



ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΣΤΗΝ ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΕΛΕΓΚΤΙΚΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

**Δράσεις της ΕΕ για την αντιμετώπιση της
θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία**

Δεν έχουμε ακόμη περάσει τον κάβο

Περιεχόμενα

I. ΟΙ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΝ ΣΥΝΤΟΜΙΑ.....	2
II. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΙΣ ΚΥΡΙΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΕΣ	3
1. Κανόνες της ΕΕ για την καταπολέμηση της ρύπανσης από πλοία.....	3
2. Εφαρμογή και επιβολή των κανόνων της ΕΕ για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία 5	
3. Πλαίσιο της ΕΕ για την παρακολούθηση της ρύπανσης από πλοία.....	6
III. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΙΣ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΕΣ	7
Σύσταση 1 — Να βελτιωθεί η λειτουργία και η αποτελεσματικότητα των εργαλείων προειδοποίησης για ρύπανση του EMSA.....	7
Σύσταση 2 — Να ενισχυθεί η παρακολούθηση των υποχρεωτικών ελέγχων των κρατών μελών βάσει των οδηγιών της ΕΕ.....	8
Σύσταση 3 — Να δοθεί συνέχεια σε ζητήματα κλιμάκωσης όσον αφορά έργα που χρηματοδοτούνται με ενωσιακούς πόρους.....	9
Σύσταση 4 — Να ενισχυθούν οι διαδικασίες παρακολούθησης και αναφοράς στοιχείων για την περιβαλλοντική κατάσταση των θαλάσσιων υδάτων	10

Το παρόν έγγραφο παρουσιάζει, σύμφωνα με το άρθρο 265 του δημοσιονομικού κανονισμού, τις απαντήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στις παρατηρήσεις που διατυπώνονται σε ειδική έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου και θα δημοσιευτεί ταυτόχρονα με την εν λόγω ειδική έκθεση.

I. ΟΙ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΝ ΣΥΝΤΟΜΙΑ

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκφράζει την ικανοποίησή της για την ειδική έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου (ΕΕΣ) σχετικά με τις δράσεις της ΕΕ για την αντιμετώπιση της ρύπανσης των θαλάσσιων υδάτων από πλοία. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι, έπειτα από την πολυετή πρόοδο που έχει σημειωθεί προς την επίτευξη των φιλόδοξων στόχων της για την πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος μέσω της [οδηγίας-πλαισίου για τη θαλάσσια στρατηγική](#), απαιτούνται πρόσθετες προσπάθειες και μέθοδοι για την αντιμετώπιση της ρύπανσης των θαλάσσιων υδάτων από πλοία.

Η [Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία](#) επιβεβαιώνει τη φιλοδοξία της Επιτροπής να προστατεύσει τον πληθυσμό της από κινδύνους και επιπτώσεις που σχετίζονται με το περιβάλλον, χαράσσοντας την πορεία προς έναν υγιή πλανήτη για όλους. Η Επιτροπή ενέκρινε διάφορες πρωτοβουλίες της ΕΕ που αποσκοπούν στη μείωση της ρύπανσης από τις θαλάσσιες μεταφορές στις θάλασσές της, σύμφωνα με τη [στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα](#) και το [σχέδιο δράσης για μηδενική ρύπανση](#). Η ενίσχυση της βιωσιμότητας των θαλάσσιων μεταφορών έχει καίρια σημασία για την επίτευξη των στόχων και των σκοπών της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας και συμβάλλει στην προώθηση των στόχων μας για το κλίμα, καθώς και των φιλοδοξιών για τη βιοποικιλότητα και για μηδενική ρύπανση. Για την επίτευξη αυτών των στόχων γίνονται προσπάθειες από τον ναυτιλιακό τομέα και σημειώνεται μεγάλη πρόοδος.

Η Επιτροπή θα λάβει υπόψη την εν λόγω έκθεση στις επικείμενες πρωτοβουλίες πολιτικής της ΕΕ, καθώς και κατά την εφαρμογή των υφιστάμενων πρωτοβουλιών. Με την υιοθέτηση του [ευρωπαϊκού συμφώνου για τους ωκεανούς](#) θα διασφαλιστεί η συνοχή σε όλους τους τομείς πολιτικής που συνδέονται με τους ωκεανούς. Το σύμφωνο θα επικεντρωθεί στη στήριξη ανθεκτικών και υγιών ωκεανών και παράκτιων περιοχών, στην προώθηση της γαλάζιας οικονομίας, στη συνεκτική διαχείριση της χρήσης των θαλασσών και των ωκεανών μας και στην ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου θεματολογίου για τις γνώσεις, την καινοτομία και τις επενδύσεις στη θάλασσα. Η εφαρμογή της νέας [ενωσιακής στρατηγικής για τους λιμένες](#) και της [νέας βιομηχανικής ναυτιλιακής στρατηγικής](#) θα ενισχύσει αντίστοιχα την ανταγωνιστικότητα, τη βιωσιμότητα και την ανθεκτικότητα του ναυτιλιακού παρασκευαστικού κλάδου και των λιμένων της Ευρώπης. Η Επιτροπή θα διασφαλίσει επίσης την έγκριση φιλόδοξων μέτρων από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ) π.χ. για τους κόκκους πλαστικού από εμπορευματοκιβώτια που χάνονται στη θάλασσα, τα απορριπτόμενα ύδατα και τα κατάλοιπα των συστημάτων καθαρισμού καυσαερίων και τις διαδικασίες προετοιμασίας πλυσίματος για δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν χημικά προϊόντα. Επίσης, υπενθυμίζεται ότι η θάλασσα είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τις χερσαίες δραστηριότητες και αντιστρόφως, κάτι το οποίο θα εξεταστεί προσεκτικότερα στο πλαίσιο της [στρατηγικής για την ανθεκτικότητα των υδάτων](#), στην οποία θα περιλαμβάνεται προσέγγιση από την πηγή έως τη θάλασσα. Η οδηγία-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική βρίσκεται σε στάδιο επανεξέτασης και μια έκθεση αξιολόγησης και μια εκτίμηση των επιπτώσεων πρόκειται να δημοσιευθούν σύντομα.

II. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΙΣ ΚΥΡΙΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΕΣ

1. Κανόνες της ΕΕ για την καταπολέμηση της ρύπανσης από πλοία

Η Επιτροπή δεσμεύεται πλήρως να εφαρμόσει σύγχρονους κανόνες για την ασφάλεια στη θάλασσα και τη μείωση της ρύπανσης των θαλάσσιων υδάτων από πλοία. Εν προκειμένω, έχει καθοριστική σημασία να διασφαλιστεί ότι η ναυτιλιακή νομοθεσία της ΕΕ είναι σύμφωνη με τους κανόνες του ΔΝΟ¹.

Τον Νοέμβριο του 2024 εγκρίθηκαν τέσσερις νέες νομοθετικές πράξεις της λεγόμενης «δέσμης νομοθετικών μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα» για τη στήριξη της καθαρής, ασφαλέστερης και σύγχρονης ναυτιλίας στην ΕΕ. Οι εν λόγω πράξεις τροποποιούν τις σχετικές οδηγίες όσον αφορά τα εξής: i) τη ρύπανση από τα πλοία, ii) τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα, iii) τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και iv) την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας. Με την αναθεωρημένη «δέσμη» επιτυγχάνεται ισορροπία μεταξύ, αφενός, της ανάγκης να διασφαλιστεί η υψηλή ποιότητα της ναυτιλίας και, αφετέρου, της ανάγκης να διαφυλαχθεί η ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού τομέα, με παράλληλη διατήρηση του κόστους σε εύλογο επίπεδο για τους φορείς εκμετάλλευσης και τις διοικήσεις των κρατών μελών. Συνολικά, θα εφοδιάσει την ΕΕ με σύγχρονα εργαλεία για τη στήριξη της καθαρής ναυτιλίας, ευθυγραμμίζοντας τους κανόνες της ΕΕ με τα διεθνή πρότυπα και παράλληλα βελτιώνοντας την εφαρμογή και την επιβολή μέσω ενός ενισχυμένου πλαισίου συνεργασίας μεταξύ των ευρωπαϊκών και των εθνικών αρχών².

Με την προσφάτως αναθεωρημένη οδηγία σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία³ ενσωματώνονται τα διεθνή πρότυπα στο δίκαιο της ΕΕ και διασφαλίζεται ότι οι υπεύθυνοι για παράνομες απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών υπόκεινται σε αποτρεπτικές, αποτελεσματικές και αναλογικές κυρώσεις, ώστε να βελτιωθεί η ασφάλεια στη θάλασσα και να ενισχυθεί η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση που προξενούν τα πλοία. Ο αναθεωρημένος νόμος εξασφαλίζει σαφήνεια και συνοχή με τους διεθνείς κανόνες και τις διεθνείς διαδικασίες, ιδίως με τους κανόνες και τις διαδικασίες της διεθνούς σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL), για λόγους προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η αναθεωρημένη οδηγία σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία επεκτείνει επίσης το πεδίο εφαρμογής της ισχύουσας οδηγίας προκειμένου να καλυφθούν οι παράνομες απορρίψεις επιβλαβών ουσιών σε συσκευασμένη μορφή, τα λύματα, τα απορρίμματα και τα απορριπτόμενα ύδατα και κατάλοιπα των συστημάτων καθαρισμού καυσαερίων. Στο πλαίσιο της οδηγίας θεσπίστηκε επίσης ενισχυμένο νομικό πλαίσιο για τις διοικητικές κυρώσεις και την αποτελεσματική εφαρμογή τους, κάτι το οποίο παρέχει στις εθνικές αρχές τη δυνατότητα να διασφαλίσουν τη συνεπή επιβολή αποτρεπτικών κυρώσεων για περιστατικά ρύπανσης από πλοία σε όλες τις ευρωπαϊκές θάλασσες⁴.

Με την προσφάτως αναθεωρημένη οδηγία σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα⁵ επικαιροποιούνται οι απαιτήσεις για τη διενέργεια επιθεωρήσεων πλοίων σε λιμένα. Η οδηγία

¹ Βλ. παρατήρηση 14 του ΕΕΣ.

² Βλ. παρατηρήσεις 18 έως 21 του ΕΕΣ.

³ Οδηγία (ΕΕ) 2024/3101 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2024, για την τροποποίηση της οδηγίας 2005/35/ΕΚ σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση διοικητικών κυρώσεων για παραβάσεις https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=OJ:L_202403101.

⁴ Βλ. παρατηρήσεις 28, 63, 64 του ΕΕΣ.

⁵ Οδηγία (ΕΕ) 2024/3009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2024, για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32024L3099>.

ενσωματώνει τη διεθνή σύμβαση του Ναϊρόμπι για την ανέλκυση ναυαγίων στο δίκαιο της ΕΕ. Η συγκεκριμένη σύμβαση παρέχει τη νομική βάση στα υπογράφοντα κράτη να προβούν, ή να έχουν προβεί, σε ανέλκυση ναυαγίων που είναι πιθανό να έχουν αρνητικές επιπτώσεις στην ασφάλεια της ζωής, των αγαθών και της περιουσίας στη θάλασσα, όπως και στο θαλάσσιο περιβάλλον. Η επιβολή της μέσω του συστήματος ελέγχου των πλοίων από το κράτος λιμένα συνεπάγεται ότι τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες της ΕΕ θα πρέπει να αποδεικνύουν την ουσιαστική τήρηση της εν λόγω σύμβασης, αλλιώς θα διατρέχουν τον κίνδυνο να υποστούν λεπτομερέστερες επιθεωρήσεις, πράγμα που, κατά συνέπεια, αποτελεί κίνητρο για την κύρωσή της από περισσότερα κράτη.

Η προσφάτως αναθεωρημένη οδηγία για τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών⁶ ενισχύει την ικανότητα των οργανισμών διερεύνησης ατυχημάτων να διενεργούν έρευνες ατυχημάτων και να υποβάλουν σχετικές εκθέσεις με έγκαιρο, εξειδικευμένο και ανεξάρτητο τρόπο. Με την αναθεωρημένη οδηγία επικαιροποιούνται επίσης διάφοροι ορισμοί και παραπομπές στη σχετική νομοθεσία της ΕΕ και στους κανονισμούς του ΔΝΟ, προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα στους οργανισμούς διερεύνησης ατυχημάτων να διενεργούν έρευνες ατυχημάτων με εναρμονισμένο τρόπο σε ολόκληρη την ΕΕ. Όσον αφορά τα εμπορευματοκιβώτια που χάνονται στη θάλασσα, η αναθεωρημένη οδηγία προβλέπει ότι τα κράτη μέλη πρέπει να τα καταχωρίζουν στην ευρωπαϊκή πλατφόρμα πληροφοριών ναυτικών ατυχημάτων, εάν βρίσκονται στα ύδατά τους ή εάν προέρχονται από πλοία που φέρουν τη σημαία τους. Επιπλέον, βάσει της οδηγίας με την οποία θεσπίζεται σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης⁷, τα κράτη μέλη οφείλουν να διασφαλίζουν ότι, σε περίπτωση απώλειας ορισμένων εμπορευματοκιβωτίων στη θάλασσα, ο πλοίαρχος τα αναφέρει αμέσως στο οικείο παράκτιο κράτος, πράγμα που σημαίνει ότι η παρακολούθηση των χαμένων εμπορευματοκιβωτίων καλύπτεται σε επίπεδο ΕΕ.⁸

Η αναθεωρημένη στρατηγική της ΕΕ για την ασφάλεια στη θάλασσα⁹, η οποία εγκρίθηκε τον Οκτώβριο του 2023 μέσω των συμπερασμάτων του Συμβουλίου, παρέχει μια ολοκληρωμένη προσέγγιση για την αντιμετώπιση των απειλών για την ασφάλεια στη θάλασσα. Η στρατηγική περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, διάφορες δράσεις για την αντιμετώπιση μη εκραγέντος υλικού. Συμπληρωματικά, μεταξύ του 2016 και του 2022, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επένδυσε πάνω από 7 εκατ. EUR σε ειδικά έργα σχετικά με το μη εκραγέν υλικό. Τα αποτελέσματα των εν λόγω έργων ενίσχυσαν τις τεχνικές ανίχνευσης και εξουδετέρωσης μη εκραγέντος υλικού και διεύρυναν τις γνώσεις μας σχετικά με τις απειλές στο θαλάσσιο περιβάλλον που προέρχονται από μη εκραγέν υλικό.¹⁰

Κατά τη διάσκεψη «Our Baltic 2.0», την οποία διοργάνωσε η Επιτροπή στην Palanga τον Σεπτέμβριο του 2023, οι υπουργοί από τα κράτη μέλη της Βαλτικής Θάλασσας ανέλαβαν διάφορες δεσμεύσεις: i) την ενίσχυση της συνεργασίας με περιφερειακούς οργανισμούς (Επιτροπή για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Βαλτικής — HELCOM, Συμβούλιο των Κρατών της Βαλτικής Θάλασσας — CBSS) για την αντιμετώπιση μη εκραγέντος υλικού στη Βαλτική Θάλασσα· ii) την κάλυψη των γνωστικών και νομικών κενών και την προώθηση των τεχνολογιών για την απομάκρυνση μη εκραγέντος υλικού· iii) την προτεραιοποίηση περιοχών υψηλού κινδύνου για την εξάλειψη μη εκραγέντος υλικού· και iv) τη διερεύνηση μηχανισμών χρηματοδότησης για τη στήριξη των εν λόγω δράσεων. Προκειμένου να

⁶ Οδηγία (ΕΕ) 2024/3017 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2024, σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2009/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1286/2011 της Επιτροπής https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=OJ%3AL_202403017.

⁷ Οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32002L0059>.

⁸ Βλ. παρατηρήσεις 29 έως 31 του ΕΕΣ.

⁹ Στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια στη θάλασσα <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-14280-2023-INIT/el/pdf>.

¹⁰ Βλ. παρατήρηση 37 του ΕΕΣ.

βοηθήσει τα κράτη μέλη να εκπληρώσουν αυτές τις δεσμεύσεις, η Επιτροπή δρομολόγησε περαιτέρω έργα. Τέσσερα έργα βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη ή πρόκειται να λάβουν χρηματοδότηση από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας, Αλιείας και Υδατοκαλλιέργειας (ΕΤΘΑΥ), το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και το πρόγραμμα «Ορίζων Ευρώπη». Το πλέον πρόσφατο έργο (ύψους 5,6 εκατ. EUR) υλοποιείται από την Επιτροπή, κατόπιν αιτήματος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την ανάπτυξη και τη δοκιμή νέων τεχνολογιών απομάκρυνσης μη εκραγέντος υλικού από τη Βαλτική Θάλασσα. Το έργο αυτό αναμένεται ειδικότερα να διαδραματίσει καίριο ρόλο στη μετάβαση από το «προπαρασκευαστικό» στάδιο ή το στάδιο «συλλογής γνώσεων» στο στάδιο καθαρισμού.

Συνολικά, μεταξύ του 2016 και του 2024, η ΕΕ έχει επενδύσει μέχρι στιγμής πάνω από 24 εκατ. EUR σε έργα σχετικά με το μη εκραγέν υλικό.

2. Εφαρμογή και επιβολή των κανόνων της ΕΕ για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία

Η Επιτροπή δεσμεύεται να παράσχει στα κράτη μέλη εργαλεία για τον εντοπισμό και την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία. Πρώτον, για τον εντοπισμό της ρύπανσης από πλοία, παρέχεται εργαλείο δορυφορικής επιτήρησης (υπηρεσία CleanSeaNet) στα κράτη μέλη. Δεύτερον, για την αντιμετώπιση των εικαζόμενων παρατυπιών, θεσπίζεται σύστημα επιθεωρήσεων στο πλαίσιο της προσφάτως αναθεωρημένης οδηγίας σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα και της οδηγίας για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής¹¹. Βάσει και των δύο οδηγιών διατίθενται ειδικά εργαλεία τα οποία φιλοξενούνται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) για τη στήριξη μέτρων επιβολής (σύστημα στόχευσης και υποβολής εκθέσεων για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα —THETIS και THETIS EU).

Η οδηγία σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία όχι μόνο ενσωματώνει διεθνή πρότυπα, αλλά παρέχει επίσης στα κράτη μέλη πληροφορίες σχετικά με τον εντοπισμό πιθανών διαρροών. Η υπηρεσία CleanSeaNet αποτελεί τη δορυφορική υπηρεσία παρακολούθησης πετρελαιοκηλίδων και εντοπισμού σκαφών του EMSA. Από το 2007 και μετά ειδική ομάδα εμπειρογνομόνων των κρατών μελών συνεδριάζει τακτικά σε ετήσια βάση και προτείνει τεχνικές λύσεις για την τεχνολογία και τις μεθοδολογίες που χρησιμοποιεί η CleanSeaNet, όπως επίσης για την αξιοπιστία και την αποτελεσματικότητά τους. Η ομάδα συμμετέχει στην προετοιμασία των βελτιώσεων που προγραμματίζονται στο πλαίσιο της CleanSeaNet ως αποτέλεσμα της προσφάτως τροποποιημένης οδηγίας σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία.

Υπάρχουν επίσης συνέργειες μεταξύ των υπηρεσιών δορυφορικής επιτήρησης που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της οδηγίας σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία (CleanSeaNet) και του συστήματος για τη στόχευση και την υποβολή εκθέσεων για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (THETIS). Για παράδειγμα, μέσω του THETIS, οι αρχές των κρατών μελών έχουν πρόσβαση σε πορίσματα προηγούμενων επιθεωρήσεων ελέγχου του κράτους λιμένα και μπορούν να χρησιμοποιήσουν τις εν λόγω πληροφορίες προκειμένου να αξιολογήσουν αν υπάρχουν υπόνοιες παράνομης απόρριψης του πλοίου. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να χρησιμοποιούν το THETIS για να ζητούν από την αρχή άλλου κράτους μέλους (π.χ. επόμενος λιμένας κατάπλου) να επιθεωρήσει το ύποπτο πλοίο. Μπορούν επίσης να χρησιμοποιούν το THETIS EU για να διαπιστώσουν αν το συγκεκριμένο πλοίο επιθεωρήθηκε κατά την οικεία διαδικασία διαχείρισης αποβλήτων και αν διέθεσε τα εν λόγω απόβλητα στη λιμενική εγκατάσταση παραλαβής του προηγούμενου λιμένα κατάπλου.

Τα δεδομένα συλλέγονται για την ΕΕ από τις ολοκληρωμένες υπηρεσίες σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές στο πλαίσιο του SafeSeaNet, της CleanSeaNet, του THETIS και του THETIS EU. Είναι κάτι

¹¹ Οδηγία (ΕΕ) 2019/883 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από πλοία, για την τροποποίηση της οδηγίας 2010/65/ΕΕ και την κατάργηση της οδηγίας 2000/59/ΕΚ <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/883/oj>.

που διευκολύνει την απόφαση όσον αφορά την επαλήθευση ή όχι του πιθανού περιστατικού ρύπανσης. Κατά συνέπεια, τα κράτη μέλη διαθέτουν ειδικό κόμβο της ΕΕ που φιλοξενείται από τον EMSA για τη στήριξη του εντοπισμού και της αντιμετώπισης της ρύπανσης από πλοία¹².

Στο πλαίσιο της οδηγίας για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής επιβάλλονται απαιτήσεις για την παράδοση αποβλήτων από τα πλοία στους λιμένες. Παρόλο που με την οδηγία σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία αποθαρρύνεται η παράνομη απόρριψη των εν λόγω αποβλήτων στη θάλασσα, στο πλαίσιο της οδηγίας για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής εφαρμόζεται διαδικασία για την ορθή συλλογή και διαχείριση των αποβλήτων. Η υποχρέωση παράδοσης στο πλαίσιο της οδηγίας για τις λιμενικές εγκαταστάσεις είναι παρόμοια με τις απαγορεύσεις απόρριψης στο πλαίσιο της MARPOL. Τα πλοία πρέπει να υποβάλουν τις οικείες εκ των προτέρων κοινοποιήσεις αποβλήτων και τις αποδείξεις παράδοσης αποβλήτων, οι οποίες αποτελούν τη βάση για τις επιθεωρήσεις που καταχωρίζονται στο THETIS EU. Η Επιτροπή παρακολουθεί τα ποσοστά επιθεώρησης και ελέγχει αν έχει επιτευχθεί η ετήσια τιμή-στόχος¹³.

Η προσφάτως αναθεωρημένη οδηγία σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα συμβάλλει στη βελτίωση του συστήματος επιθεώρησης αλλοδαπών πλοίων σε λιμένες κρατών άλλων εκτός του κράτους σημαίας από τους αξιωματικούς ελέγχου του κράτους λιμένα, ώστε να εξακριβωθεί ότι η επάρκεια του πλοιάρχου, των αξιωματικών και του πληρώματος επί του πλοίου, η κατάσταση του πλοίου και ο εξοπλισμός του συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων και, στην ΕΕ, με το εφαρμοστέο δίκαιο της ΕΕ. Κατ' αυτόν τον τρόπο, ο έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα είναι σημαντικός για τη διασφάλιση της θαλάσσιας ασφάλειας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Με την αναθεωρημένη οδηγία: i) επικαιροποιείται η νομοθεσία της ΕΕ και ευθυγραμμίζεται με τους διεθνείς κανόνες και τις διεθνείς διαδικασίες, σύμφωνα με το Μνημόνιο Συνεννόησης των Παρισίων (Paris MoU) και τις συμβάσεις του ΔΝΟ, ii) προστατεύονται τα αλιευτικά σκάφη, τα πληρώματά τους και το περιβάλλον, μεταξύ άλλων μέσω της θέσπισης προαιρετικού συστήματος επιθεωρήσεων για τα μεγαλύτερα αλιευτικά σκάφη (μήκους άνω των 24 μέτρων), iii) διασφαλίζεται η εφαρμογή αποτελεσματικής και εναρμονισμένης προσέγγισης όσον αφορά τη διενέργεια επιθεωρήσεων ελέγχου από το κράτος λιμένα¹⁴.

3. Πλαίσιο της ΕΕ για την παρακολούθηση της ρύπανσης από πλοία

Το 2008 η ΕΕ εξέδωσε την **οδηγία-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική**¹⁵ (ΟΠΘΣ) για τη διατήρηση καθαρών, υγιών, παραγωγικών και ανθεκτικών θαλάσσιων οικοσυστημάτων με παράλληλη διασφάλιση της πιο βιώσιμης χρήσης των θαλάσσιων πόρων.

Η οδηγία απαιτεί από τα κράτη μέλη να αναπτύξουν εθνικές θαλάσσιες στρατηγικές με στόχο την επίτευξη ή τη διατήρηση, εφόσον υφίσταται, «καλής περιβαλλοντικής κατάστασης», βάσει 11 χαρακτηριστικών περιγραφής, στα οποία περιλαμβάνονται οι ρυπογόνες ουσίες και τα θαλάσσια απορρίμματα. Πρόκειται για μια κατάσταση που θα έπρεπε να είχε επιτευχθεί έως το 2020. Οι θαλάσσιες στρατηγικές περιλαμβάνουν τακτικές αξιολογήσεις του θαλάσσιου περιβάλλοντος, για τον καθορισμό των σκοπών και των στόχων, τη δημιουργία προγραμμάτων παρακολούθησης και τη θέσπιση μέτρων για τη βελτίωση της κατάστασης των θαλάσσιων υδάτων. Οι εν λόγω στρατηγικές πρέπει να επικαιροποιούνται σε εξαετείς κύκλους. Δεδομένου ότι πρόκειται για οδηγία-πλαίσιο, τα προγράμματα παρακολούθησης που αναπτύσσονται από τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να βασίζονται σε διάφορες άλλες ενωσιακές ή περιφερειακές και διεθνείς προσπάθειες παρακολούθησης. Η Επιτροπή

¹² Βλ. παρατηρήσεις 41 έως 53 του ΕΕΣ.

¹³ Βλ. παρατηρήσεις 54 έως 58 του ΕΕΣ.

¹⁴ Βλ. παρατηρήσεις 59 έως 61 του ΕΕΣ.

¹⁵ Οδηγία 2008/56/ΕΚ, της 17ης Ιουνίου 2008, περί πλαισίου κοινοτικής δράσης στο πεδίο της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον (οδηγία-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική) (ΕΕ L 164 της 25.6.2008, σ. 19) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=celex:32008L0056>.

δεσμεύεται για τη βελτίωση των προγραμμάτων παρακολούθησης των κρατών μελών και έχει εκδώσει **δύο εκθέσεις** για την καθοδήγηση των κρατών μελών στις προσπάθειες που κάνουν όσον αφορά την παρακολούθηση, ενώ παράλληλα βρίσκεται σε συνεχή διάλογο στο πλαίσιο της κοινής στρατηγικής για την εφαρμογή της ΟΠΘΣ. Η ΟΠΘΣ βρίσκεται, επί του παρόντος, σε στάδιο επανεξέτασης.¹⁶

III. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΙΣ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΕΣ

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

(Ημερομηνία-στόχος: 2027)

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 της CleanSeaNet·**

Η Επιτροπή **αποδέχεται** τη συγκεκριμένη σύσταση.

Η Επιτροπή, με την υποστήριξη του EMSA, θα εξακολουθήσει να συνεργάζεται με τα κράτη μέλη, συγκεκριμένα στο πλαίσιο του φόρουμ της ομάδας χρηστών της CleanSeaNet, και να τα ενθαρρύνει να αναλαμβάνουν δράσεις και να υποβάλουν εκθέσεις σχετικά με τη συνέχεια που δίνεται στις προειδοποιήσεις της CleanSeaNet (πιθανά περιστατικά ρύπανσης που εντοπίζονται από την CleanSeaNet). Θα καταρτιστούν ειδικές κατευθυντήριες γραμμές σε σχέση με την CleanSeaNet από κοινού με την ομάδα χρηστών της CleanSeaNet. Η Επιτροπή, με την υποστήριξη του EMSA, θα δημοσιεύσει κατευθυντήριες γραμμές για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων σχετικά με τη διαδικασία υποβολής στοιχείων, ώστε τα κράτη μέλη να έχουν τη δυνατότητα να ανταποκριθούν στις οικείες υποχρεώσεις αναφοράς στοιχείων που θα αρχίσουν να εφαρμόζονται από το 2027.

- β) να αναπτύξει τεχνολογία και μεθοδολογία για την έκδοση προειδοποιήσεων σχετικά με ρύπους εκτός του πετρελαίου· και**

Η Επιτροπή **αποδέχεται** τη συγκεκριμένη σύσταση.

Η Επιτροπή, με την υποστήριξη του EMSA, θα ενισχύσει την CleanSeaNet προκειμένου να μπορεί να προειδοποιεί τα κράτη μέλη σχετικά με περισσότερους τύπους ρύπων π.χ. λύματα, απορρίμματα, εμπορευματοκιβώτια που χάνονται στη θάλασσα. Η συγκεκριμένη εργασία προβλέπεται στο πλαίσιο του έργου προσαρμογής των εργαλείων τεχνολογίας πληροφοριών που φιλοξενεί ο EMSA στις ανάγκες της τροποποιημένης οδηγίας σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία. Το χρονοδιάγραμμα του έργου ευθυγραμμίζεται με το χρονοδιάγραμμα μεταφοράς της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο.

¹⁶ Βλ. παρατηρήσεις 73 έως 91 του ΕΕΣ.

γ) να αξιολογήσει την αξιοπιστία των προειδοποιήσεων του EMSA για ρύπανση και την αποτελεσματικότητα των ενεργειών των κρατών μελών σε συνέχεια των προειδοποιήσεων.

Η Επιτροπή **αποδέχεται** τη συγκεκριμένη σύσταση.

Η Επιτροπή θα παρακολουθεί τις ενέργειες των κρατών μελών σε συνέχεια των προειδοποιήσεων της CleanSeaNet και θα υποβάλλει στοιχεία σχετικά με τον αριθμό των πιθανών περιστατικών ρύπανσης που εντοπίζονται, επαληθεύονται και επιβεβαιώνονται από την CleanSeaNet. Οι πληροφορίες σχετικά με την αξιοπιστία της CleanSeaNet θα αναλύονται μέσω διασταύρωσης με περιπτώσεις επιβεβαιωμένων περιστατικών που αναφέρονται από τα κράτη μέλη. Επισημαίνεται ότι ο χρόνος παρατήρησης και το είδος των μέσων που χρησιμοποιούνται για την επαλήθευση είναι υψίστης σημασίας για τη διασφάλιση της αποτελεσματικότητας της επιτόπιας επαλήθευσης. Οι πληροφορίες σχετικά με την αποτελεσματικότητα των ενεργειών των κρατών μελών θα προκύπτουν από τη σύγκριση του αριθμού των επαληθευμένων και των επιβεβαιωμένων περιστατικών. Η συγκεκριμένη ανάλυση θα μπορέσει να πραγματοποιηθεί μόνο όταν οι νέες υποχρεώσεις αναφοράς στοιχείων καταστούν υποχρεωτικές για τα κράτη μέλη, δηλαδή μετά τη λήξη της προθεσμίας μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο τον Ιούλιο του 2027. Έως το τέλος του 2027 μπορούν να αναμένονται προκαταρκτικά στοιχεία για την αξιολόγηση της αξιοπιστίας των προειδοποιήσεων, διότι μέχρι τότε θα έχουν περάσει μόλις πέντε μήνες από τη μεταφορά της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο. Οι εν λόγω πληροφορίες θα είναι ελλιπείς καθώς η πρώτη προθεσμία υποβολής στοιχείων σχετικά με τις κυρώσεις που επιβλήθηκαν κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος σε περίπτωση επιβεβαιωμένου περιστατικού είναι η 30ή Ιουνίου 2028.

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

(Ημερομηνία-στόχος: 2028)

Η Επιτροπή, με την υποστήριξη του EMSA, καλείται 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 κυρώσεων, λόγω χάριν με τον καθορισμό προθεσμιών, ενιαίων μορφότυπων υποβολής εκθέσεων και δεικτών.

Η Επιτροπή **αποδέχεται** τη συγκεκριμένη σύσταση.

Όσον αφορά την οδηγία σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία, η Επιτροπή, με την υποστήριξη του EMSA, θα δημιουργήσει νέο εργαλείο υποβολής στοιχείων για την εφαρμογή της τροποποιημένης οδηγίας σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία με στόχο τη διενέργεια ελέγχων για την επαλήθευση πιθανών περιστατικών ρύπανσης και την επιβολή κυρώσεων σε περιπτώσεις επιβεβαίωσης της ρύπανσης και εντοπισμού του υπευθύνου. Η προθεσμία υποβολής εκθέσεων θα είναι η 30ή Ιουνίου κάθε έτους για τις κυρώσεις που επιβλήθηκαν κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Η Επιτροπή, με την υποστήριξη του EMSA, θα αναπτύξει μορφότυπο υποβολής εκθέσεων και θα δημοσιοποιήσει σειρά δεικτών σχετικά με τη ρύπανση από πλοία. Οι νέοι δείκτες θα μπορούν να κοινοποιηθούν μόνο αφού καταστούν υποχρεωτικές οι νέες υποχρεώσεις αναφοράς στοιχείων, δηλαδή από το τέλος του 2028 όταν οι πρώτες εκθέσεις θα είναι διαθέσιμες.

Όσον αφορά τις επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα, η τροποποιημένη οδηγία προβλέπει ενισχυμένη κατάρτιση των επιθεωρητών των κρατών μελών για τη βελτίωση της ποιότητας των επιθεωρήσεων, καθώς και αυστηρότερο καθορισμό του χρονοδιαγράμματος εντός του οποίου τα κράτη

μέλη που διενεργούν επιθεωρήσεις πρέπει να υποβάλουν τις οικείες εκθέσεις επιθεώρησης στη βάση δεδομένων της ΕΕ —θα καθοριστεί πλέον στις 72 ώρες.

Σύσταση 3 — Να δοθεί συνέχεια σε ζητήματα κλιμάκωσης όσον αφορά έργα που χρηματοδοτούνται με ενωσιακούς πόρους

(Ημερομηνία-στόχος: 2026)

Η Επιτροπή, από κοινού με τα κράτη μέλη, καλείται να δώσει συνέχεια σε ζητήματα που σχετίζονται με την κλιμάκωση, τα οποία επηρεάζουν έργα χρηματοδοτούμενα με ενωσιακούς πόρους που αποσκοπούν στην αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία.

Η Επιτροπή **αποδέχεται εν μέρει** τη συγκεκριμένη σύσταση.

Όπως επισήμανε το ΕΕΣ, πολλά ενωσιακά προγράμματα χρηματοδότησης χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση έργων που αποσκοπούν στην αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία. Αντιστρόφως, κανένα από τα ενωσιακά προγράμματα χρηματοδότησης δεν αφορά αποκλειστικά τη ρύπανση από πλοία. Ως εκ τούτου, η παρούσα σύσταση πρέπει να λαμβάνεται υπόψη για κάθε πρόγραμμα χρηματοδότησης που περιλαμβάνει έργα για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία.

Στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Ταμείου Θάλασσας και Αλιείας και του Ευρωπαϊκού Ταμείου Θάλασσας, Αλιείας και Υδατοκαλλιέργειας, το μεγαλύτερο μέρος των έργων για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία τελεί υπό επιμερισμένη διαχείριση μεταξύ της Επιτροπής και των κρατών μελών. Η Επιτροπή θα συνεργαστεί με τα κράτη μέλη και θα θέσει επί τάπητος το ζήτημα της αναβάθμισης ως σημείο αναφοράς στις ετήσιες συνεδριάσεις επανεξέτασης των επιδόσεων του Ευρωπαϊκού Ταμείου Θάλασσας, Αλιείας και Υδατοκαλλιέργειας, με στόχο την ενθάρρυνση της χρήσης των κονδυλίων για έργα, και για την αναβάθμισή τους, όπως είναι τα έργα που αναφέρονται στο παράρτημα VI της υπό εξέταση έκθεσης του ΕΕΣ. Ωστόσο, η αξιολόγηση των ζητημάτων που αφορούν την αναβάθμιση των έργων εξακολουθεί να υπάγεται στην αρμοδιότητα των κρατών μελών.

Στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη», η σύμπραξη για τη βιώσιμη γαλάζια οικονομία επικεντρώνεται στη μείωση κατά κανόνα του αντίκτυπου της γαλάζιας οικονομίας στο θαλάσσιο και το παράκτιο περιβάλλον. Χωρίς να αντιμετωπίζει συγκεκριμένα το ζήτημα της ρύπανσης από πλοία μέσω άσκησης ειδικής δραστηριότητας, θα συμβάλει στην ανάπτυξη καινοτόμων και βιώσιμων αντιλήψεων για τα μικρά και μεσαία σκάφη και τα σκάφη αναψυχής, όπως επισημαίνεται στο στρατηγικό θεματολόγιο για την έρευνα και την καινοτομία για το 2024¹⁷. Η αποστολή της ΕΕ για την «αποκατάσταση των ωκεανών και των υδάτων μας» ανταποκρίνεται επίσης στον στόχο της μείωσης της ρύπανσης σε ωκεανούς, θάλασσες και ύδατα, καθώς και της στήριξης μιας γαλάζιας οικονομίας ουδέτερης ως προς τις ανθρακούχες εκπομπές¹⁸. Στο πλαίσιο της σύμπραξης για τη βιώσιμη γαλάζια οικονομία και της αποστολής της ΕΕ «αποκατάσταση των ωκεανών και των υδάτων μας», η Επιτροπή θα εξετάσει τα ζητήματα που επηρεάζουν την κλιμάκωση των υποστηριζόμενων έργων, καθώς είναι κάτι που εντάσσεται στους βασικούς στόχους των έργων.

Λόγω του ειδικού σχεδιασμού των άλλων προγραμμάτων χρηματοδότησης που μπορεί να περιλαμβάνουν έργα για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία, η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να εφαρμόσει τη σύσταση για τα εν λόγω προγράμματα.

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

¹⁸ Αποκατάσταση των ωκεανών και των υδάτων μας — Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

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

(Ημερομηνία-στόχος: 2027)

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.

Η Επιτροπή **αποδέχεται** τη συγκεκριμένη σύσταση.

Η Επιτροπή έχει ήδη συνεργαστεί με τα κράτη μέλη με στόχο να εναρμονίσει περαιτέρω τις διαδικασίες παρακολούθησης και αναφοράς στοιχείων στο πλαίσιο της κοινής στρατηγικής για την εφαρμογή της οδηγίας-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική. Η Επιτροπή θα εξακολουθήσει να συνεργάζεται με τα κράτη μέλη για την περαιτέρω εναρμόνιση. Η Επιτροπή αξιολογεί επί του παρόντος την οδηγία-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική και, κατ' επέκταση, θα εξετάσει επίσης τις υποχρεώσεις παρακολούθησης και αναφοράς στοιχείων στο πλαίσιο αυτής της διαδικασίας. Η Επιτροπή μπορεί να υποβάλει πρόταση για τις αναγκαίες τροποποιήσεις της νομοθεσίας· ωστόσο, δεν μπορεί να προδικάσει το αποτέλεσμα της εκτίμησης των επιπτώσεων. Η ΕΕ, μέσω των προγραμμάτων-πλαίσίων της για την έρευνα και την καινοτομία, έχει χρηματοδοτήσει χαρτοφυλάκιο έργων, αποσκοπώντας, μεταξύ άλλων, στην εναρμόνιση των διαδικασιών παρακολούθησης και αξιολόγησης της ρύπανσης από πλαστικά. Το [στρατηγικό σχέδιο του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη» για την περίοδο 2025-2027](#) περιλαμβάνει επίσης την ανάγκη αντιμετώπισης και παρακολούθησης της ρύπανσης των γλυκών και των θαλάσσιων υδάτων από την πηγή έως τη θάλασσα. Η Επιτροπή επιδιώκει συνεχώς να ενισχύσει τη σύνδεση μεταξύ της έρευνας και της χάραξης και εφαρμογής πολιτικών και υποστηρίζει ένθερμα την αξιοποίηση των αποτελεσμάτων των έργων στην εφαρμογή της ΟΠΘΣ.