

Különjelentés

A hajók által okozott tengerszennyezés kezelésére irányuló uniós intézkedések

Még mindig zavaros vizeken hajózunk



EURÓPAI
SZÁMVEVŐSZÉK

Tartalomjegyzék

	Bevezetés
Összefoglaló	I–VII
Bevezetés	01–13
A hajók okozta szennyezés az uniós tengereken	01–05
Jogi keret	06–09
Feladat- és felelősségi körök	10–13
Az ellenőrzés hatóköre és módszere	14–17
Észrevételek	18–92
A hajók okozta szennyezésre vonatkozó uniós szabályok egyre javulnak	18–40
Az IMO szabályai beépülnek az uniós jogszabályokba	19–21
A Bizottság fellép a hajók okozta szennyezési kockázatokkal kapcsolatos hiányosságok megszüntetése érdekében	22–40
Hiányosságok jellemzik a hajók okozta szennyezéssel foglalkozó uniós szabályok végrehajtását és érvényesítését	41–73
Az EMSA eszközeinek és tengeri szolgáltatásainak vannak korlátai, és a tagállamok nem használták ki kellőképpen azokat	42–51
A hajók ellenőrzése és vizsgálata nem elégséges, és az illegális kibocsátásokkal kapcsolatos szankciók változó mértékűek az Unióban	52–63
A halászeszközökre vonatkozó legújabb uniós jogszabályok tagállami szintű végrehajtása még nem fejeződött be	64–70
Az uniós források megfelelő projekteket támogattak, de az eredmények kiterjesztett alkalmazása nehézségekbe ütközött	71–73
A hajók okozta szennyezés nyomon követésére szolgáló uniós keretnek vannak korlátai	74–92
A tengervíz szennyezéséről és a hajókról származó tengeri hulladékról kevés információ áll rendelkezésre	76–80
A nyomon követést és a beszámolást nem összehasonlítható és hiányos módszertanok és küszöbértékek befolyásolták	81–86
A beszámolási eszközök hiányosságai és következetlenségei	87–92

Következtetések és ajánlások

93–98

Mellékletek

I. melléklet. A Számvevőszék jelentései a talajból származó szennyezésről

II. melléklet. A hajók által okozott szennyezésre irányuló főbb nemzetközi jogszabályok

III. melléklet. A hajók által okozott szennyezésre irányuló főbb uniós jogszabályok

IV. melléklet. Többoldalú együttműködési mechanizmusok

V. melléklet. A hajók által okozott szennyezéssel foglalkozó legfontosabb IMO-egyezmények és -jegyzőkönyvek uniós tagállamok általi megerősítése, összesített számadatokkal

VI. melléklet. Az általunk felkeresett tagállamokban ellenőrzésre kiválasztott projektek

Betűszavak és rövidítések

A Bizottság válaszai

Időrendi áttekintés

Ellenőrző csoport

Összefoglaló

I Az egészséges tengeri ökoszisztéma alapvető fontosságú a biológiai sokféleség, a halállományok, valamint a szén-dioxid-kibocsátás elnyelése szempontjából. Az emberi tevékenységek által okozott tengerszennyezés továbbra is komoly problémát jelent az Európai Unió (EU) tengervizeit illetően. A 2022-ben hatályba lépett 8. uniós környezetvédelmi cselekvési program meghatározott egy „vízre vonatkozó szennyezőanyag-mentességi célkitűzést”, amelyet 2030-ra kell elérni.

II Jelentésünk a hajók okozta szennyezés témájával foglalkozik: ez az egyik legfőbb tengervízszennyező forrás. Ami a globális szintet illeti, az ENSZ a Nemzetközi Tengerészeti Szervezeten keresztül egyezményeket dolgozott ki a hajók biztonságáról és a szennyezés megelőzéséről. Az Európai Unió szintén elfogadott ugyanezeket a célokat szolgáló szabályokat. A 2014 és 2023 közötti időszakban az Unió több mint 216 millió euróval finanszírozott a hajók által okozott szennyezés kezelését célzó – főként a kikötői hulladékfogadó létesítmények javítására, valamint a halászhálóok összegyűjtésére és a kutatásra irányuló – projekteket.

III Ezt az ellenőrzést a szélesebb közönség és az érdekelt felek által az uniós tengerek szennyezése iránt mutatott érdeklődése miatt végeztük el azzal a céllal, hogy hozzájáruljunk a tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelv várható felülvizsgálatához, valamint az uniós tengerszennyezési ellenőrzések és adatok javításához. Megvizsgáltuk, hogy megfelelő volt-e a hajók okozta szennyezés elleni uniós intézkedések kialakítása, végrehajtása, érvényesítése és nyomon követése. Ellenőrzésünk a 2014 januárjától 2024 szeptemberéig terjedő időszakra terjedt ki.

IV Összességében arra a következtetésre jutottunk, hogy a hajók által okozott szennyezésre vonatkozó uniós szabályok javultak, de azok végrehajtása és érvényesítése során voltak hiányosságok, továbbá az adatok nem voltak elegendőek az eredmények méréséhez.

V Megállapítottuk, hogy a nemzetközi szabályok beépülnek az uniós jogszabályokba, és a Bizottság fellép a szennyezési kockázatokkal kapcsolatos hiányosságok megszüntetése érdekében. Az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség hasznos eszközöket biztosított a tagállamok számára a hajók okozta szennyezés kezeléséhez, de a tagállamok nem használták ki teljes mértékben az ezekben rejlő lehetőségeket. Elemzésünk során az is kiderült, hogy a hajókról történő szennyezés ellenőrzésére és megelőzésére vonatkozó uniós szabályok végrehajtását és érvényesítését továbbra is hiányosságok jellemzik. A tagállamok gyakran nem teljesítették a hajóellenőrzésekre vonatkozó kötelező célértékeiket. Ezek a hiányosságok együttesen akadályozzák a szennyezés kezelésére hozott intézkedések eredményes végrehajtását.

VI Sem a Bizottság, sem az általunk felkeresett tagállamok nem tudták teljes körűen meghatározni, hogy pontosan mely uniós forrásokkal kezelik a tengervízszennyezés problémáját. Nem rendelkeztek áttekintéssel sem az elért eredményekről, sem arról, hogy azok hogyan használhatók fel szélesebb körben. Ellenőrzésünk ugyanakkor azt is feltárta, hogy az uniós tengervédelmi stratégia kerete nem tudja megfelelően biztosítani a hajók okozta szennyezés nyomon követését: különösen annak megállapítása ütközik nehézségekbe, hogy mely forrásokból származik a tengerszennyezés és a hulladék.

VII A következőket javasoljuk a Bizottságnak:

- javítsa a szennyezéssel kapcsolatos figyelmeztető eszközök nyomon követését és eredményességét;
- erősítse meg a kötelező tagállami ellenőrzések nyomon követését;
- hozzon intézkedéseket az uniós finanszírozású projektek eredményeinek kiterjesztett alkalmazásával kapcsolatos problémák kezelésére;
- javítsa a tengervizek környezeti állapotára vonatkozó beszámolást és nyomon követést.

Bevezetés

A hajók okozta szennyezés az uniós tengereken

01 Az egészséges tengeri ökoszisztéma alapvető fontosságú a biológiai sokféleség, a halállományok és a szén-dioxid-kibocsátás elnyelése szempontjából. Az emberi tevékenységek által okozott tengerszennyezés továbbra is komoly problémát jelent az Unió tengervizeit illetően.

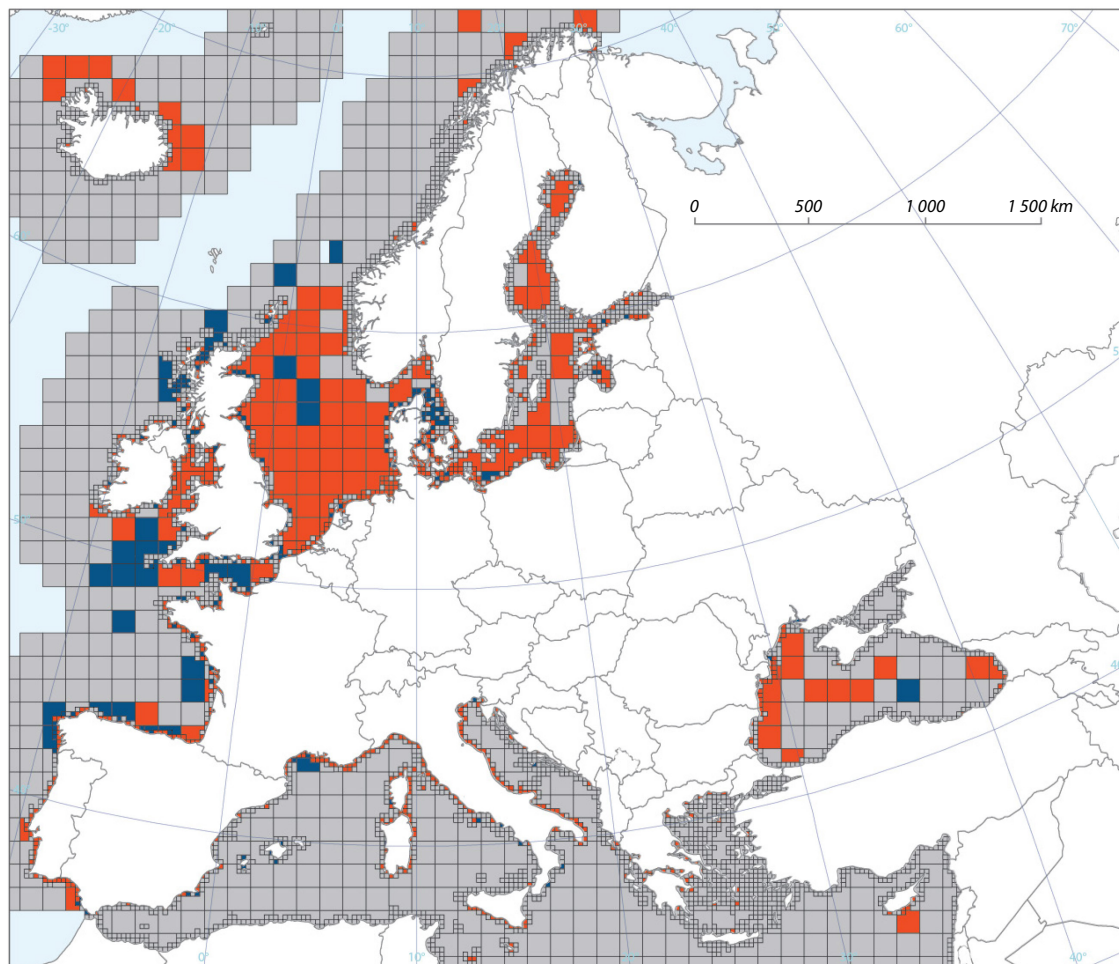
02 Az Unió 2008-ban azzal a céllal fogadta el a [tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelvet](#) (MSFD), hogy 2020-ra elérje, illetve fenntartsa az uniós tengerek „jó környezeti állapotát”. A 2022-ben hatályba lépett [8. uniós környezetvédelmi cselekvési program](#) meghatározott egy „vízre vonatkozó szennyezőanyag-mentességi célkitűzést”, amelyet 2030-ra kell elérni. Ami a nemzetközi szintet illeti, az Unió elkötelezett amellett, hogy elérje az [ENSZ 14.1. fenntartható fejlődési célját](#), vagyis megelőzze és 2025-ig jelentősen csökkentse a tengerszennyezés minden formáját.

03 Az Unió a tengervíz minőségét tizenegy (a tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelvben előírt) mutató segítségével követi nyomon, amelyek révén felméri a tengeri környezet állapotát. 2019-ben közzétett [jelentésében](#) az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) megállapította, hogy az uniós tengervizek 80%-a „problémás területnek” minősül a szennyező anyagok tekintetében (lásd: [1. ábra](#)), és mintegy 75%-uk tengeri hulladékkal szennyezett (lásd: [2. ábra](#)). A szárazföldről származó szennyezésről már korábban tettünk közzé jelentéseket (lásd: [1. melléklet](#)). Mostani jelentésünk a hajók által okozott szennyezésre összpontosít.

1. ábra. Az Unió tengereinek szennyezettsége

Az Unió tengereinek szennyezettsége

- Problémás területek
 - Nem problémás területek
 - Nincs elegendő adat
- 100x100 km nyílt tengeri területeken (a partvontaltól több mint 20 km-re)
- 20x20 km tengerparti övezetben (a partvontaltól legfeljebb 20 km-re)



© EEA, *Contamination of Europe's seas*, közzététel: 2019, adatok: főként 2008–2017, illetve ennél korábbi adatok, hozzáférés: 2024. november 21. (A térképet a Számvevőszék módosításával tesszük közzé.)

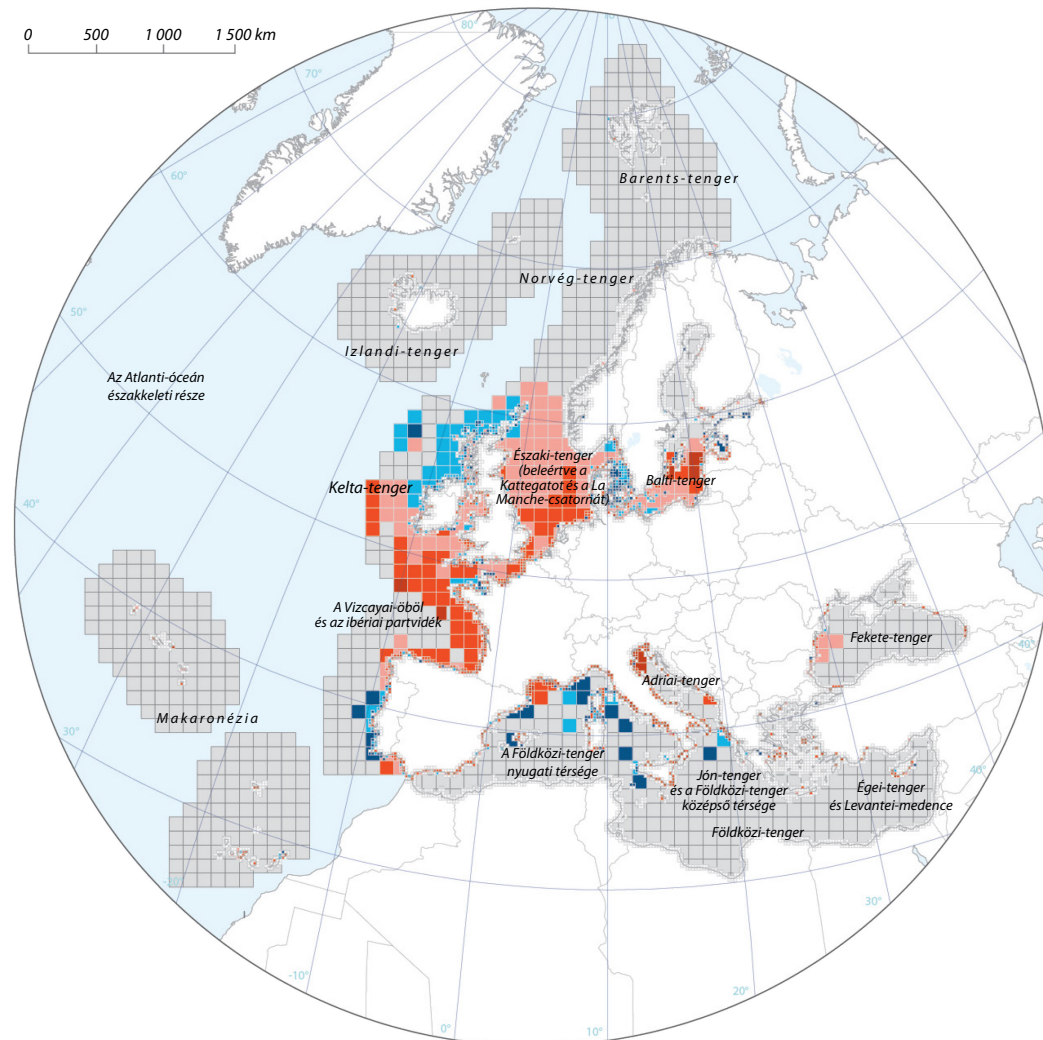
2. ábra. Tengeri hulladék Európában

A tengeri hulladék értékelése mind a négy regionális tengerben, 2010–2021

Nem problémás területek
 ■ Jó
 ■ Nagyon jó

Potenciálisan problémás területek
 ■ Közepes
 ■ Nem megfelelő
 ■ Rossz
 ■ Nincs adat

□ 100x100 km nyílt tengeri területeken (a partvontól több mint 20 km-re)
 □ 20x20 km tengerparti övezetben (a partvontól legfeljebb 20 km-re)

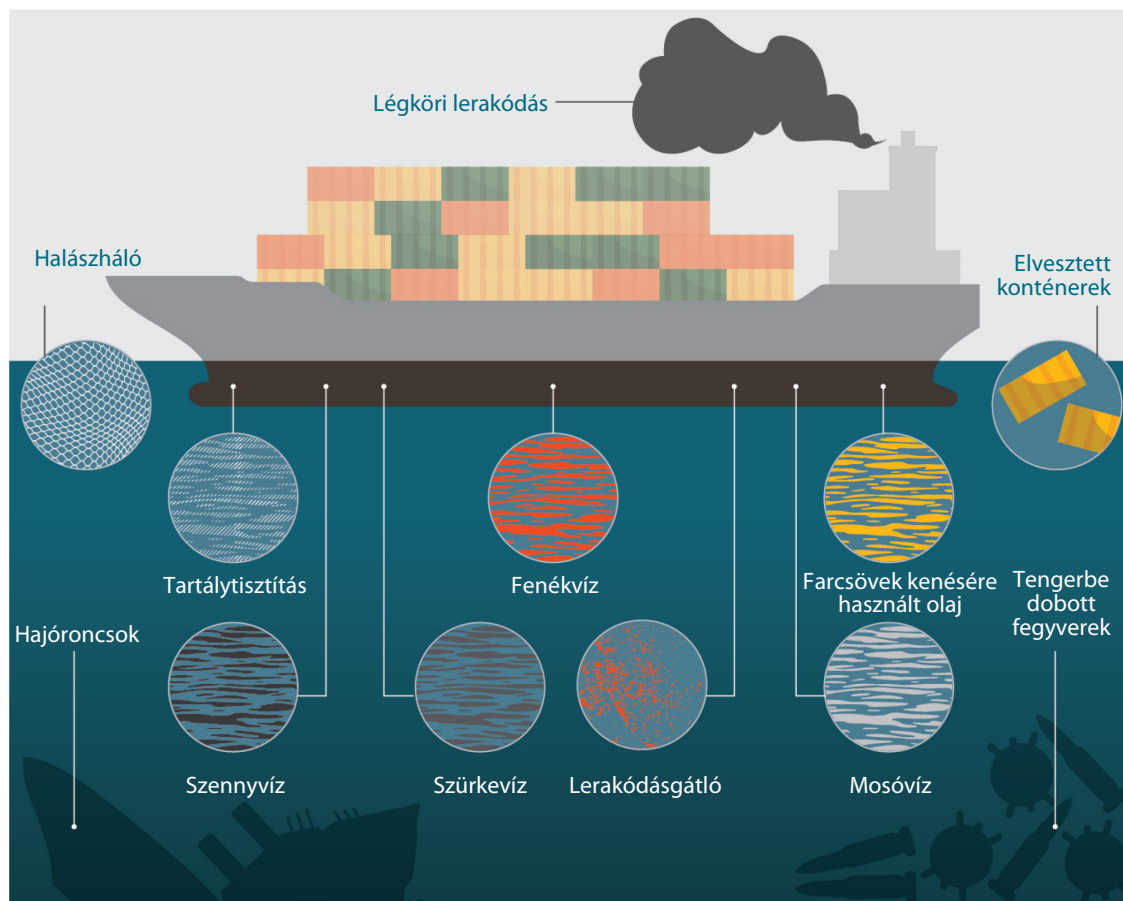


© EEA, *Assessment of marine litter in all four regional seas, 2010–2021*, 2023, hozzáférés: 2024. november 21. (A térképet a Számvevőszék módosításával tesszük közzé.)

04 A teherhajók, az üdülőhajók, az utasszállító kompok, a halászhajók, a kedvtelési célú vízi járművek és az egyéb hajók jelentős mértékben hozzájárulnak a tengerszennyezéshez. Amint a **3. ábrán** látható, a hajókról rengeteg hulladék – például műanyag hulladék és elhagyott, elveszített vagy kidobott halászeszköz – kerül a tengerbe. A hajók például az alábbi forrásokból származó olaj, szerves vegyületek, nehézfémek és veszélyes anyagok útján is szennyezhetik a tengereket:

- véletlenszerű kiáramlás vagy üzemeltetési kibocsátás (pl. a hajófenékből, tönkcsövekből és tartálytisztításból);
- szennyvíz és „szürkevíz” kibocsátása (lefolyókból, zuhanyzókból, mosógépekből);
- lerakódásgátló festékekből (a tengeri élőlények felhalmozódásának megakadályozását célzó hajótest-bevonatokból) származó mérgező vegyületek szivárgása;
- hajók bontásából, konténerek elvesztéséből, hajótörésekből és víz alá merült lőszerkekből származó káros anyagok kibocsátása;
- szennyezett víz és maradékanyagok kibocsátása a füstgáztisztító rendszerekből (tisztítóberendezésekből).

3. ábra. A tengerszennyezést okozó hajók alrendszerei



Forrás: Európai Számvevőszék.

05 Az Unió és tagállamai, amelyek közül 22 rendelkezik partszakasszal, többek között az alábbi módokon járnak el a hajók okozta szennyezéssel szemben:

- a nemzetközi szabályok betartása, valamint uniós és nemzeti jogszabályok elfogadása;
- az illegális kibocsátások nyomon követése és az azokról való beszámolás;
- annak ellenőrzése, hogy a hajók megfelelnek-e a szabályoknak, és szankciók kiszabása a szabályok be nem tartása esetén;
- a tengervíz minőségének javítását célzó, uniós finanszírozású projektek;
- a tengervizek környezeti állapotának értékelése és rendszeres beszámolás ennek eredményéről.

Jogi keret

06 Az ENSZ Tengerjogi Egyezménye meghatározza a tengerekben és óceánokban végzett valamennyi tevékenység jogi keretét. E jogi keret részei a tengeri környezet bármely forrásból (többek között a hajókból) származó szennyezésének megelőzésére, csökkentésére és ellenőrzésére vonatkozó rendelkezések is.

07 A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) a hajózás biztonságával és védelmével, valamint a hajók által okozott tengeri és légköri szennyezés megelőzésével foglalkozó ENSZ-ügynökség. E szerepét betöltve az IMO kidolgozta a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezményt (MARPOL).

A MARPOL-egyezmény külön mellékletekben állapít meg szabályokat azon szennyező anyagok típusának és mennyiségének meghatározására, amelyeket egy hajó a tengeren kibocsáthat, és meghatározza, hogy mi minősül illegális kibocsátásnak. Más IMO-egyezmények a hajók által okozott szennyezés egyes konkrét vonatkozásaival foglalkoznak, mint például a hulladékok (többek között a lőszerek) tengerbe történő lerakása, a lerakódásgátló festékek, a hajótörések és a hajók újrafeldolgozása (lásd: [II. melléklet](#)).

08 Uniós jogszabályok is törekednek arra, hogy megvédjék a tengeri környezetet a hajók okozta szennyezéstől. E joganyag több irányelvet és rendeletet is tartalmaz (lásd: [III. melléklet](#)). A három fő irányelv a következő:

- a hajók által okozott szennyezésről szóló [2005/35/EK irányelv](#) (SSP-irányelv), amely előírja a tagállamok számára, hogy határozzanak meg végrehajtási intézkedéseket és szankciókat a szennyező anyagok illegális kibocsátása esetére;
- a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló [2009/16/EK irányelv](#) (PSC-irányelv), amely közös kritériumokat határoz meg a hajók kikötő szerinti állam általi ellenőrzésére vonatkozóan, és harmonizált eljárásokat vezet be az ellenőrzésre és a visszatartásra nézve;
- a kikötői befogadólétesítményekről szóló [\(EU\) 2019/883 irányelv](#) (PRF-irányelv), amely előírja a tagállamok számára, hogy hozzanak létre kikötői befogadólétesítményeket a hajók által termelt különböző típusú hulladékok számára, biztosítsák a hajók ellenőrzését, és jogsértések esetére határozzanak meg szankciókat.

09 A Bizottság 2023 júniusában terjesztette elő a [tengerészeti biztonságra vonatkozó csomagot](#), amely az SSP- és a PSC-irányelvek módosítására irányuló [jogalkotási javaslatokat](#) is magában foglalt. A két módosított irányelvet 2024 novemberében fogadta el a Tanács.

Feladat- és felelősségi körök

10 Az Európai Bizottság felelős az uniós jogi keret kidolgozásáért, a jogszabályok tagállami szintű végrehajtásának nyomon követéséért, az uniós finanszírozású projektek közvetlen vagy a tagállamokkal megosztott irányítás keretében történő felügyeletéért, valamint a tengerszennyezésre vonatkozó harmonizált adatok gyűjtésének előmozdításáért. A hajók okozta szennyezéssel kapcsolatos szakpolitikákban és intézkedésekben a Bizottság több főigazgatósága is részt vesz, köztük a Környezetvédelmi Főigazgatóság, a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság, a Tengerügyi és Halászati Főigazgatóság, valamint az Európai Polgári Védelem és Humanitárius Segítségnyújtási Műveletek Főigazgatósága.

11 Emellett három uniós ügynökség is hozzájárul a hajók okozta szennyezés elleni küzdelemhez.

- Az [Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség](#) segíti a Bizottságot a tengeri biztonságra és a hajók okozta szennyezés megelőzésére vonatkozó uniós jogszabályok végrehajtásában. Emellett technikai és operatív támogatást is nyújt a tagállamoknak, például műholdas megfigyelési rendszereket (CleanSeaNet) biztosít a hajók által okozott szennyezések azonosításához.
- Az [Európai Halászati Ellenőrző Hivatal](#) koordinálja a halászhajók egyes tagállamok általi ellenőrzését és vizsgálatát, kitérve a parancsnokoknak az elvesztett halászeszközök kiemelésére vonatkozó kötelezettségére is.
- Az [Európai Környezetvédelmi Ügynökség](#) tengeri adatokat gyűjt, és tematikus értékeléseket nyújt be az uniós tengerek szennyezettségéről.

12 A tagállamok felelősek azon uniós jogszabályok és IMO-egyezmények végrehajtásáért, amelyekben szerződő félként részt vesznek. Kötelesek átültetni az uniós irányelveket, beszámolni a Bizottságnak azok végrehajtásáról és érvényesítéséről, és értékelni az elért eredményeket. A tagállamok joghatóságukat a parti tengeri területükön és kizárólagos gazdasági övezetükben gyakorolják, a [4. ábra](#) szerint.

4. ábra. Tengeri övezetek



* tengeri mérföld

Forrás: Európai Számvevőszék.

13 Az uniós tagállamok és a nem uniós országok többoldalú együttműködési mechanizmusokat hoztak létre a hajók okozta szennyezés kezelésére. Ilyenek például a regionális tengeri egyezmények és a többoldalú megállapodások, amelyek mindegyike szerepel a [IV. mellékletben](#). A legtöbb ilyen egyezményben és megállapodásban az Unió is részt vesz szerződő félként.

Az ellenőrzés hatóköre és módszere

14 Ellenőrzésünk célja annak vizsgálata volt, hogy megfelelő volt-e a hajók okozta szennyezés elleni uniós intézkedések kialakítása, végrehajtása, érvényesítése és nyomon követése. Vizsgálatunk a következőkre irányult:

- o az IMO szabályai beépülnek-e az uniós jogszabályokba, és a Bizottság fellép-e a szennyezési kockázatokkal kapcsolatos fennmaradó hiányosságok megszüntetése érdekében;
- o a Bizottság és a tagállamok eredményes szakpolitikákat és intézkedéseket hajtottak végre és érvényesítettek-e;
- o a Bizottság és a tagállamok nyomon követték-e az elért eredményeket.

15 Ezt az ellenőrzést a szélesebb közönség és az érdekelt felek által az uniós tengerek szennyezése iránt mutatott érdeklődése miatt végeztük el azzal a céllal, hogy hozzájáruljunk a tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelv várható felülvizsgálatához, valamint az uniós tengerszennyezési ellenőrzések és adatok javításához.

16 Áttekintettük a hajók okozta szennyezésre vonatkozó szabályokat, szakpolitikákat, finanszírozást, adatokat, valamint a Bizottság és a tagállamok jelentéseit. Emellett megvizsgáltunk négy, a hajók okozta szennyezés kezelésére irányuló projektet is (lásd: [5. ábra](#)). Ellenőrzésünk a 2014 januárjától 2024 szeptemberéig terjedő időszakra terjedt ki.

5. ábra. Ellenőrzési megközelítésünk: az elvégzett munka



Releváns adatok és dokumentumok, többek között tudományos, stratégiai, jogalkotási, szakpolitikai és projektdokumentumok áttekintése



Interjú készítése hat bizottsági főigazgatóság munkatársaival¹



Interjú készítése a következő érintett uniós ügynökségek személyzetével: Európai Környezetvédelmi Ügynökség, Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség, Európai Halászati Ellenőrző Hivatal és Európai Éghajlat-politikai, Környezetvédelmi és Infrastrukturális Végrehajtó Ügynökség



Interjú készítése a kiválasztott tagállamokban az érintett nemzeti hatóságok munkatársaival és érdekelt felekkel



A hajók által okozott szennyezés kezelésével kapcsolatos négy projekt elemzése a kiválasztott tagállamokban, dokumentumalapú és helyszíni ellenőrzések révén



Interjú készítése az OSPAR és a HELCOM munkatársaival

¹ Az Európai Polgári Védelem és Humanitárius Segítségnyújtási Műveletek Főigazgatósága, Környezetvédelmi Főigazgatóság, Közös Kutatóközpont, Tengerügyi és Halászati Főigazgatóság, Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság, Regionális és Várospolitikai Főigazgatóság.

Forrás: Európai Számvevőszék.

17 Úgy döntöttünk, hogy Franciaországban és Németországban helyszíni ellenőrzést is végzünk a következők vizsgálata céljából:

- két tengeri alrégió (az Északi-tenger és a Balti-tenger), és ezeken belül az északi útvonal, amely a világ második legforgalmasabb hajózási útvonala, és a szennyezés mértékét, a tengeri hulladék mennyiségét és az elvesztett konténerek számát tekintve problémás területnek minősül;
- valamennyi releváns hajótípus;
- az áruk bruttó tömegét és a szállított konténerek számát tekintve a két legforgalmasabb európai kikötő (Hamburg és Le Havre);
- két regionális tengeri egyezmény (az Atlanti-óceán északkeleti körzete tengeri környezetének védelméről szóló Egyezmény [[OSPAR](#)] és a Balti-tengeri Környezetvédelmi Bizottság [[HELCOM](#)]).

Észrevételek

A hajók okozta szennyezésre vonatkozó uniós szabályok egyre javulnak

18 Megvizsgáltuk a tengeri biztonságra vonatkozó jelenleg hatályos uniós jogi keretet annak értékelése céljából, hogy az koherens szabályokat tartalmaz-e a hajók okozta szennyezés kezelésének elősegítéséhez. Ellenőrzésünk keretében értékeltük, hogy a Bizottság:

- gondoskodott-e arról, hogy az uniós jogi keret tartalmazza a vonatkozó IMO-szabályokat;
- fellépett-e a hajók okozta szennyezési kockázatokkal kapcsolatos fennmaradó hiányosságok megszüntetése érdekében.

Az IMO szabályai beépülnek az uniós jogszabályokba

19 Az IMO-egyezmények a hajók okozta tengerszennyezésre vonatkozó nemzetközi szabályokat tartalmazzák. Valamennyi uniós tagállam tagja az IMO-nak és részes fele a MARPOL-egyezménynek (**07.** bekezdés), de néhányuk még nem ratifikálta az összes vonatkozó IMO-egyezményt (lásd: **V. melléklet**).

20 Az uniós jogszabályokba beépülnek az IMO szabályai (lásd: **6. ábra**). Ez is hozzájárul e szabályok megfelelő érvényesítéséhez, függetlenül attól, hogy a tagállamok részes felei-e az IMO-egyezményeknek.

6. ábra. Az IMO szabályai beépülnek az uniós jogszabályokba

IMO-szabályok		Hatályos uniós jogszabályok	A tengerészeti biztonságra vonatkozó 2024. évi csomaggal bevezetett változtatások
★ Elfogadás éve	🕒 Hatálybalépés éve		
A hajók okozta szennyezés lefedett típusa			
MARPOL – I. melléklet ★ 1973 🕒 1983 Olaj		PRF/PSC/SSP irányelvek	SSP irányelv
MARPOL – II. melléklet ★ 1973 🕒 1987 Ártalmas folyékony anyagok (HNS)		PRF/PSC/SSP irányelvek	SSP irányelv
MARPOL – V. melléklet ★ 1973 🕒 1988 Hulladék, beleértve a halászeszközöket is		PRF/PSC irányelv	SSP irányelv
MARPOL – III. melléklet ★ 1973 🕒 1992 Káros anyagok		PSC irányelv	SSP irányelv
MARPOL – IV. melléklet ★ 1973 🕒 2003 Szennyvíz		PRF/PSC irányelv	SSP irányelv
„Életbiztonság a tengeren” egyezmény ★ 1974 🕒 1980 Balesetek		2002/59/EK és 2009/18/EK irányelv	✕
MARPOL – VI. melléklet ★ 1997 🕒 2005 Légszennyezés		Kénről szóló irányelv és PRF/PSC irányelvek	SSP irányelv
Nemzetközi egyezmény a hajókon alkalmazott ártalmas antivegetatív bevonatrendszerek ellenőrzéséről ★ 2001 🕒 2008 Szerves ónvegyületek		PSC-irányelv és 782/2003/EK rendelet	✕
Nairobi egyezmény ★ 2007 🕒 2015 Hajóroncsok, beleértve a konténereket is		✕	PSC irányelv
Hongkongi egyezmény ★ 2009 🕒 2025 A hajók újrafeldolgozása		1257/2013/EU rendelet	PSC irányelv

Forrás: Európai Számvevőszék.

21 A módosított SSP-irányelv és PSC-irányelv (09. bekezdés) célja a tengeri biztonságra vonatkozó uniós szabályok korszerűsítése és a hajók okozta tengervíz-szennyezés megelőzése (lásd: [1. háttérmagyarázat](#)).

1. háttérmagyarázat

A hajók okozta szennyezésről és a kikötő szerinti állam általi ellenőrzésről szóló irányelvek új módosításai

A hajók okozta szennyezésről szóló irányelv módosítása az uniós szabályoknak a nemzetközi szabályozással való további összehangolását célozza. A javaslat az uniós szabályok hatályát kiterjeszti a szennyező anyagok szélesebb körére, például a csomagolt formában lévő káros anyagokra, a szennyvízre és a hulladékra, valamint a szennyvízkibocsátásra és a füstgáztisztító rendszerekből (tisztítóberendezésekből) származó bizonyos maradékanyagokra.

A módosított irányelv meghatározza továbbá a közigazgatási szankciók alkalmazásának minimumkövetelményeit, például a jogsértés súlyossága, a környezetre gyakorolt hatás vagy a felelős szervezet pénzügyi ereje tekintetében.

A kikötő szerinti állam általi ellenőrzésről szóló irányelv módosítása az irányelv hatályát olyan további nemzetközi szabályokra terjeszti ki, mint például a hajóroncsok eltávolításáról szóló [nairobi egyezmény](#) vagy a hajók újrafeldolgozásáról szóló [hongkongi egyezmény](#).

A Bizottság fellép a hajók okozta szennyezési kockázatokkal kapcsolatos hiányosságok megszüntetése érdekében

22 Áttekintettük a következőket:

- o az uniós jogszabályi keret: ellenőriztük, hogy a keret kiterjed-e a hajók fő szennyezési forrásaira;
- o a kapcsolódó kockázatok tekintetében fennmaradó hiányosságok megszüntetése érdekében hozott bizottsági intézkedések.

Ez a szakasz a hajóbontással, az elvesztett konténerekkel, a hajóroncsokkal, a lőszerekkel és a füstgáztisztító rendszerekkel kapcsolatos megállapításainkat mutatja be.

Hajók lebontása és újrafeldolgozása

23 Nemzetközi szinten 2025 júniusában lép hatályba a hajók biztonságos és környezetkímélő újrafeldolgozásáról szóló 2009. évi hongkongi nemzetközi egyezmény. Az egyezmény kiterjed a hajó-újrafeldolgozó létesítmények üzemeltetésére és a hajó-újrafeldolgozásra vonatkozó végrehajtási mechanizmus létrehozására, amely mechanizmus tanúsítási és beszámolási követelményeket egyaránt magában foglal. 2024. szeptember 30-ig tíz part menti és egy nem part menti uniós tagállam ratifikálta az egyezményt.

24 Uniós szinten a hajók újrafeldolgozásáról szóló [1257/2013/EU rendelet](#) alkalmazandó az uniós lobogó alatt közlekedő hajókra, amely már jelenleg is végrehajtja a hongkongi egyezményt, bár szigorúbb követelményekkel. 2018. december 31. óta az Európai Unió lobogója alatt közlekedő, 500 bruttó tonnatartalom feletti kereskedelmi hajókat csak az Unió által jóváhagyott hajó-újrafeldolgozó létesítményekben lehet újrafeldolgozni.

25 A hajótulajdonosok azonban megkerülhetik ezt a kötelezettséget, amennyiben hajójuk bontása előtt uniós lobogójukat nem uniósra cserélik. 2022-ben a világ összes flottájának 14,2%-a uniós lobogó alatt közlekedett, az elhasználódott hajóknak azonban csak 6,1%-a tartozott uniós lobogó alá. Az elmúlt években [egyes német hajótulajdonosok ellen vizsgálat indult](#) a hajó-újrafeldolgozási kötelezettségek megsértésének gyanúja miatt.

26 2017-ben a Bizottság [jelentést](#) tett közzé „egy, a hajók biztonságos és környezetkímélő újrafeldolgozását előmozdítani hivatott pénzügyi eszköz kivitelezhetőségéről”. Ebben arra a következtetésre jutott, hogy további elemzésre van szükség. A Bizottság jelenleg újraértékeli ezt a lehetőséget, emellett megkezdte a hajók újrafeldolgozásáról szóló rendelet értékelését is, amelyet a tervek szerint 2024 végéig fog lezárni.

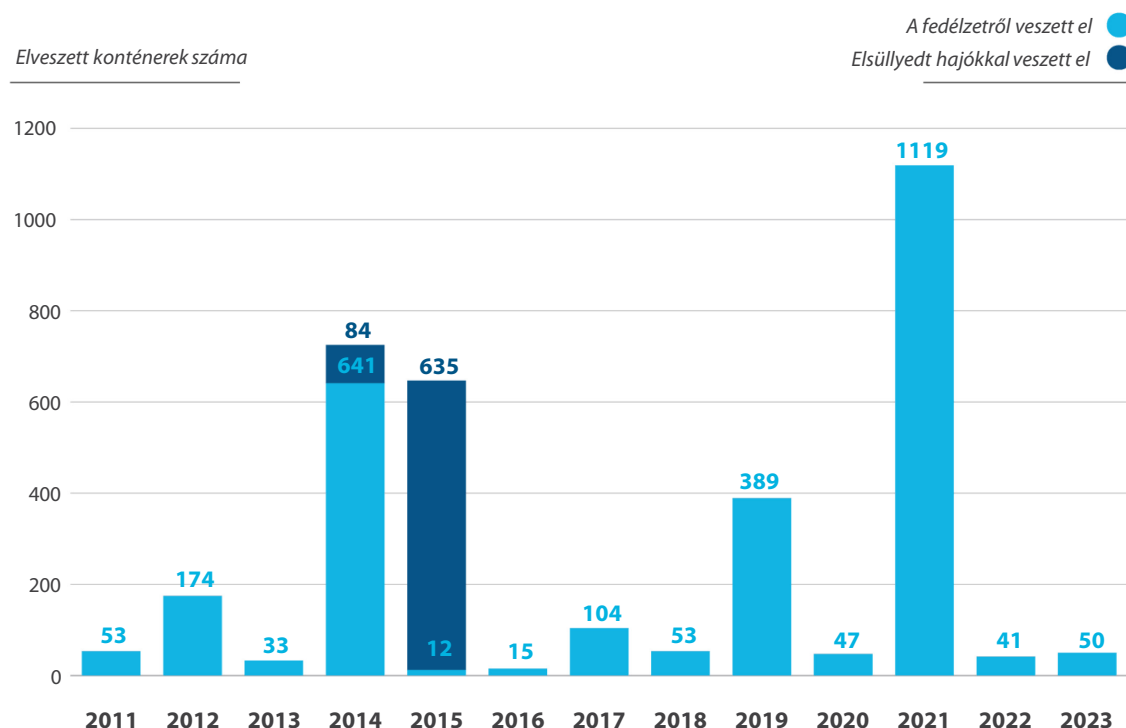
A tengeren elvesztett konténerek

27 Előfordulhat, hogy a nem megfelelő tárolás, baleset vagy kedvezőtlen időjárási viszonyok miatt szállítótartályokat szállítás közben elveszítene a tengeren. Ilyenkor szennyezési forrást jelenthetnek, főként akkor, ha veszélyes anyagokat vagy műanyag pelletet bocsátanak ki a tengerbe. Az elvesztett konténerek maguk is okozhatnak baleseteket, amelyek újabb tengervíz-szennyezéshez vezetnek.

28 Nemzetközi szinten az 1973. évi MARPOL-egyezmény és az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény előírja a hajó parancsnoka számára, hogy jelentse a legközelebbi parti államnak, ha veszélyes árukat vagy anyagokat szállító konténerek vesznek el a fedélzetről. 2024 júniusában az IMO módosításokat fogadott el az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú rendeleteiben, és 2026 januárjától a tengeren elvesztett valamennyi konténerre vonatkozóan kötelezővé teszi a beszámolást. Az IMO jelenleg is dolgozik azon, hogyan lehet megelőzni a konténerek elvesztését.

29 Ami az uniós szintet illeti, a 2002/59/EK irányelv előírja a tagállamok számára, hogy gondoskodjanak arról, hogy a hajóparancsnok haladéktalanul jelentse az elvesztett konténereket az érintett parti államnak. Emellett a 2009/18/EK irányelv értelmében a tagállamoknak nyilvántartást kell vezetniük a tengereiken, illetve a lobogójukat viselő hajókról elvesztett konténerekről az Európai Tengeri Balesetek Információs Platformján. Nincs azonban garancia arra, hogy minden veszteséget valóban bejelentenek. A platform adatai szerint az uniós tengereken elvesztett konténerek száma (beleértve az elsüllyedt hajók elvesztett konténereit is) évről évre jelentősen eltér (lásd: 7. ábra).

7. ábra. A tengeren elvesztett konténerek száma az Európai Unióban, 2011–2023



Forrás: Európai Számvevőszék, bizottsági adatok alapján.

30 Az elvesztett konténerek közül csak [nagyon keveset](#) tudnak kiemelni a tengerből. A francia hatóságok becslése szerint az Atlanti-óceánon és a La Manche csatorna/Északi-tenger térségében 2003 és 2014 között elvesztett 1200 konténerből csak 49-et sikerült kiemelni a tengerből, ami körülbelül 4%-nak felel meg.

31 A [mikroműanyag-szennyezésről szóló bizottsági hatásvizsgálat](#) szerint a tengeren vagy a szárazföldön elvesztett műanyag pelleték az uniós környezetbe véletlenszerűen kibocsátott mikroműanyagok harmadik legjelentősebb forrása. 2019-ben és 2020-ban két műanyag pelletszállítmány veszett el, aminek következtében először [550 millió pellet \(11 tonna\)](#), majd [650 millió pellet \(13 tonna\)](#) került az Északi-tengerbe. 2024 márciusában az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottsága [ajánlásokat hagyott jóvá a műanyag pelleték tengeri szállítására](#) vonatkozóan. A műanyag pelleték környezetbe jutásának megelőzésére irányuló [bizottsági rendeletjavaslattal](#) kapcsolatos [jogalkotási folyamat](#) jelenleg zajlik.

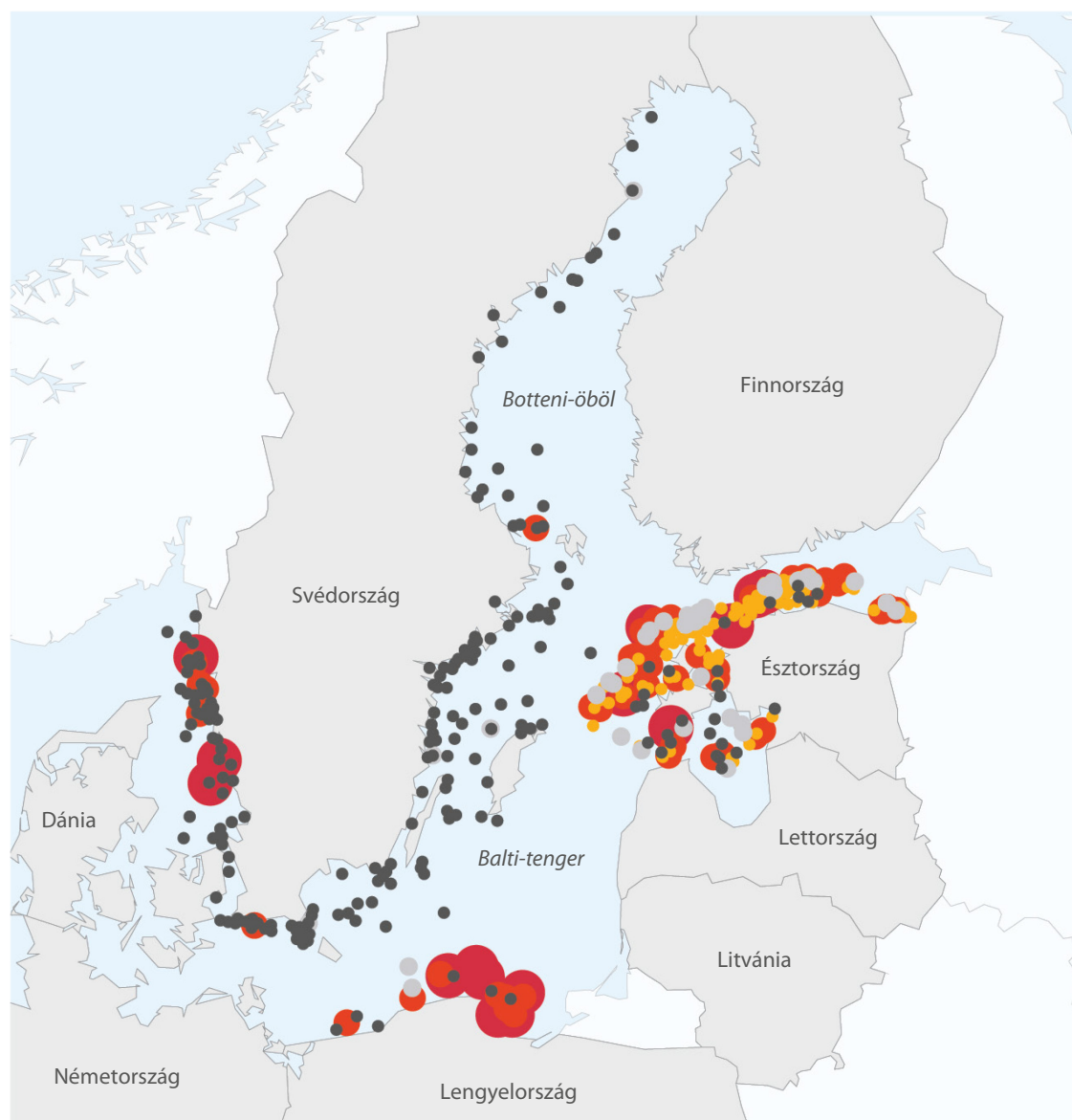
Hajótörések

32 Az uniós tengereken található roncsok, például az elsüllyedt hadihajók, teherhajók, olajszállító tartályhajók, vegyszerszállító tartályhajók vagy halászhajók mind lehetséges szennyezési forrást jelentenek. Az ezekben tárolt vegyi anyagok és nehéz fűtőolaj fokozatosan kijuthatnak a tengeri környezetbe. A HELCOM forrásai szerint a [MARE Alapítvány](#) tudósai úgy becsülik, hogy a 8–10 ezer balti-tengeri roncs közül legalább 100 nem biztonságos, mivel üzemanyagot vagy veszélyes anyagokat tartalmaznak, és a partvonalától kevesebb mint 10 tengeri mérföldre vannak (lásd: [8. ábra](#)).

8. ábra. Veszélyes hajóroncsok Észtország, Lengyelország és Svédország partjainál

Hajóroncs hossza

- Ismeretlen hosszúságú hajóroncs
- < 30m
- 30–50 m
- 50–100 m
- 100–227 m



© HELCOM Map and data service. Adatkészlet: Hazardous wrecks in the Baltic Sea, legutóbbi frissítés: 2023. június 22.

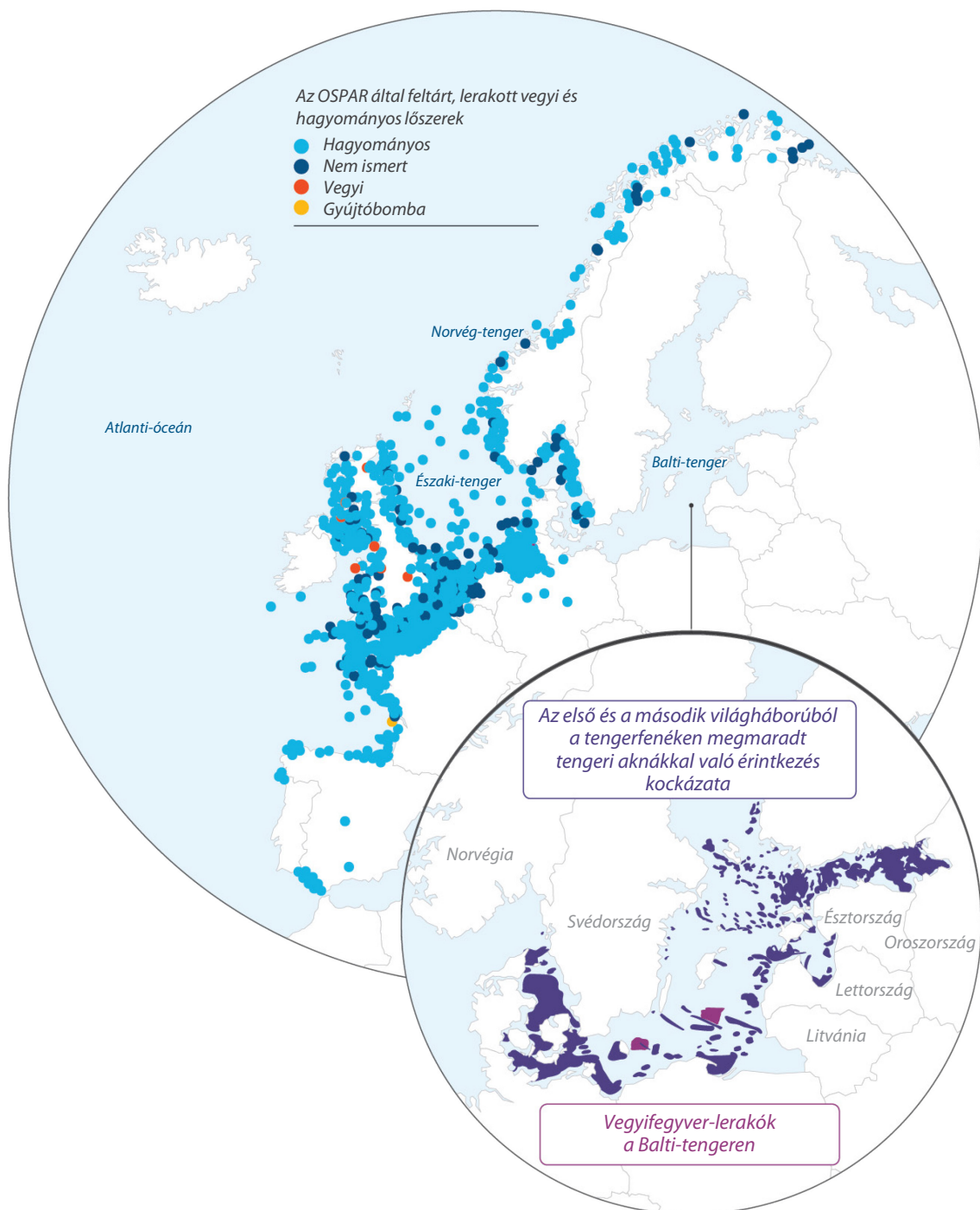
33 A német hatóságok becslése szerint Németország északi-tengeri területén körülbelül 1000, balti-tengeri területén pedig 500 roncs található. A **német hatóságoknak** azonban nincs tudomása a hajótörés tárgyát képező rakományok jellegéről. Franciaországban a francia haditengerészeti vízrajzi és oceanográfiai szolgálat (SHOM) **4700, 40 méternél hosszabb roncsot** tart nyilván. Ezeket a hajókat 1914 után helyezték üzembe, és a kontinentális és tengerentúli Franciaország kizárólagos gazdasági övezetében találhatók.

34 Nemzetközi szinten a 2007. évi nairobi egyezmény azon roncsok eltávolítására vonatkozóan állapít meg szabályokat, amelyek káros hatással lehetnek a tengeri környezetre. 2024. szeptember 30-ig az egyezményt 14 part menti és 1 nem part menti uniós tagállam ratifikálta. A 2024 novemberében módosított PSC-irányelv a nairobi egyezményt az uniós jogi keret részévé tette.

Lőszerek

35 A tengerbe merült lőszerek a korrózió előrehaladtával mérgező anyagokat bocsáthatnak ki. Az OSPAR gyűjti az Atlanti-óceán északkeleti részén feltárt, felszín alatti lőszerekről szóló jelentéseket. Beszámolójuk szerint évente mintegy **900 alkalommal kerülnek felszínre lőszerek**, mégpedig az esetek több mint felében oly módon, hogy belegabalyodnak a halászhálókba. A **HELCOM** becslése szerint 1946 óta 40 000 tonna vegyi lőszert dobtak a Balti-tengerbe (lásd: **9. ábra**). A német hatóságok **becslése** szerint a német tengerekben 1,6 millió tonna hagyományos és mintegy 5100 tonna vegyi lőszer található.

9. ábra. Az OSPAR hatálya alá tartozó tengeri területeken feltárt hagyományos, vegyi vagy ismeretlen lőszer, valamint balti-tengeri vegyifegyver-lerakók és lehetséges aknák



© OSPAR Data and Information Management System (adatkészlet: [OSPAR Encounters with Munitions 1999-2021](#)) és © HELCOM Map and data service (adatkészletek: *Chemical weapons dumpsites in the Baltic Sea* és *Baltic Ordnance Safety Board map of the risks of encounter remaining WW1 & WW2 sea-mines on the seabed*).

36 Nemzetközi szinten az 1972. évi [londoni egyezmény](#) általában tiltja a hulladékok – köztük a vegyi fegyverek – tengerbe történő lerakását. Ez a szabályrendszer teljes mértékben beépült az 1996. évi [londoni jegyzőkönyvbe](#) is. 2024. szeptember 30-ig az egyezményt 18 part menti és 2 nem part menti uniós tagállam, a jegyzőkönyvet pedig 13 part menti és 1 nem part menti uniós tagállam ratifikálta.

37 Ami az uniós szintet illeti, sem az egyezményt, sem a jegyzőkönyvet nem építették be az uniós jogba. Az [Unió 2014. évi tengerhajózási biztonsági stratégiája](#) megállapította, hogy a tengerbe dobott vegyi fegyverek és a fel nem robbant hadianyagok tengeri védelmi fenyegetést jelentenek. Az ezt követően kidolgozott [részletes cselekvési tervben](#) szereplő 130 intézkedés közül három kapcsolódott a lőszerkehez. Az Unió tengerhajózási biztonsági stratégiájára vonatkozó felülvizsgált cselekvési terv végrehajtásáról szóló [2020. évi jelentés](#) egyéb intézkedésekről, például tájékoztató rendezvényekről is beszámolt, és annak nyomán együttműködés alakult ki és két kutatási projekt is megkezdődött. A visszanyert lőszer mennyiségére vonatkozóan azonban nem került említésre konkrét eredmény.

Füstgáztisztító rendszerek

38 Az [IMO-előírások](#) a levegőszennyezés csökkentése érdekében többször is korlátozó küszöbértékeket határoztak meg a hajók üzemanyagában található kénre vonatkozóan. Az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről szóló [\(EU\) 2016/802 irányelvben](#) meghatározott határértékek az IMO rendeleteihez igazodnak. A hajók kéntartalmára vonatkozó legszigorúbb előírás (0,1%) továbbra is százszor kevésbé szigorú, mint az Unióban 2009 óta hatályban lévő, a közúti dízelolajra és benzinre vonatkozó kéntartalom (0,001%).

39 Hogy megfeleljenek a kéntartalomra vonatkozó előírásoknak, a hajók vagy tisztább üzemanyagot használhatnak, vagy füstgáztisztító rendszereket (tisztítóberendezéseket) szerelhetnek fel. Ezek az eszközök víz felhasználásával lekötik a füstgázokban található kén-oxidot, és a víz így szennyezett mosóvízzé válik, amit a hajók gyakran a tengerbe engednek.

40 Az uniós tengereken engedélyezett a tisztítóberendezések használata, bár egyes [tagállamok korlátozzák azok használatát](#). A [füstgáztisztító rendszerekre vonatkozó 2021. évi, nem kötelező erejű IMO-iránymutatások](#) kibocsátási kritériumokat és koncentrációs határértékeket határoznak meg a mosóvízben található, füstgázból származó káros anyagokra vonatkozóan. A hajók okozta szennyezésre vonatkozó aktualizált uniós jogszabályok értelmében (lásd: [1. háttérmagyarázat](#)) kibocsátási tilalom vonatkozik azokra a kéntartalmú mosóvizekre, amelyek nem felelnek meg az IMO által a káros anyagokra vonatkozóan meghatározott kibocsátási kritériumoknak.

Hiányosságok jellemzik a hajók okozta szennyezéssel foglalkozó uniós szabályok végrehajtását és érvényesítését

41 Megvizsgáltuk, hogy a Bizottság és a tagállamok által végrehajtott szakpolitikák és intézkedések segítették-e a hajók által okozott szennyezés kezelését, és hogy azokat megfelelően érvényesítették-e. A következőket ellenőriztük:

- a Bizottság és az [Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség \(EMSA\)](#) eredményes eszközöket biztosított-e a tagállamok számára a hajók okozta szennyezés észleléséhez és kezeléséhez, és a tagállamok igénybe vették-e azokat;
- a Bizottság és a tagállamok ellenőrzések és vizsgálatok révén biztosították-e az uniós jogszabályok betartását, és fogadtak-e el szankciókat a jogsértések esetére;
- a tagállamok biztosították-e a halászeszközökre vonatkozó uniós jogszabályok időben történő végrehajtását;
- teremtettek-e hozzáadott értéket az uniós finanszírozású projektek.

Az EMSA eszközeinek és tengeri szolgáltatásainak vannak korlátai, és a tagállamok nem használták ki kellőképpen azokat

42 Az EMSA a hajók műholdas megfigyelésével, nagy mennyiségű kibocsátások felderítésére képes kísérleti drónnal és szennyezésselhárító hajókkal támogatja a tagállamokat.

Műholdas megfigyelés

43 A tengeri környezetbe kerülő olaj mennyisége az információforrástól, az alkalmazott módszertantól és a hatókörtől függően évente 1 és 4,5 millió tonna között mozog világszerte¹. A [hajók okozta szennyezésről szóló irányelv módosításához készített, 2023. évi bizottsági hatásvizsgálat](#) szerint noha a hajók által okozott szennyezés elsődleges forrásai a tengeri balesetek, az olajszennyezés nagy része ezzel szemben szándékos kibocsátásokból, például tartálytisztítási műveletekből és hulladéklerakásból származik. A hatásvizsgálat arra is rámutatott, hogy a hajók okozta olajszennyezéssel kapcsolatos információk terén jelentős hiányosságok tapasztalhatók az Unióban.

¹ *Oiling the oceans, in 2014 world ocean review*, az ESA kiadványa az olajszennyezésről, *Dispersants as an oil spill clean-up technique in the marine environment*, az ITOPF tartályhajókból származó szennyezésre vonatkozó, 2023. évi statisztikai adatai.

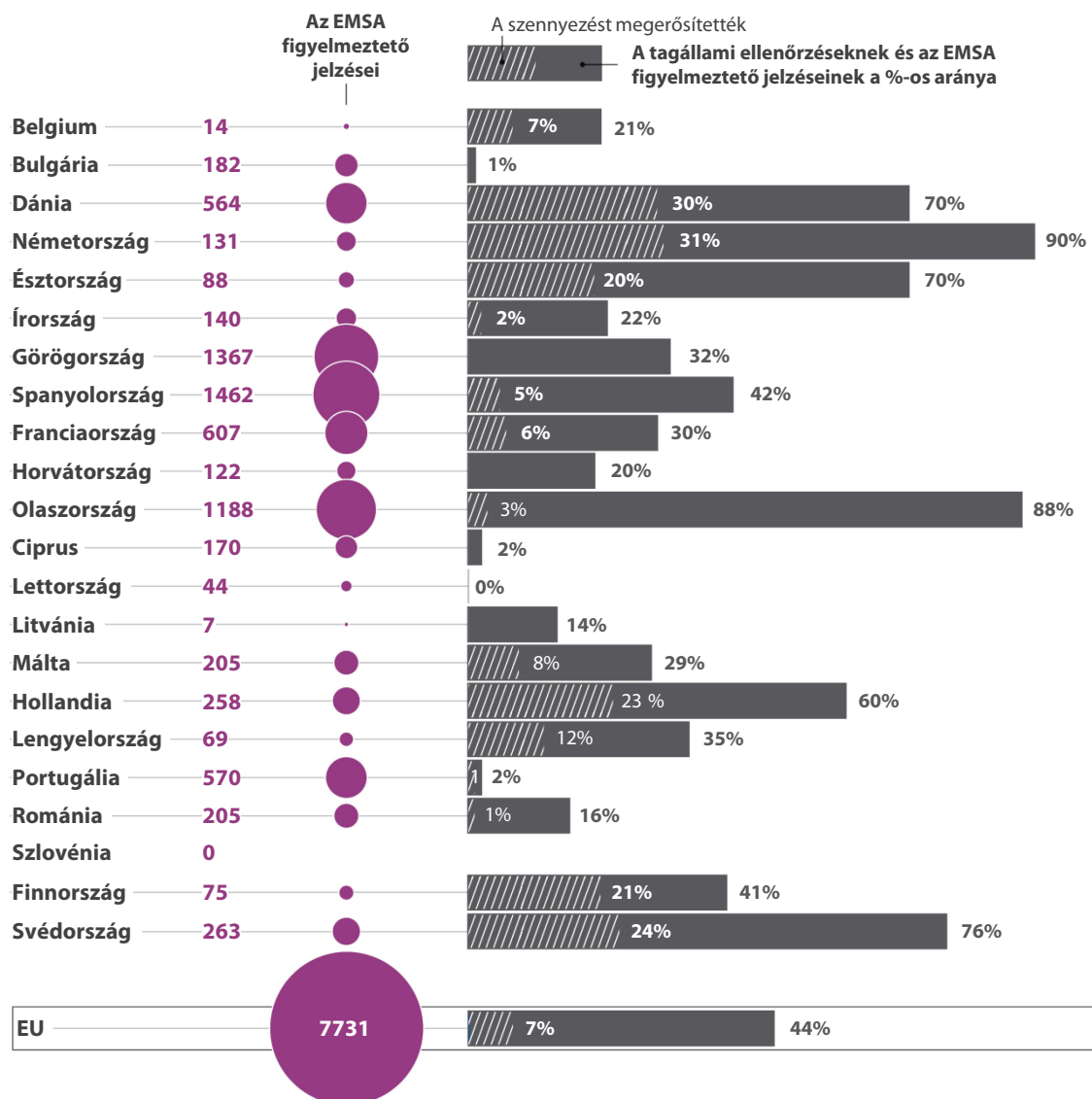
44 Az EMSA 2007 óta működteti az európai műholdas olajszennyezés-figyelő szolgálatot ([CleanSeaNet](#)), amelynek feladata a lehetséges szennyezési események felügyelete és korai felismerése, valamint az esetlegesen felelős hajó azonosítása. A rendszer működése attól függ, hogy rendelkezésre állnak-e műholdas képek. A [műholdak](#) ugyanis csak azokról a területekről rögzítenek képeket, amelyek felett átrepülnek. Előfordulhat az is, hogy meghibásodnak, 2022-ben Németországban például az egyik műholdról a várt képek 13%-a nem érkezett be.

45 A CleanSeaNet célja az esetleges olajszennyezések észlelése, de más szennyező anyagokat (pl. szennyvíz, hulladék) vagy természetesen előforduló jelenségeket, például algákat vagy jeget is jelezhet. A kémiai szennyező anyagokat nehezebb kimutatni, mivel azok gyakran láthatatlanok. Az EMSA szakértői hálózatot hozott létre (*Marine Intervention in Chemical Emergencies Network*, [MAR-ICE](#)), amely tájékoztatást és tanácsadást nyújt a tengeri vészhelyzetek kapcsán érintett vegyi anyagokkal kapcsolatban. A módosított SSP-irányelv célja a CleanSeaNet fejlesztése és további szennyező anyagokkal kapcsolatos információkkal való kiegészítése.

46 A CleanSeaNet 22 part menti uniós tagállam számára biztosít nagy felbontású műholdas felvételeket. 2023-ban a szolgáltatás összesen 5088 lehetséges szennyezési esetet jelzett az indikatív kizárólagos gazdasági övezetekben. A helyszíni ellenőrzésekért és a jogszabályok érvényesítéséért a tagállamok felelősek.

47 A 2022–2023-as EMSA-adatokra vonatkozó elemzésünk (lásd: [10. ábra](#)) rámutatott, hogy a tagállamok a CleanSeaNet riasztásainak kevesebb mint felét ellenőrizték, és csak az esetek 7%-ában erősítették meg a szennyezés tényét. A tagállamok által megerősített CleanSeaNet szennyezési riasztások százalékos aránya meglehetősen eltérő. Míg Dánia és Németország a riasztások legalább 30%-ában megerősítette a szennyezés tényét, Olaszország, noha az országok közül a legtöbb helyszíni ellenőrzést végezte (1046-ot az összesen 1188-ból), kevés esetben erősítette meg a szolgáltatás által észlelt szennyezést. A [hajók által okozott szennyezésről szóló irányelv módosításához készített, 2023. évi bizottsági hatásvizsgálat](#) végleges változata szerint annak esélye, hogy a tagállam megerősíti a szennyezés tényét, attól függ, hogy mennyi idő telik el a műholdas felvétel készítése és a szennyezés tagállam általi ellenőrzése között.

10. ábra. Az Unió part menti államaiban a CleanSeaNet által észlelt lehetséges szennyezési események és az ezek nyomán hozott intézkedések, 2022–2023



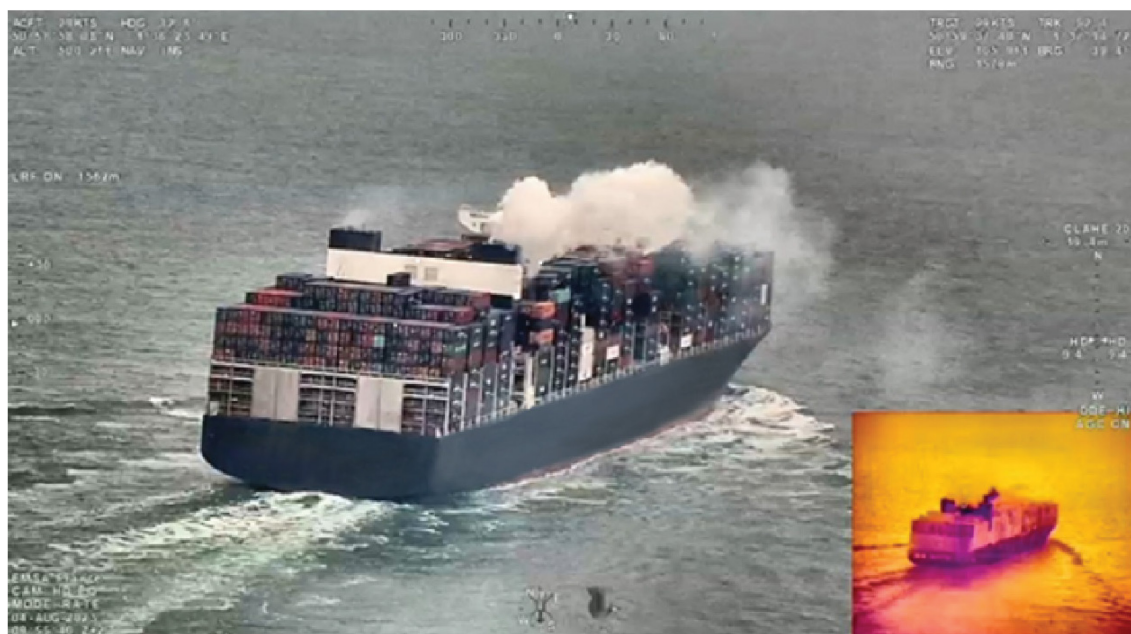
Forrás: Európai Számvevőszék, az EMSA adatai alapján.

48 A szennyezés megerősítését követően azt vissza kell követni a szennyezőig, és végrehajtási intézkedést kell alkalmazni. A fent említett hatásvizsgálat azonban arra a következtetésre jutott, hogy az SSP-irányelv nem biztosította teljes mértékben, hogy a szennyező anyagok illegális kibocsátásáért szankciókkal sújtsák a felelősöket, továbbá hogy a tagállamok viszonylag kevés esetben hoztak intézkedést és alkalmaztak szankciót az ilyen esetekben.

Drónos észlelés

49 Az EMSA 2019 óta egy drónt bocsát a tagállamok rendelkezésére, amely a hajók kén-oxid- és nitrogén-oxid-kibocsátásának mérésére alkalmas szűrős érzékelővel van felszerelve (lásd: [11. ábra](#)). Ez a fajta levegőben terjedő szennyezés végső soron gyakran a tengerbe kerül. Franciaországban és Németországban megállapítottuk, hogy a drón révén kapott eredményeket más ellenőrzésekkel is meg kell erősíteni. Összességében nagyon kevés esetben állapították meg a hajók üzemanyagainak kéntartalmáról szóló irányelv e technológiát alkalmazó országokban történő megsértését (Franciaországban egy jogsértést erősítettek meg egy három hónapos kampány során, Németországban azonban egy hasonló hosszúságú időszakban egyetlen jogsértést sem erősítettek meg).

11. ábra. A sűrű füst kéntartalmát mérő, hajóhoz közelítő drón által készített kép

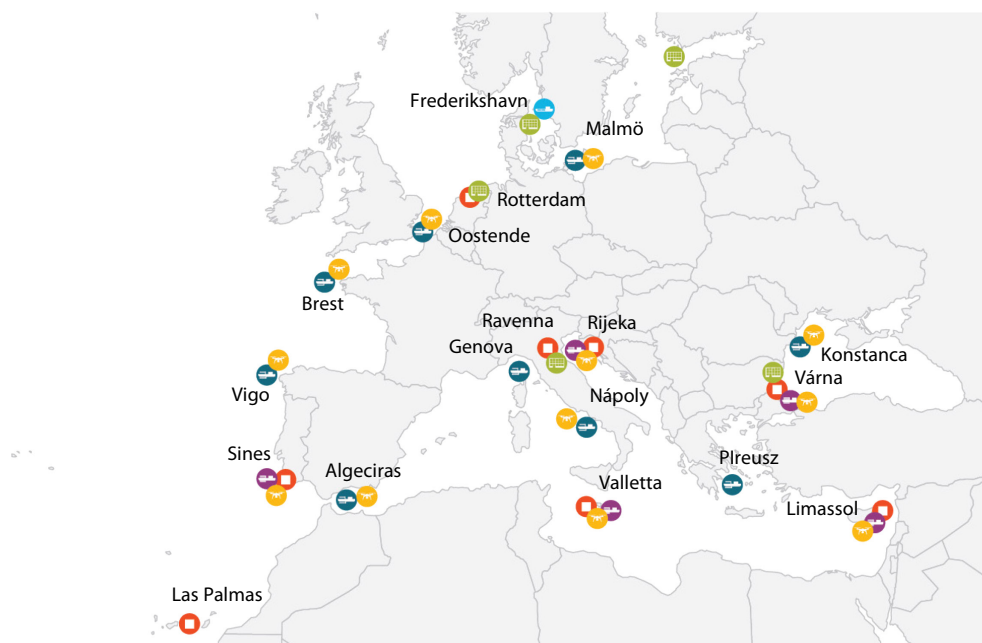
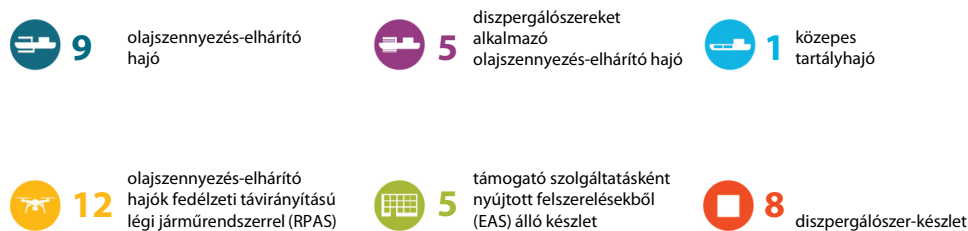


© EMSA (2023), a francia hatóságok által megrendelt RPAS szolgáltatás. (Kiegészítés a jobb alsó sarokban: Európai Számvevőszék).

Szennyezésselhárító hajók

50 A tengerszennyezési események nyomon követésére szolgáló nemzeti eszközök mellett a tagállamok igénybe vehetik a készenléti olajszennyezés-elhárító hajók EMSA által biztosított hálózatát és felszereléseit is (lásd: [12. ábra](#)). Az EMSA a tagállamok kéréseinek megfelelően helyezte el hajóit az EMSA igazgatási tanácsának jóváhagyásával. Az EMSA a tagállamokkal együtt jelenleg vizsgálja felül operatív szennyezés-reagálási szolgáltatásait, hogy azok szükség esetén megfelelően működjenek a jövőben.

12. ábra. A hajók okozta szennyezés kezelésére szolgáló EMSA-eszközök



© EMSA, 2024 végére tervezett operatív szolgáltatások.

51 2017 óta már az Európai Halászati Ellenőrző Hivatal is részt tud venni a tengerszennyezés elleni fellépésekben. Eddig három, a Hivatal által bérelt nyílt tengeri járőrhajót szereltek fel az EMSA olajszennyezés-elhárító berendezésével. Ezeket mindeddig nem vetették be szennyezési események kezelésére, mivel a tagállamok elsőként saját eszközeiket alkalmazták.

A hajók ellenőrzése és vizsgálata nem elégséges, és az illegális kibocsátásokkal kapcsolatos szankciók változó mértékűek az Unióban

Az uniós jogszabályok végrehajtására irányuló EMSA-ellenőrzések

52 A Bizottság kérésére az EMSA a tagállamokban tett látogatások révén is nyomon követi, hogy azok eredményesen hajtják-e végre és érvényesítik-e az uniós tengerészeti biztonságra és a környezetszennyezés megelőzésére irányuló uniós jogszabályokat. Az EMSA-nak minden látogatás végén jelentést kell készítenie, amelyet elküld a Bizottságnak és az érintett tagállamnak.

53 Az EMSA a honlapján ciklusok formájában teszi közzé a különböző vonatkozó jogszabályok kapcsán az uniós tagállamokban több éven keresztül tett látogatásainak és ellenőrzéseinek a listáját. A Bizottság a 2012 és 2022 közötti időszak tekintetében arra kérte az EMSA-t, hogy összpointosítson a kikötő szerinti állam általi ellenőrzésről szóló irányelvre, és az időszak egészére nézve minden egyes parti uniós tagállamot kétszer vizsgáljon meg. A hajók által okozott szennyezésről szóló irányelvvel kapcsolatban azonban az EMSA nem végzett helyszíni vizsgálatokat. 2024-ben az EMSA megkezdte a kikötői befogadólétesítményekről szóló irányelv ellenőrzési ciklusát.

Kikötői befogadólétesítmények

54 A kikötői befogadólétesítményekről szóló irányelv előírja a tagállamok számára, hogy a hajók által termelt különböző típusú hulladékok számára hozzanak létre megfelelő kikötői befogadólétesítményeket. A hajóknak a kikötő elhagyása előtt minden hulladékot ártalmatlanítaniuk kell, kivéve, ha erre a célra elegendő tárolókapacitás áll rendelkezésükre a következő útiterv szerinti kikötő eléréséhez.

55 Az általunk felkeresett tagállamokban hiányosságok mutatkoztak a PRF-irányelv végrehajtásában és érvényesítésében. 2020-ban a francia hatóságok arról számoltak be, hogy a kikötői befogadólétesítmények nem feleltek meg annak a rendszernek, amely szerint a hulladékot a fedélzeten szétválogatták. Németországban egy 2023. évi tanulmány jelentős hiányosságokat tárt fel a különböző szövetségi államok kikötőit illetően, például nem állt rendelkezésre elég információ a korábbi és a tervezett ártalmatlanításokról.

56 2022 óta a PRF-irányelv a kikötőikbe befutó hajók 15%-ának ellenőrzésére kötelezi a tagállamokat. Az ellenőrzések során megvizsgálják, hogy a hajók betartják-e a hulladékgazdálkodásra vonatkozó szabályokat, különös tekintettel a megfelelő bejelentésre, beszámolásra és a kikötői befogadólétesítmények hulladékártalmatlanításra való tényleges használatára.

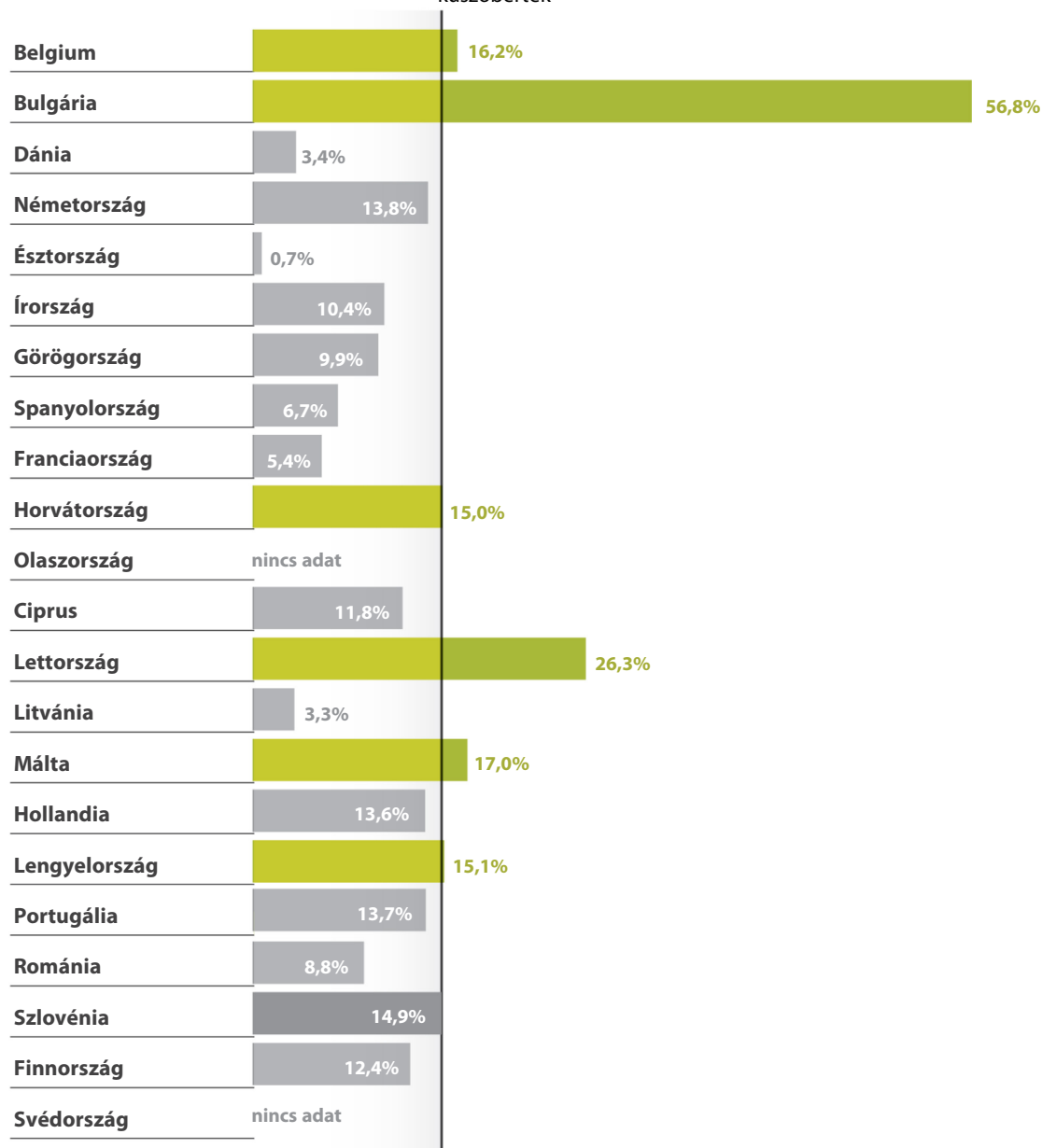
57 A tagállamoknak adatokat kell gyűjteniük az elvégzett ellenőrzésekről, rögzítve többek között az ellenőrzések számát, a vizsgált hajótípusokat és az ellenőrzések eredményeit. Az adatokat folyamatosan frissíteniük kell, és azokról be kell számolniuk az EMSA-nak. Az EMSA adatainak elemzése azt mutatja, hogy 2023-ban hat tagállam teljesítette a 15%-os célt (lásd: 13. ábra). Két tagállam nem szolgáltatott adatokat, öt tagállam pedig a célérték felét sem érte el.

13. ábra. A PRF-irányelv által meghatározott, a hajóellenőrzésre vonatkozó 15%-os cél megvalósulása 2023-ban

A PRF-ellenőrzések %-os aránya (2023)

■ a küszöbérték fölött
■ a küszöbérték alatt

PRF-ellenőrzés:
15%-os
küszöbérték



Forrás: az Európai Számvevőszék számításai az EMSA adatai alapján.

58 A német hatóságok magyarázata szerint a cél főként személyzeti problémák és a regionális szintű ellenőrzések számával kapcsolatos nem egyértelmű megfogalmazás miatt nem teljesült. Megállapítottuk, hogy a francia hatóságok a PRF-irányelv késedelmes átültetése miatt 2022-ben nem végeztek hajóellenőrzést az irányelv alapján. A Bizottság arról tájékoztatott bennünket, hogy emellett a beszámolásban is észlelt hiányosságokat (nem tartották be az ellenőrzések 15%-os küszöbértékét vagy alacsony volt az adatszolgáltatás aránya).

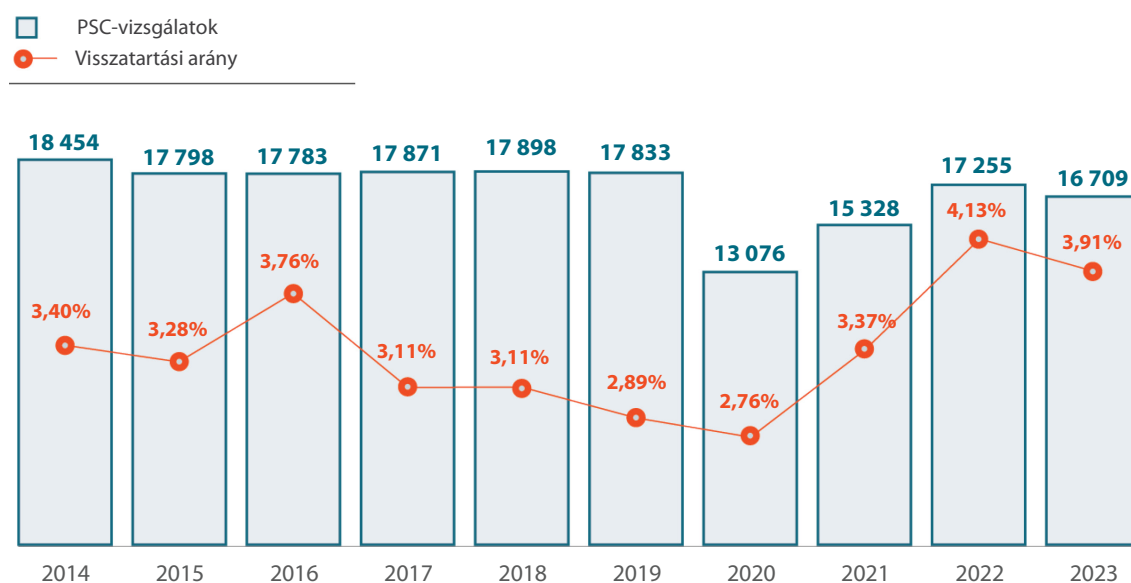
A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés

59 A PSC-irányelv közös kritériumokat határoz meg a külföldi hajók nemzeti kikötőkben történő ellenőrzésére vonatkozóan, és harmonizált eljárásokat vezet be az ellenőrzésre és a visszatartásra nézve. A hajókat kockázati profiljuk és egyéb prioritások figyelembevételével **választják ki** PSC-vizsgálatra. Megállapítottuk, hogy 2023-ban 11 tagállam nem teljesítette ellenőrzési célértékeit.

60 Elemeztük a 2014 óta tagállami szinten végzett PSC-vizsgálatok során feltárt hiányosságokra vonatkozó EMSA-adatokat. A leggyakoribb jogsértések közé tartoztak a hulladékkezelési tervekkel, a fedélzeti munkafeltételekkel és a fedélzeti szennyvíztisztító berendezésekkel kapcsolatos problémák. 2014 és 2023 között a tagállamok összesen közel 16 000 ilyen hiányosságot tártak fel. 2019 és 2023 között a hiányosságok száma több mint 40%-kal nőtt.

61 A tagállamok dönthetnek úgy, hogy a hajókat mindaddig a kikötőben tartják, amíg a PSC-irányelv szerinti ellenőrzések során feltárt főbb hiányosságokat nem kezelik, illetve nem orvosolják. Ezt nevezik „visszatartásnak”. A **14. ábra** tanúsága szerint a PSC-vizsgálatokat követően az esetek 3–4%-ában folyamodnak visszatartáshoz.

14. ábra. A PSC-vizsgálatok és a visszatartások aránya az uniós kikötőkben, 2014–2023



Forrás: Számvevőszéki elemzés, az EMSA adatai alapján.

Az illegális kibocsátásokra vonatkozó szankciók

62 Az SSP-irányelv értelmében a szennyező anyagok illegális kibocsátásáért felelős személyeket szankciókkal kell sújtani. Az SSP-irányelv módosítására irányuló javaslatot kísérő [2023. évi hatásvizsgálatában](#) a Bizottság arról számolt be, hogy az irányelv értelmezése tagállamonként eltérő. Nincs közös meghatározás arra vonatkozóan, hogy mi minősül „jelentős” vagy „csekély” szennyezési esetnek, ami utat nyit a hasonló jellegű szennyezési kibocsátások tagállamonként eltérő kezelésének. A Bizottság tanulmánya emellett a lehetséges szankciókkal és az alkalmazott jogi eljárásokkal kapcsolatos gyakorlatok széles skálájáról is beszámolt.

63 Összességében a Bizottság hatásvizsgálata azt emelte ki, hogy a szennyező anyagokat illegálisan a tengerbe kibocsátó hajókat ritkán sújtják eredményes vagy visszatartó erejű szankciókkal, és büntetőeljárást is ritkán indítanak. A felülvizsgált SSP-irányelv kötelező eszközt vezet be, amely révén a tagállamoknak jelentést kell tenniük az alkalmazott szankciókról. Nem vezet be azonban harmonizált [uniós szankciórendszert](#).

A halászeszközökre vonatkozó legújabb uniós jogszabályok tagállami szintű végrehajtása még nem fejeződött be

64 A hátrahagyott, elveszített vagy más módon a környezetbe juttatott halászeszközöket, amelyekre jelentésünkben egyszerűen „elveszített halászeszközökként” hivatkozunk, a halászhajók okozta műanyagszennyezés forrásai között kell említeni. A halászati ellenőrzésről szóló [1224/2009/EK rendelet](#)² előírja, hogy amennyiben az uniós halászhajó az eszközöket vagy azok egy részét elveszítette, a parancsnoka a lehető leghamarabb tegyen kísérletet azok kiemelésére. Az elveszített halászeszközök kiemelése kapcsán a tagállamok kötelesek jelenteni a Bizottságnak az elkövetett jogsértéseket.

65 A Bizottság ugyanakkor arról tájékoztatott bennünket, hogy csak kisszámú tagállam jelentett be jogsértést. A 2009. évi halászati ellenőrzésről szóló rendelet 2015 és 2019 közötti alkalmazásáról szóló 2021. évi bizottsági [összegző jelentés](#) tartalmazott némi információt az elveszített halászeszközök kiemelése kapcsán feltárt jogsértések számáról. A 93 ilyen jogsértésből 86-ot Spanyolország jelentett be. Franciaország, illetve Németország esetében nem jelentettek ilyen jogsértést.

² A halászati ellenőrzésről szóló [1224/2009/EK rendelet](#) 48. cikke.

66 A korábbi halászati ellenőrzésről szóló rendeletet módosító új [\(EU\) 2023/2842 rendelet](#) értelmében a halászhajók hajónaplóinak tartalmazniuk kell információkat a halászeszközökről, és ezekben az elveszített halászeszközökre vonatkozó adatokat is nyilván kell tartani. A tagállamoknak össze kell gyűjteniük és rögzíteniük kell az elveszített halászeszközökre vonatkozó információkat, és kérésre meg kell küldeniük azokat a Bizottságnak vagy az Európai Halászati Ellenőrző Hivatalnak. Az új rendelkezések közé tartozik a halászeszközök kiemeléséhez szükséges felszereléseknek a halászati vizsgálatok során történő ellenőrzése, valamint a halászeszközök tengeren történő illegális lerakásának súlyos jogsértéssé tétele. A tagállamok jelenleg az új rendelet végrehajtásának kezdeti szakaszában járnak.

67 A PRF-irányelv 2019. évi felülvizsgálata előtt a kikötők felszámíthatták a halászoknak a hátrahagyott, elveszített vagy más módon a környezetbe juttatott halászeszközök partra szállításának költségét. A PRF-irányelv ezt a visszatartó tényezőt megszüntette azzal, hogy közvetett díjat vezetett be tekintet nélkül arra, hogy adnak-e le hulladékot a kikötői befogadólétesítménynek;

68 Az egyszer használatos műanyagokról szóló [\(EU\) 2019/904 irányelv](#) értelmében 2024. december 31-éig be kellett vezetni a kiterjesztett gyártói felelősségi rendszereket, így a gyártók immár pénzügyi felelősséggel tartoznak a műanyagot tartalmazó, hulladékká vált halászeszközök gyűjtéséért, szállításáért és feldolgozásáért. Ezzel részben fedezhetők lesznek a halászok által partra szállított halászeszközökből származó műanyagok kezelési költségei.

69 Megállapítottuk, hogy az általunk felkeresett tagállamok még nem vezették be teljes körűen a halászeszközök gyártóira vonatkozó kiterjesztett gyártói felelősségi rendszereket (lásd: [2. háttérmagyarázat](#)).

2. háttérmagyarázat

Kiterjesztett gyártói felelősség a halászeszközök esetében

Németországban a hatóságok, a műanyag halászeszközök gyártói, egy nem kormányzati szervezet és egyes kikötők üzemeltetői közötti [közjogi szerződés](#) 2021-ben kiterjesztett gyártói felelősségi rendszert hozott létre. A nem kormányzati szervezet a részt vevő kikötőkben összegyűjti az elhasználdott halászeszközöket, biztosítja azok megfelelő és káros hatással nem járó ártalmatlanítását, és emellett tájékoztató tevékenységeket is folytat. A hét legnagyobb németországi haláskikötőből négy részese a szerződésnek.

Franciaországban a [Coopération maritime](#) nevű szövetség 2019 óta működik együtt a halászeszközök gyártóival a kiterjesztett gyártói felelősségi rendszer önkéntes megállapodás keretében történő végrehajtása érdekében. A francia hatóságok törekvése, hogy 2024. december 31-ig sor kerüljön a megállapodás megkötésére. Ellenkező esetben szabályozási eszközökkel szándékozzák érvényesíteni a kiterjesztett gyártói felelősségi rendszert.

70 Az egyszer használatos műanyagokról szóló irányelv azt is előírja a tagállamok számára, hogy minden naptári évre vonatkozóan és az adatgyűjtés évének végétől számított 18 hónapon belül beszámoljanak a Bizottságnak az adott tagállamban forgalomba hozott, műanyagot tartalmazó halászeszközökről és a tengeren begyűjtött, hulladékká vált halászeszközökről. Az első adatszolgáltatási időszak a 2022. évi naptári év volt. A 2022. évi konszolidált piaci adatok, amelyeket a tagállamoknak 2024. június 30-ig kellett volna jelenteniük a Bizottságnak, végül 2024 novemberére álltak rendelkezésre.

Az uniós források megfelelő projekteket támogattak, de az eredmények kiterjesztett alkalmazása nehézségekbe ütközött

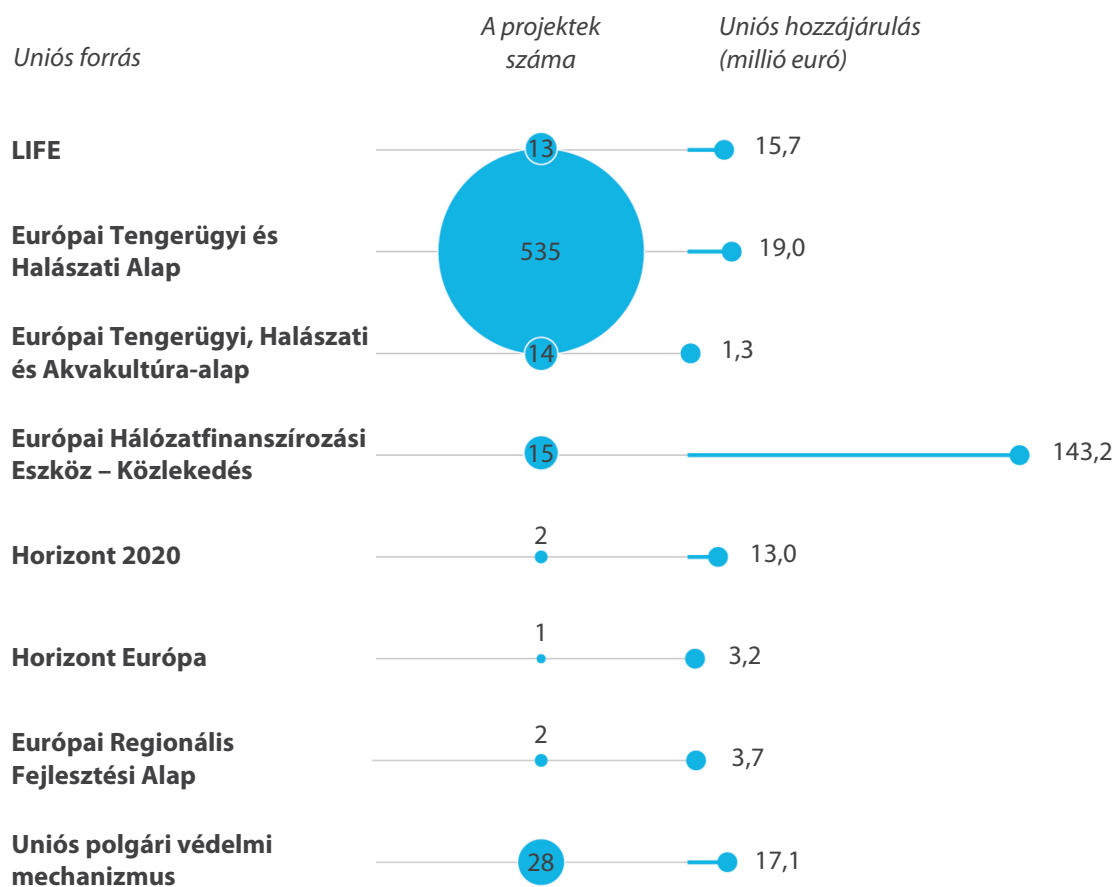
71 A hajók által okozott szennyezés kezelésére irányuló projektek finanszírozására több uniós eszköz is felhasználható, az alábbi felsorolás szerint.

- A LIFE program, egy környezetvédelmi projekteket támogató uniós finanszírozási eszköz.
- A 2014–2020-as költségvetési időszakban működő Európai Tengerügyi és Halászati Alap és annak utódja, a 2021–2027-es költségvetési időszakban működő Európai Tengerügyi, Halászati és Akvakultúra-alap, amelyek a közös halászati politika és az uniós integrált tengerpolitika végrehajtását támogatják.

- Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz, amely a transzeurópai infrastruktúrák három csoportját – az energiaügyet, a közlekedést és a digitális infrastruktúrát – támogatja.
- Az Európai Regionális Fejlesztési Alap, amely a különböző uniós tagállamok és a szomszédos országok között előmozdítja a regionális együttműködést és fejlesztést. A halászhálók mint tengeri műanyagforrás kérdésével például ez az Alap az Interreg-projekteken keresztül foglalkozik.
- A 2014–2020-as időszakra vonatkozó Horizont 2020 és a 2021–2027-es időszakra vonatkozó Horizont Európa programok, amelyek a tengerszennyezés csökkentésére irányuló kutatást támogatják.
- Az uniós polgári védelmi mechanizmus, amely a tengerszennyezéssel kapcsolatos megelőzési és felkészültségi projektek és teljes körű gyakorlatok társfinanszírozására is kiterjed.

72 Arra kértük az érintett bizottsági főigazgatóságokat, végrehajtó ügynökségeket és az általunk felkeresett tagállamokat, hogy állítsák össze az uniós tengereken a hajók által okozott szennyezés kezelésére irányuló, 2014 és 2023 közötti uniós projektek listáját. A kapott információk alapján az ilyen – főként a kikötői hulladékfogadó létesítmények javítására, valamint a halászhálók összegyűjtésére és kutatásra irányuló – projektek uniós finanszírozása a 2014–2023-as időszakban több mint 216 millió eurót tett ki (lásd: [15. ábra](#)). Ezek az információk azonban hiányosak, mivel olyan releváns, uniós finanszírozású projekteket is találtunk, amelyek nem szerepelnek a Bizottság adataiban. A francia és a német hatóságok szintén csak részleges adatokat szolgáltatottak.

15. ábra. Az uniós tengereken a hajók által okozott szennyezés kezelésével kapcsolatos uniós projektek, 2014–2023



Forrás: Európai Számvevőszék, az Európai Bizottság és a CINEA által szolgáltatott adatok alapján.

73 Az általunk felkeresett két tagállam mindegyikében két-két uniós projektet választottunk ki. Noha születtek eredmények, a projektek nem bizonyították, hogy nagymértékben csökkentenék a hajók által okozott szennyezést (lásd: [VI. melléklet](#)). Sem a Bizottságnak, sem a tagállamoknak nem volt teljes rálátása a hajók okozta szennyezés kezelését célzó uniós finanszírozású projektek eredményeire.

A hajók okozta szennyezés nyomon követésére szolgáló uniós keretnek vannak korlátai

74 A tengervédelmi stratégiáról szóló 2008. évi keretirányelv (MSFD) előírta a tagállamok számára, hogy dolgozzanak ki regionális szinten összehangolt stratégiákat és intézkedéseket az emberi tevékenységek – köztük a hajók által okozott szennyezés – tengeri környezetre gyakorolt hatásának értékelésére, kezelésére és csökkentésére. A tagállamoknak nyomonkövetési programokat kellett létrehozniuk és végrehajtaniuk, amelyek révén felmérték tengervizeik környezeti állapotát, majd ezekről értesíteniük kellett a Bizottságot, ez utóbbi pedig értékelte, hogy a programok megfelelőek voltak-e a jó környezeti állapot eléréséhez vagy fenntartásához.

75 Megvizsgáltuk, hogy a Bizottság és a tagállamok eredményesen követték-e nyomon az uniós tengerek környezeti állapotát, és beszámoltak-e összehasonlítható eredményekről. A következőket ellenőriztük:

- rendelkezésre álltak-e a hajók okozta szennyezésre vonatkozó adatok, és azok és teljes körűek voltak-e;
- a Bizottság kidolgozott-e kritériumokat és módszertani előírásokat az uniós tengerek jó környezeti állapotának értékelésére és a tagállamok ezeket felhasználva és egymással együttműködve biztosították-e, hogy egy adott tengeri régióban vagy alrégióban következetesek legyenek az értékelési módszerek;
- a tagállamok beszámoltak-e a Bizottságnak a tengeri régió vagy alrégió szintjén a jó környezeti állapotra vonatkozó értékelésükről.

A tengervíz szennyezéséről és a hajókról származó tengeri hulladékról kevés információ áll rendelkezésre

76 A tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelv előírja a tagállamok számára, hogy a jó környezeti állapot elérését – többek között a szennyező anyagokra (8. mutató) és a tengeri hulladékra (10. mutató) vonatkozó – kvalitatív mutatók alapján határozzák meg. A tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelv továbbá arra kötelezi a tagállamokat, hogy csökkentsék egyes forrásokból, például a hajókból származó anyagok tengeri környezetbe történő bevitelét.

77 A szennyező anyagokra vonatkozó mutató a [víz-keretirányelvben](#) meghatározott 45 anyagot, valamint néhány további, tagállami szinten – például regionális együttműködés keretében – kiválasztott szennyező anyagot ölel fel. Összességében ez a globális szinten a kereskedelmi célú [vegyi anyagok](#) teljes mennyiségének több mint 99%-át kitevő 6000 anyagnak csak kis töredékét fedi le. Egyes [tudósok](#) szerint érdemes lenne nyomon követni más szennyező anyagokat is.

78 A Bizottság és az általunk felkeresett tagállamok hatóságai szerint ritkán lehetséges a megfigyelt szennyező anyagokat arányosan a forrásokhoz kapcsolni, mivel a legtöbb anyag esetében több tényező együttesen járul hozzá a szennyezéshez (ipar, fogyasztók, olajfúró platformok, korábbi lerakóhelyek, hajók stb.).

79 A hajókról származó tengeri hulladék mennyisége nagyrészt ismeretlen. Az [Európai Környezetvédelmi Ügynökség](#) becslése szerint a tengeri hulladék 80%-a a szárazföldről, 20%-a pedig a tengerből származik. Az európai tengeri szállításról szóló 2025. évi környezetvédelmi jelentésben az EEA és az EMSA 16%-ban számszerűsítette az uniós tengerpartokon talált hulladékon belül a tengeri tevékenységekből származó hulladék arányát; ezen belül a halászatból és tengerészetből származó hulladék 11,2%-ot, a szállításból származó pedig 1,8%-ot tesz ki. A tengerfenéken talált, illetve az úszó tengeri hulladékról nincs ilyen átfogó információ.

80 A tengeri hulladékról és szennyező anyagokról rendelkezésre álló információk gyakran hiányosak vagy elavultak. Az uniós tengerek általános szennyezési állapotát szemléltető [1. ábra](#) és [2. ábra](#) számos területen hiányosságokra mutat rá az adatgyűjtés terén. A tagállamoknak 2024 októberéig új adatkészletet kellett összeállítaniuk a 2016 és 2021 közötti hatéves időszakra; 2024 decemberéig öt tagállam szolgáltatott ilyen adatkészletet.

A nyomon követést és a beszámolást nem összehasonlítható és hiányos módszertanok és küszöbértékek befolyásolták

81 A jó környezeti állapotról szóló, egy 2010. évi [határozat](#) helyébe lépő 2017. évi [bizottsági határozat](#) célja az volt, hogy egyértelműbb, egyszerűbb, tömörebb, koherensebb és összehasonlíthatóbb kritériumokat és módszertani szabványokat határozzon meg az uniós tengerek jó környezeti állapotának értékeléséhez. A tagállamok azonban különbözőképpen értelmezik a döntést, ami eltérő megközelítésekhez és ismerethiányhoz vezet.

82 A szennyező anyagok értékelése azok koncentrációján és a szennyezés hatásain alapul. Az [Európai Környezetvédelmi Ügynökség](#) 2019-ben arról számolt be, hogy a tagállamok továbbra is különböző küszöbértékeket alkalmaznak a szennyező anyagok koncentrációjának értékelésekor.

83 Nem állnak rendelkezésre konzisztens adatok a hajók által az uniós tengerekbe juttatott éves olajmennyiségről ([43. bekezdés](#)). Sem a tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelv, sem egyetlen bizottsági dokumentum nem határozza meg, hogy egy akut szennyezési esemény milyen szinten minősül „jelentősnek”. A [Közös Kutatóközpont](#) (JRC) 2019-ben, a szennyező anyagokról szóló tagállami jelentések elemzését követően hangsúlyozta, hogy közös értelmezésre van szükség az olajszennyezések MSFD szerinti jelentésére vonatkozó minimumküszöbökkel kapcsolatban. A HELCOM bevezetett egy [olajszennyezési mutatót](#) és rendelkezik a Balti-tengeren szennyezést okozó [hajóbalesetek térképével](#).

84 A vegyi anyagok mint tengervíz szennyező források közül két vegyület, az ón-tributil (TBT) és a cibutrin köthető egyértelműen a hajókhoz. A tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelv 2018-ban záruló beszámolási ciklusában azonban a tagállamok eltérő módokon követték nyomon e két vegyületet (lásd: [3. háttérmagyarázat](#)).

3. háttérmagyarázat

Egyes szennyező anyagokra vonatkozó tagállami beszámolás a tengervédelmi stratégiáról szóló 2018. évi keretirányelv alapján

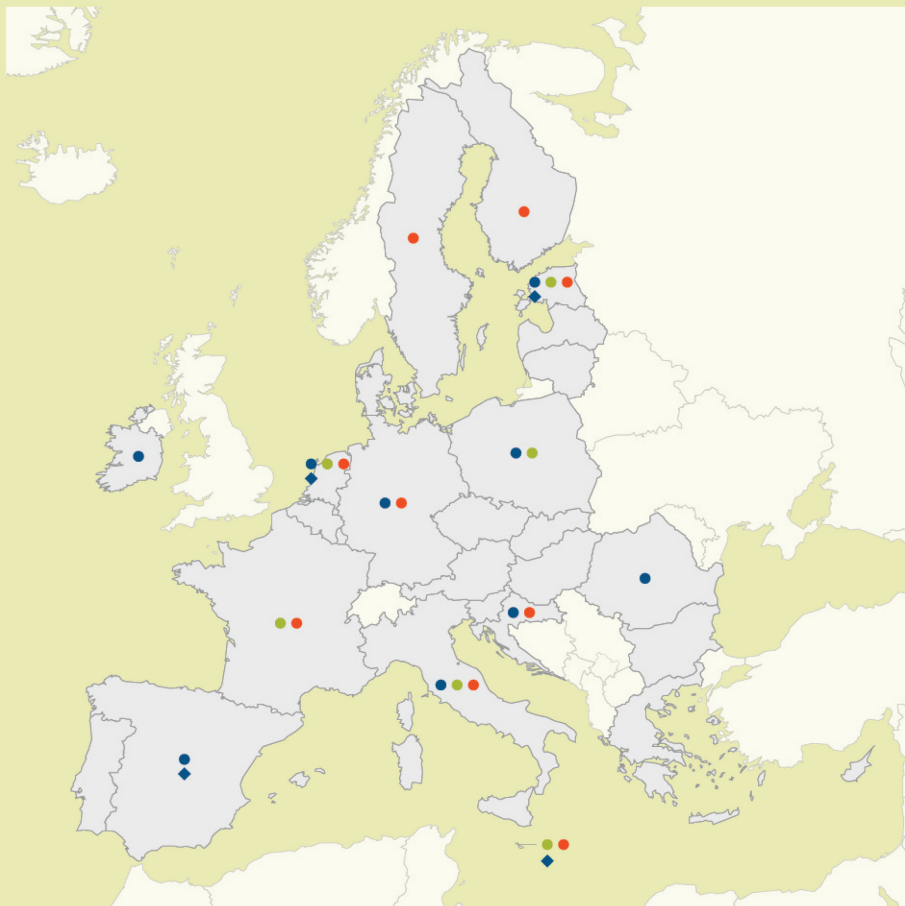
A TBT-t 2008-ig használták a hajók lerakódásgátló festékeiben. 2008-ban egy uniós [rendelet](#) és a [hajókon alkalmazott ártalmas antivegetatív bevonatrendszerek ellenőrzéséről szóló nemzetközi egyezmény](#) (AFS-egyezmény) előírta, hogy az uniós kikötőkbe érkező hajókon nem használható a TBT mint vegyi anyag. A cibutrin 2023. január 1-je óta van betiltva az antivegetatív bevonatrendszerekben. A [JRC](#) számos eltérést talált a tagállamok által a 2018. évi MSFD-jelentéseikben vizsgált TBT- és cibutrin-tartalom tekintetében: Tíz tagállam tesztelte a TBT-t és négy a cibutrint a tengervízben, a többi parti tagállam azonban nem gyűjtött ilyen adatokat az MSFD szerinti nyomon követés keretében. A TBT-re vonatkozóan a vizsgálatot végző tagállamok közös küszöbértéket alkalmaztak, a cibutrin esetében azonban a nemzeti hatóságok eltérő küszöbértékekkel dolgoztak.

Ón-tributil (TBT)

- Víz
- Bióta
- Üledék

Cibutrin

- ◆ Víz
- ◆ Bióta
- ◆ Üledék



© Tornero, V., Hanke, G., és az MSFD szennyezőanyagokkal kapcsolatos szakértői hálózata, *Marine chemical contaminants – support to the harmonization of MSFD D8 methodological standards*, 2019.

85 Ami a tengeri hulladékot illeti, annak nyomon követésére az [uniós tagállamok](#), valamint az [OSPAR](#) és a [HELCOM](#) regionális tengeri egyezmények irányító szervei hasonló küszöbértékeket alkalmaznak (lásd: [IV. melléklet](#)). Az állapot akkor nevezhető „jónak”, ha a tengerparton 100 méterenként 20-nál kevesebb hulladéktétel található. A tengerfenéken található tengeri hulladékra vonatkozóan azonban még nincs harmonizált küszöbérték, míg az úszó makroszennyezést jelenleg különböző módszerekkel ellenőrzik.

86 A tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelv tengeri hulladékra vonatkozó nyomonkövetési időszakai tengeri régióként eltérőek. 2018 és 2020 között az OSPAR az Atlanti-óceán északkeleti részén értékelte a [tengerparti hulladékkal](#) kapcsolatos helyzetet, valamint a jelenlegi (2015 és 2020 közötti) tendenciákat. A HELCOM a 2016–2021-es időszakra nézve elemezte a [tengerparti hulladékkal](#) kapcsolatos helyzetet. A Bizottság létrehozta a tengeri hulladékkal foglalkozó technikai csoportot, amely 2023-ban aktualizálta az „[Útmutató a tengeri hulladék nyomon követéséhez az európai tengereken](#)” című dokumentumot, és tovább harmonizálta az MSFD szerinti nyomon követést a tagállamokban.

A beszámolási eszközök hiányosságai és következetlenségei

87 A tagállamok adatokat gyűjtenek tengereik környezeti állapotáról, és megosztják a Bizottsággal az arra vonatkozó átfogó értékeléseiket, hogy elérték-e a jó környezeti állapotot. A Bizottság megkönnyíti a párbeszédet a tagállami szakértők között, de a nemzeti hatóságok által használt mögöttes adatokat és módszertant nem ellenőrzi.

88 A tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelv részletes beszámolást ír elő arra nézve, hogy megvalósult-e a jó környezeti állapot elérése. A tagállamok 2018. évi jelentéseinek elemzésében a [JRC](#) közzétett néhány részletes információt, de összességében nem állapította meg, hogy valamely tagállam elérte-e vagy sem a szennyező anyagok és a tengeri hulladék szempontjából jó környezeti állapotot. Ellenőrzésünk idején a későbbi (2024. évi) jelentésekből származó adatok még nem álltak rendelkezésre.

89 A tagállamoknak a környezeti és éghajlati adatok elektronikus adatszolgáltatási platformját, a [Reportnetet](#) kell használniuk az Európai Környezetvédelmi Ügynökség felé történő MSFD-beszámolóhoz. Az MSFD-adatok a Reportnet platform részét képező [Eionet központi adattárban](#) található meg.

90 Emellett két uniós eszköz nyújt nyilvánosan is hozzáférhető tájékoztatást a tengerszennyezésről.

- o Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség által működtetett európai tengeri vízügyi információs rendszer ([WISE-Marine](#)) a tengeri környezettel kapcsolatos információk európai szintű megosztására szolgáló portál. A WISE-Marine a tagállamok által a Reportneten keresztül jelentett MSFD-adatokat, valamint más forrásokból származó adatokat jelenít meg.
- o A Bizottság által finanszírozott és kezelt európai tengeri megfigyelési és adathálózat ([EMODnet](#)) tengeri adatok, metaadatok és kapcsolódó adattermékek forrása.

91 Megállapítottuk, hogy a [WISE-Marine eredménytáblán](#) szereplő, arra vonatkozó egyes információk, hogy megvalósult-e a jó környezeti állapot vagy sem, nincsenek mindig összhangban a nemzeti szervek vagy a [JRC](#) egyes tudományos értékeléseivel. A tengeri hulladék tekintetében ez így volt például Belgium és Franciaország esetében.

92 Az EMODnet az MSFD-jelentésekből és más forrásokból származó, tengerparti hulladékra vonatkozó adatokat, a vonóhálós halászattal járó tevékenységekből származó, tengerfenéken található hulladékra vonatkozó adatokat, valamint mikrohulladékra vonatkozó adatokat mutat be, de korlátozott körben. Az érdekelt felek, például a tagállami hatóságok önkéntes alapon vihetnek be tengeri adatokat az EMODnet adatbázisba. Mivel azonban az adatszolgáltatás nem kötelező, az EMODnet adatai hiányosak. Az [MSFD végrehajtásáról szóló 2020. évi jelentés](#) és az [EMODnet 2023. évi bizottsági értékelése](#) kiemelte, hogy az EMODnet és a WISE-Marine között nincs szisztematikus adatcsere, és azt ajánlotta, hogy a két adatbázisban szereplő információkat jobban igazítsák és rendezzék egymáshoz.

Következtetések és ajánlások

93 Összességében megállapítottuk, hogy a hajók által okozott szennyezésre vonatkozó uniós szabályok javultak, de azok végrehajtása és érvényesítése során voltak hiányosságok, továbbá az adatok nem voltak elegendőek az eredmények méréséhez.

94 A nemzetközi szabályok beépülnek az uniós jogszabályokba, ami hozzájárul azok megfelelő végrehajtásához, függetlenül attól, hogy a tagállamok részes felei-e az IMO-egyezményeknek. A Bizottság fellép annak érdekében, hogy pótolja a szennyezési kockázatokkal kapcsolatos, azaz a hajók bontásából és újrafeldolgozásából, a tengeren elvesztett konténerekből, a hajótörésekből, a víz alá merült lőszerekből és a füstgáztisztító rendszerekből eredő, meglévő hiányosságokat (**19–40.** bekezdés).

95 Megállapítottuk, hogy az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (EMSA) hasznos eszközöket biztosított a tagállamok számára a hajók okozta szennyezés kezeléséhez, de a tagállamok nem használták ki teljes mértékben az ezekben rejlő lehetőségeket. A CleanSeaNet fejlett műholdas technológiát alkalmaz az esetleges olajszennyezések felderítésére, más szennyező anyagok tekintetében azonban nem rendelkezik ilyen technológiával. A tagállamok a műholdas CleanSeaNet riasztások kevesebb mint felét ellenőrizték, és gyakran nem erősítették meg a szennyezést helyszíni ellenőrzésekkel (**43–51.** bekezdés).

1. ajánlás. Javítani kell az EMSA szennyezéssel kapcsolatos figyelmeztető eszközeinek működését és eredményességét

A Bizottság az EMSA támogatásával:

- a) nyújtson iránymutatást a tagállamok számára a CleanSeaNet riasztásai nyomán meghozandó intézkedésekről és a beszámolási kötelezettségekről;
- b) dolgozzon ki technológiát és módszertant az olajtól eltérő szennyező anyagokra vonatkozó riasztások esetére;
- c) értékelje az EMSA szennyezéssel kapcsolatos figyelmeztető jelzéseinek megbízhatóságát, valamint azt, hogy eredményesek-e a riasztások nyomán tett tagállami fellépések.

Megvalósítási határidő: 2027

96 A hajókról történő szennyezés ellenőrzésére és megelőzésére vonatkozó uniós szabályok végrehajtását és érvényesítését továbbra is hiányosságok jellemzik. Az EMSA által 2012 és 2022 között a tagállamokban végzett helyszíni ellenőrzések a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló irányelvre összpontosítottak.

A tagállamok ennek ellenére gyakran nem teljesítették a kikötői befogadólétesítményekről szóló irányelv szerinti ellenőrzési célarányokat, és egyes tagállamok a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló irányelv értelmében vállalt éves ellenőrzések számát sem érték el. A büntetések, illetve szankciók meghatározásának és alkalmazásának módja tagállamonként eltérő volt (52–63. bekezdés).

2. ajánlás. Meg kell erősíteni az uniós irányelvek szerinti kötelező tagállami ellenőrzések nyomon követését

A Bizottság az EMSA támogatásával javítsa a tagállamok beszámolási eljárásait azzal kapcsolatban, hogy megfelelnek-e az uniós irányelvek ellenőrzésekre és büntetésekre, illetve szankciók alkalmazására vonatkozó követelményeinek, többek között beszámolási határidők, beszámolási formátumok és mutatók meghatározásával.

Megvalósítási határidő: 2028

97 Sem a Bizottság, sem az általunk felkeresett tagállamok nem tudták teljes mértékben meghatározni, hogy az uniós költségvetésből mekkora összeget használnak fel az uniós tengervízszennyezés problémájának kezelésére. Nem rendelkeztek áttekintéssel sem az elért eredményekről, sem arról, hogy azok hogyan használhatók fel szélesebb körben (71–73. bekezdés).

3. ajánlás. Intézkedéseket kell hozni az uniós finanszírozású projektek eredményeinek kiterjesztett alkalmazásával kapcsolatos problémák kezelésére

A Bizottság a tagállamokkal együtt hozzon intézkedéseket a hajók okozta szennyezés csökkentését célzó uniós finanszírozású projektek eredményeinek kiterjesztett alkalmazásával kapcsolatos problémák kezelésére.

Megvalósítási határidő: 2026

98 Ellenőrzésünk rávilágított, hogy a hajók okozta szennyezés nyomon követésére szolgáló uniós keretnek vannak korlátai. Az uniós szinten meghatározott tengeri környezeti mutatók (azaz a tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelvben szereplő mutatók) használhatók a hajók okozta szennyezés ellenőrzésére, de annak megállapítása nehézségekbe ütközik, hogy mely forrásból származik a tengerszennyezés és a hulladék. Emellett a küszöbértékek és a nyomonkövetési módszerek nincsenek teljes mértékben harmonizálva a tagállamok között, ami eltéréseket eredményez az eredmények nyomon követése és az azokról való beszámolás terén. A tengervíz minőségére vonatkozó adatokat szolgáltató platformokon is találtunk hiányosságokat és eltéréseket, ami gyengíti azok megbízhatóságát (76–92. bekezdés).

4. ajánlás. Javítani kell a tengervizek környezeti állapotára vonatkozó beszámolást és nyomon követést

A Bizottság javítsa a szennyező anyagok és a tengeri hulladék nyomon követésének és az ezekről való beszámolásnak a harmonizációját mind a tagállamok között, mind a tagállamok és a Bizottság között. Ennek kapcsán a tengeri környezet állapotában elért előrehaladás jobb mérése érdekében biztosítsa az alapul szolgáló, összehasonlítható adatokhoz való hozzáférést.

Megvalósítási határidő: 2027

A jelentést 2025. január 15-i luxembourgi ülésén fogadta el a Joëlle Elvinger számvevőszéki tag elnökölte I. Kamara.

a Számvevőszék nevében

Tony Murphy
elnök

Mellékletek

I. melléklet. A Számvevőszék jelentései a talajból származó szennyezésről

02/2025. sz. különjelentés: „Városi szennyezés az Európai Unióban: A városokban tisztább lett a levegő, de még mindig túl nagy a zaj”

02/2023. sz. áttekintés: „A növekvő mennyiségű veszélyes hulladék kezelésére irányuló uniós fellépések”

12/2021. sz. különjelentés: „A „szennyező fizet” elv alkalmazása következtlen az Unió környezetvédelmi politikáiban és fellépésében”

04/2021. sz. áttekintés: „E-hulladék: uniós fellépések és fennálló kihívások”

05/2020. sz. különjelentés: „A növényvédelmi szerek fenntartható használata: kevés előrelépés történt a kockázatok mérése és csökkentése terén”

04/2020. sz. áttekintés: „A műanyag hulladékok problémájának leküzdésére irányuló uniós intézkedések”

II. melléklet. A hajók által okozott szennyezésre irányuló főbb nemzetközi jogszabályok

- o Az 1972. évi [londoni egyezmény](#) a hulladékok és egyéb anyagok tengerbe süllyesztése által okozott tengerszennyezés megelőzésével foglalkozik. Az Egyezményt az 1996. évi [jegyzőkönyv](#) egészíti ki.
- o A [hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló 1973. évi nemzetközi egyezmény](#) (MARPOL) és annak 1978. évi [jegyzőkönyve](#) szabályokat és szabványokat határoz meg a különböző forrásokból – többek között az olajból, a vegyi anyagokból, a szennyvízből, a hulladékból és a levegőből – származó szennyezés csökkentésére.
- o Az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú [1974. évi nemzetközi egyezmény](#) (SOLAS) azáltal mozdítja elő a kereskedelmi hajók biztonságát, hogy meghatározza az ilyen hajók építésére, felszerelésére és üzemeltetésére vonatkozó minimumkövetelményeket.
- o A [hajókon alkalmazott ártalmas antivegetatív bevonatrendszerek ellenőrzéséről szóló nemzetközi egyezmény](#) (AFS-egyezmény) tiltja a káros ónvegyületek alkalmazását a hajókon használt lerakódásgátló festékekben.
- o A 2007. évi [nairobi egyezmény](#) azon roncsok eltávolítására vonatkozóan állapít meg szabályokat, amelyek káros hatással lehetnek a tengeri környezetre.
- o A [hajók biztonságos és környezetkímélő újrafeldolgozásáról szóló 2009. évi hongkongi nemzetközi egyezmény](#) a hajó-újrafeldolgozó létesítmények biztonságos és környezetkímélő üzemeltetésére vonatkozik.

III. melléklet. A hajók által okozott szennyezésre irányuló főbb uniós jogszabályok

- A hajók által okozott szennyezésről és a jogsértésekre alkalmazandó szankciók bevezetéséről szóló [2005/35/EK irányelv](#) célja a hajók által okozott szennyezésre vonatkozó nemzetközi normák uniós jogba történő beépítése, valamint annak biztosítása, hogy a szennyezőanyag-kibocsátásokért felelős személyeket megfelelő szankcióknak vessék alá, beleértve a büntetőjogi szankciókat is. 2024 óta a hajók által okozott szennyezésért járó büntetőjogi szankciókról a környezet büntetőjog általi védelméről szóló [\(EU\) 2024/1203 irányelv](#) rendelkezik.
- [2008/56/EK irányelv](#) a tengeri környezetvédelmi politika területén a közösségi fellépés kereteinek meghatározásáról.
- A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló [2009/16/EK irányelv](#) közös kritériumokat határoz meg a hajók kikötő szerinti állam általi ellenőrzésére vonatkozóan, és harmonizált eljárásokat vezet be az ellenőrzésre és a visszatartásra nézve.
- A tengeri balesetekről szóló [2009/18/EK irányelv](#) a tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelveket állapít meg.
- A lobogó szerinti állammal szembeni követelmények teljesítéséről szóló [2009/21/EK irányelv](#) célja a tagállami lobogó alatt közlekedő hajók által okozott szennyezés megelőzése.
- A kikötői befogadólétesítményekről szóló [\(EU\) 2019/883 irányelv](#) előírja a tagállamok számára, hogy hozzanak létre kikötői befogadólétesítményeket a hajókról származó különféle hulladékok – többek között az olajmaradványok, a hulladék, a szennyvíz és a rakománymaradványok – leadására.
- [\(EU\) 2019/904 irányelv](#) egyes műanyagtermékek környezetre gyakorolt hatásának csökkentéséről.
- Az [1406/2002/EK rendelet](#) a tengeri biztonság magas, egységes és eredményes szintjének biztosítása és az Európai Unióban a hajók által okozott szennyezés megelőzése céljából létrehozta az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökséget (EMSA).

- A szerves ónvegyületek hajókon történő használatának tilalmáról szóló [782/2003/EK rendelet](#) célja a hajókon alkalmazott, a lerakódásgátló rendszerekben aktív biocidként ható szerves ónvegyületek tengeri környezetre és emberi egészségre gyakorolt káros hatásainak mérséklése vagy megszüntetése.
- A hajók újrafeldolgozásáról szóló [1257/2013/EU rendelet](#) célja, hogy biztosított legyen a hajók újrafeldolgozásából származó veszélyes hulladékok környezetvédelmi szempontból megfelelő kezelése.

IV. melléklet. Többoldalú együttműködési mechanizmusok

Unió tagállamok	Bonni Megállapodás Északi-tenger	Koppenhágai megállapodás Északi országok	Lisszaboni megállapodás Az Atlanti-óceán északkeleti része	Párizsi memorandum
	Barcelonai egyezmény Földközi-tenger	Bukaresti egyezmény Fekete-tenger	HELCOM helsinki egyezmény Balti-tenger	OSPAR-egyezmény Az Atlanti-óceán északkeleti része
Belgium				
Bulgária				
Dánia				
Németország				
Észtország				
Írország				
Görögország				
Spanyolország				
Franciaország				
Horvátország				
Olaszország				
Ciprus				
Lettország				
Litvánia				
Luxemburg				
Málta				
Hollandia				
Lengyelország				
Portugália				
Románia				
Szlovénia				
Finnország				
Svédország				
Európai Unió		Megfigyelő		Közös uniós álláspont*
Albánia				
Algéria				
Bosznia-Hercegovina				
Kanada				
Egyiptom				
Grúzia				
Izland				
Izrael				
Libanon				
Líbia				
Monaco				
Montenegró				
Marokkó				
Norvégia				
Oroszország				felfüggesztve
Svájc				
Szíria				
Tunézia				
Törökország				
Ukrajna				
Egyesült Királyság				

* A Tanács (EU) 2020/722 határozata (HL L 171., 2020.6.2., 4–5. o.).

Forrás: Európai Számvevőszék.

V. melléklet. A hajók által okozott szennyezéssel foglalkozó legfontosabb IMO-egyezmények és -jegyzőkönyvek uniós tagállamok általi megerősítése, összesített számadatokkal

2024. szeptember 30-i állapot		SOLAS-jegyzőkönyv (1978)		SOLAS-jegyzőkönyv (1988)		MARPOL (1973/1978) (I/II. melléklet)		MARPOL (1973/1978) (IV. melléklet)		MARPOL-jegyzőkönyv (1997) (VI. melléklet)		Londoni egyezmény jegyzőkönyve (1996)		HNS-jegyzőkönyv (2010)		Ballasztvíz-egyezmény (2004)		Hongkongi egyezmény	
		IMO-egyezmény (1948)	SOLAS-jegyzőkönyv (1978)	SOLAS-jegyzőkönyv (1978)	SOLAS-megállapodás (1996)	MARPOL (1973/1978) (III. melléklet)	MARPOL (1973/1978) (V. melléklet)	MARPOL (1973/1978) (V. melléklet)	Londoni egyezmény (1972)	HNS-egyezmény (1996)	HNS-egyezmény (1996)	AFS-egyezmény (2001)	Nairobi egyezmény (2007)	Nairobi egyezmény (2007)					
Belgium	15																		
Bulgária	14																		
Csehország*	8																		
Dánia	17																		
Németország	16																		
Észtország	16																		
Irország	14																		
Görögország	12																		
Spanyolország	14																		
Franciaország	16																		
Horvátország	14																		
Olaszország	12																		
Ciprus	14																		
Lettország	12																		
Litvánia	12																		
Luxemburg*	14																		
Magyarország*	10																		
Málta	14																		
Hollandia	16																		
Ausztria*	7																		
Lengyelország	13																		
Portugália	14																		
Románia	11																		
Szlovénia	13																		
Szlovákia*	10																		
Finnország	15																		
Svédország	15																		
Uniói parti államok		22	22	22	22	9	22	22	22	22	22	18	13	3	3	22	19	14	10
Uniói tagállamok		27	27	27	24	9	27	27	27	27	25	20	14	4	4	24	19	15	11

* tengerparttal nem rendelkező országok

Forrás: Európai Számvevőszék.

VI. melléklet. Az általunk felkeresett tagállamokban ellenőrzésre kiválasztott projektek

Célkitűzések	Eredmények
INDIGO projekt, Franciaország–Anglia Interreg, 2,9 millió euró	
A halászati és akvakultúra-tevékenységekből származó tengeri műanyagszennyezés csökkentése az alábbiak révén: ○ az első biológiailag lebomló halászeszközök kifejlesztése az Európai Unió tengereiben ○ a már elvesztett halászeszközök feltárása és az elhasználódott halászeszközök újrafeldolgozásának javítása	Az uniós finanszírozás lehetővé tette egy biológiailag lebomló kagylóháló prototípusának kifejlesztését. A strukturált halászfelszerelés-gyűjtő és -újrahasznosító ágazatok, valamint a hálók szövése terén szakértelemmel rendelkező ipari bázis hiánya miatt az ipari méretű termelés nem volt lehetséges.
FIRENOR projekt, Franciaország, ETHA, 57 000 euró	
○ a használt halászeszközök újrahasznosításával foglalkozó ágazat műszaki és gazdasági megvalósíthatóságának tanulmányozása Normandiában ○ alapvető mutatók biztosítása a halászeszközökre vonatkozó, nemzeti szintű kiterjesztett gyártói felelősség megállapításához	A FIRENOR 26 tonna hulladékká vált halászeszközt gyűjtött össze a projektben részt vevő három normandiai kikötőben. A FIRENOR projekt lezárulta után egy kikötő leállította, egy másik kikötő folytatta a hulladékká vált halászeszközök gyűjtését, egy pedig továbbra is csak finomhálót gyűjt, csakúgy, mint a projekt kezdete előtt.

Célkitűzések	Eredmények
HISEA projekt: 8 partner 8 országból; Horizont 2020; teljes költség: 2,4 millió euró, uniós hozzájárulás: 1,9 millió euró	
Új Kopernikusz-alapú downstream szolgáltatások kifejlesztése: a Kopernikusz tengerikörnyezet-monitoring szolgáltatásának, szárazföld-monitoring szolgáltatásának, többek között a szennyezéssel kapcsolatos riasztásoknak, az éghajlatváltozással kapcsolatos szolgáltatásoknak, a helyi monitoringadatok és a fejlett modellezés alkalmazásának egy integrált szolgáltatásba való beépítése, hozzáadott értéket teremve a Kopernikusz potenciális adatfelhasználója számára	A projekt egy olyan, jelenleg is aktív platform létrehozását eredményezte, amelyet a kikötők (Portugáliában és Brazíliában) továbbra is használnak. A platformot a Horizont Európa által társfinanszírozott UNITED és ULTFARMS projektek keretében is használják.
SeaClear projekt: 8 partner 5 országból; Horizont 2020; teljes költség / uniós hozzájárulás: 5,0 millió euró	
Új feltérképező, osztályozó és gyűjtő rendszerek segítségével autonóm robotok kifejlesztése kisebb mennyiségű víz alatti hulladék összegyűjtésére. A SeaClear elsősorban a személyzet nélküli víz alatti, illetve felszíni vízi járművekből, valamint légi járművekből álló vegyes csoport létrehozására irányult a tengerfenékről származó hulladék felkutatása és gyűjtése céljából.	Látogatásunkkor a projekt még folyamatban volt: a végleges jelentés nem állt rendelkezésre, és a végső demonstráció a tervek szerint csak röviddel 2023 vége előtt volt várható. A projektgazda elsősorban a következők tekintetében ütközött nehézségekbe: interfészek, képfelismerés (érzékelő minősége, fényvisszaverő vízfelület), adat- és elektromos kábelek (pl. szélre és áramlatokra való érzékenység), a hulladék helyének meghatározása, az eszközök autonómiája és a heterogén működési területek.

Betűszavak és rövidítések

EEA: Európai Környezetvédelmi Ügynökség

EMSA: Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség

HELCOM: Balti-tengeri Környezetvédelmi Bizottság, más néven Helsinki Bizottság

IMO: Nemzetközi Tengerészeti Szervezet

JRC: Közös Kutatóközpont

LIFE: *L'Instrument Financier pour l'Environnement*

MARPOL: Nemzetközi egyezmény a hajókról történő szennyezés megelőzéséről

MSFD: A tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelv

OSPAR: Egyezmény az Atlanti-óceán északkeleti körzete tengeri környezetének védelméről

PRF: Kikötői befogadólétesítmények

PSC: A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés

SSP: Hajók okozta szennyezés

TBT: Ón-tributil

A Bizottság válaszai

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

Időrendi áttekintés

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

Ellenőrző csoport

Az Európai Számvevőszék különjelentései ismertetik az uniós szakpolitikákra és programokra, illetve az egyes költségvetési területek irányításával kapcsolatos témákra vonatkozó ellenőrzéseinek eredményeit. Hogy ellenőrzési munkája maximális hatást érjen el, témái megválasztásakor és feladatai megtervezésekor a Számvevőszék figyelembe veszi a teljesítmény-, illetve szabályszerűségi kockázatokat, az érintett bevétel vagy kiadás nagyságát, a várható fejleményeket, valamint a politikai jelentőséget és a nagyközönség érdeklődését.

Ezt a teljesítmény-ellenőrzést a fenntartható természetierőforrás-gazdálkodásra szakosodott, Joëlle Elvinger számvevőszéki tag elnökölte I. Kamara végezte.

Az ellenőrzést Nikolaos Milionis számvevőszéki tag vezette Kristian Sniter kabinetfőnök és Katarzyna Radecka-Moroz kabinetattasé, Emmanuel Rauch ügyvezető, Jan Huth helyettes feladatfelelős és Monika Dedicova számvevő támogatásával. Adatelemzés: Stamatis Kalogirou és Viktor Popov. Nyelvi támogatás: Jennifer Schofield és Laura Mcmillan.



Balról jobbra: Viktor Popov, Kristian Sniter, Emmanuel Rauch, Nikolaos Milionis, Monika Dedicova, Jan Huth.

SZERZŐI JOGOK

© Európai Unió, 2025

Az Európai Számvevőszék dokumentumainak felhasználását a nyíltadat-politikáról és a dokumentumok további felhasználásáról szóló [6-2019. sz. számvevőszéki határozat](#) szabályozza.

Ellenkező rendelkezés (pl. egyedi szerzői jogi nyilatkozatokban foglaltak) hiányában az Európai Unió tulajdonában lévő számvevőszéki tartalmak a [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\) licenc](#) alá tartoznak. Ezért főszabály szerint a további felhasználás a forrás és a változtatások megfelelő feltüntetésével megengedett. A Számvevőszéktől származó tartalmak további felhasználásakor azok eredeti értelme és mondanivalója nem torzulhat. A Számvevőszék nem vonható felelősségre a továbbfelhasználás esetleges következményeiért.

Ha az adott tartalomban azonosítható magánszemélyek is érintettek (például ha egy kép a Számvevőszék munkatársait ábrázolja vagy harmadik fél is szerepel a források között), adott esetben további engedélyt is be kell szerezni.

Amennyiben ez megtörtént, akkor a vonatkozó engedély érvényteleníti a fenti általános érvényű engedélyt, és az abban foglalt, egyértelműen meghatározott felhasználási korlátozások érvényesek.

Az olyan tartalmak felhasználásához vagy reprodukálásához, amelyek nem az Európai Unió tulajdonát képezik, adott esetben közvetlenül a szerzői jog tulajdonosától kell engedélyt kérni.

1. ábra – © EEA, *Contamination of Europe's seas*, közzététel: 2019, adatok: főként 2008–2017, illetve ennél korábbi adatok, hozzáférés: 2024. november 21. (A térképet a Számvevőszék módosításával tesszük közzé.)

2. ábra – © EEA, *Assessment of marine litter in all four regional seas, 2010–2021*, közzététel: 2023, hozzáférés: 2024. november 21. (A térképet a Számvevőszék módosításával tesszük közzé.)

3. ábra – konténer-ikonok, hajóalak – @ Adobe Stock: Flash Vector; photoplotnikov; ONYXpri.

8. ábra – © HELCOM Map and data service. Adatkészlet: *Hazardous wrecks in the Baltic Sea*, legutóbbi frissítés: 2023. június 22.

9. ábra – © OSPAR Data and Information Management System (adatkészlet: *OSPAR Encounters with Munitions 1999-2021*) és © HELCOM Map and data service (adatkészletek: *Chemical weapons dumpsites in the Baltic Sea* és *Baltic Ordnance Safety Board map of the risks of encounter remaining WW1 & WW2 sea-mines on the seabed*).

11. ábra – © EMSA (2023), a francia hatóságok által megrendelt RPAS szolgáltatás. (Kiegészítés a jobb alsó sarokban: Európai Számvevőszék).

12. ábra – © EMSA, 2024 végére tervezett operatív szolgáltatások.

3. háttérmagyarázat – © Tornero, V., Hanke, G. és az MSFD szennyezőanyagokkal kapcsolatos szakértői hálózata, *Marine chemical contaminants – support to the harmonization of MSFD D8 methodological standards*, 2019.

Az iparjogvédelem alatt álló szoftverek és dokumentumok – pl. szabadalmak, márkajelzések, bejegyzett formatervezési minták, logók és nevek – nem tartoznak a Számvevőszék továbbfelhasználási politikájának hatókörébe.

Az Európai Uniónak az europa.eu címtartomány alá tartozó intézményi honlapjai külső oldalakra mutató hivatkozásokat is tartalmaznak. Ezek nem tartoznak a Számvevőszék hatáskörébe, ezért ajánlott elolvasni az ott közzétett adatvédelmi és szerzői jogi rendelkezéseket.

Az Európai Számvevőszék logójának használata

Az Európai Számvevőszék logója kizárólag a Számvevőszék előzetes hozzájárulásával használható fel.

HTML	ISBN 978-92-849-4575-7	ISSN 1977-5733	doi:10.2865/8308149	QJ-01-25-013-HU-Q
PDF	ISBN 978-92-849-4576-4	ISSN 1977-5733	doi:10.2865/0404965	QJ-01-25-013-HU-N

IDÉZÉS MÓDJA

Az Európai Számvevőszék [06/2025. sz. különjelentése](#): „A hajók által okozott tengerszennyezés kezelésére irányuló uniós intézkedések – Még mindig zavaros vizeken hajózunk”, az Európai Unió Kiadóhivatala, 2025.

Az Európai Unió arra törekszik, hogy 2030-ra elérje vizeinek szennyezőanyag-mentességét. Ennek fényében megvizsgáltuk, hogy az Unió milyen intézkedésekkel lép fel a hajók okozta tengerszennyezéssel szemben. Az uniós szabályozás összességében javult, de a végrehajtást hiányosságok jellemezték és az eredmények méréséhez nem állt rendelkezésre kellő mennyiségű adat.

Az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség hasznos eszközöket fejlesztett ki, de a tagállamok nem használták ki teljes mértékben az ezekben rejlő lehetőségeket. A tagállamok gyakran nem teljesítették a hajóellenőrzésekre vonatkozó kötelező célértékeiket. Sem az uniós finanszírozásban részesülő projektek révén elért eredményekről, sem azok kiterjesztésének lehetőségeiről nem állt rendelkezésre áttekintés. Végezetül a hajók okozta szennyezés nyomon követése sem volt megfelelő.

Javaslatokat fogalmazunk meg azzal a céllal, hogy eredményesebben működjenek a szennyezéssel kapcsolatos figyelmeztető eszközök, erősítsék meg a hajóellenőrzésekre vonatkozó célértékek nyomon követését, nagyobb hatást érjen el az uniós finanszírozás, és javuljon a hajók okozta szennyezés mérése.

A Számvevőszék különjelentése az EUMSZ 287. cikke (4) bekezdésének második albekezdése alapján.



EURÓPAI
SZÁMVEVŐSZÉK



Az Európai Unió
Kiadóhivatala

EURÓPAI SZÁMVEVŐSZÉK
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Telefon: +352 4398-1

Megkeresés: eca.europa.eu/hu/contact

Weboldal: eca.europa.eu

Twitter: @EUAuditors