώσαμε αδυναμίες στην εφαρμογή, καθώς και ότι τα δεδομένα δεν ήταν επαρκή για τη μέτρηση των αποτελεσμάτων.

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα έχει αναπτύξει χρήσιμα εργαλεία, τα οποία όμως δεν έχουν αξιοποιηθεί πλήρως από τα κράτη μέλη. Σε πολλές περιπτώσεις, τα κράτη μέλη δεν κατόρθωσαν να επιτύχουν τις υποχρεωτικές τιμές-στόχο τους όσον αφορά τις επιθεωρήσεις πλοίων. Δεν υπήρχε συνολική εικόνα των αποτελεσμάτων που πέτυχαν τα έργα που χρηματοδοτήθηκαν από την ΕΕ ούτε των δυνατοτήτων κλιμάκωσής τους. Τέλος, η παρακολούθηση της ρύπανσης από πλοία ήταν ανεπαρκής.

Στόχος των συστάσεών μας είναι να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα των εργαλείων προειδοποίησης για ρύπανση, να ενισχυθεί η παρακολούθηση της επίτευξης των τιμών-στόχου για τις επιθεωρήσεις πλοίων και να βελτιωθεί ο αντίκτυπος της χρηματοδότησης της ΕΕ και ο τρόπος μέτρησης της ρύπανσης των θαλάσσιων υδάτων.

Ειδική έκθεση του ΕΕΣ υποβαλλόμενη δυνάμει του άρθρου 287, παράγραφος 4, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ.



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ
ΣΥΝΕΔΡΙΟ



Υπηρεσία Εκδόσεων
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

Τηλ. +352 4398-1

Πληροφορίες: eca.europa.eu/el/contact
Ιστότοπος: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors