

Sprawozdanie specjalne

Działania UE na rzecz zwalczania zanieczyszczania morza przez statki

Wciąż na niespokojnych wodach



EUROPEJSKI
TRYBUNAŁ
OBRACHUNKOWY

Spis treści

	Punkty
Streszczenie	I-VII
Wstęp	01-13
Zanieczyszczenia mórz UE pochodzące ze statków	01-05
Ramy prawne	06-09
Zadania i obowiązki poszczególnych podmiotów	10-13
Zakres kontroli i podejście kontrolne	14-17
Uwagi	18-92
Przepisy UE dotyczące zanieczyszczeń pochodzących ze statków są stopniowo dopracowywane	18-40
Prawodawstwo UE uwzględnia przepisy IMO	19-21
Komisja działa na rzecz eliminowania luk związanych z ryzykiem wystąpienia zanieczyszczeń pochodzących ze statków	22-40
Przy wdrażaniu i egzekwowaniu przepisów UE dotyczących zanieczyszczeń pochodzących ze statków występują uchybienia	41-73
Narzędzia opracowane przez EMSA i świadczone przez nią usługi morskie mają ograniczoną użyteczność, a państwa członkowskie nie wykorzystywały ich w wystarczającym stopniu	42-51
Kontrole i inspekcje statków są niewystarczające, a kary za nielegalne zrzuty różnią się w poszczególnych państwach UE	52-63
Nie zakończono jeszcze wdrażania na szczeblu krajowym najnowszych przepisów UE dotyczących narzędzi połowowych	64-70
Z funduszy UE udzielono wsparcia na odpowiednie projekty, ale napotkano trudności w osiągnięciu lepszych rezultatów	71-73
Unijne ramy monitorowania zanieczyszczeń pochodzących ze statków mają pewne ograniczenia	74-92
Niewiele wiadomo na temat zanieczyszczenia wód morskich i ilości znajdujących się w morzach odpadów pochodzących ze statków	76-80
Metody i wartości progowe nie były kompletne ani porównywalne, co utrudniło monitorowanie i sprawozdawczość	81-86
Luki i rozbieżności w narzędziach sprawozdawczych	87-92

Wnioski i zalecenia

93-98

Załączniki

Załącznik I – Sprawozdania Trybunału na temat zanieczyszczeń generowanych na lądzie

Załącznik II – Najważniejsze przepisy międzynarodowe dotyczące zanieczyszczeń pochodzących ze statków

Załącznik III – Najważniejsze przepisy UE dotyczące zanieczyszczeń pochodzących ze statków

Załącznik IV – Mechanizmy współpracy wielostronnej

Załącznik V – Ratyfikacja przez państwa członkowskie UE najważniejszych konwencji i protokołów IMO dotyczących zanieczyszczeń pochodzących ze statków (w niebieskich kropkach łączna liczba ratyfikowanych aktów prawnych i państw, które je ratyfikowały)

Załącznik VI – Wybrane projekty w państwach członkowskich, w których Trybunał przeprowadził wizyty

Wykaz akronimów

Odpowiedzi Komisji

Kalendarium

Zespół kontrolny

Streszczenie

I Zdrowy ekosystem morski ma kluczowe znaczenie dla różnorodności biologicznej, ochrony zasobów rybnych i pochłaniania emisji CO₂. Zanieczyszczenie spowodowane działalnością człowieka pozostaje poważnym problemem dla środowiska morskiego Unii Europejskiej. W 8. unijnym programie działań w zakresie środowiska, który wszedł w życie w 2022 r., ustanowiono cel dotyczący dążenia do osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń wód do 2030 r.

II W niniejszym sprawozdaniu Trybunał skupił się na zanieczyszczeniach pochodzących ze statków, będących jednym z największych źródeł zanieczyszczenia wód morskich. Na szczeblu światowym obowiązuje szereg konwencji sporządzonych przez Międzynarodową Organizację Morską będącą agencją Organizacji Narodów Zjednoczonych. Konwencje te służą zapewnieniu bezpieczeństwa statków i zapobieganiu zanieczyszczeniom morza. UE przyjęła przepisy, którym przyświecają te same cele. W latach 2014–2023 na projekty mające na celu przeciwdziałanie zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków przeznaczono ponad 216 mln euro środków unijnych. Wykorzystano je przede wszystkim na usprawnienie portowych urzędzeń do odbioru odpadów, a także na zbieranie sieci rybackich i badania naukowe.

III Trybunał przeprowadził tę kontrolę ze względu na zainteresowanie opinii publicznej i innych podmiotów tematyką zanieczyszczenia mórz UE. Chciał też wnieść wkład do zaplanowanego przeglądu dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej oraz przyczynić się do usprawnienia unijnych kontroli i poprawy jakości danych dotyczących zanieczyszczenia mórz. Oceniał on, czy działania UE służące zwalczaniu zanieczyszczeń pochodzących ze statków były odpowiednio zaplanowane, wdrożone, egzekwowane i monitorowane. Kontrola Trybunału objęła okres od stycznia 2014 r. do września 2024 r.

IV Ogólnie rzecz biorąc, Trybunał stwierdził, że przepisy UE dotyczące zanieczyszczeń pochodzących ze statków były stopniowo dopracowywane, ale przy ich wdrażaniu i egzekwowaniu wystąpiły uchybienia, a dostępne dane nie były wystarczające, aby zmierzyć rezultaty.

V Trybunał ustalił, że w prawodawstwie UE uwzględniono przepisy międzynarodowe, a Komisja stara się wyeliminować luki związane z ryzykiem wystąpienia zanieczyszczeń. Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego zapewniła państwom członkowskim przydatne narzędzia służące do zwalczania zanieczyszczeń pochodzących ze statków, ale narzędzia te nie były w pełni przez nie wykorzystywane. Z przeprowadzonej przez Trybunał analizy wynika również, że przy wdrażaniu i egzekwowaniu przepisów UE dotyczących kontroli i zapobiegania zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków wciąż występują niedociągnięcia. Państwa członkowskie często nie osiągały wyznaczonych obowiązkowych wartości progowych, jeśli chodzi o liczbę statków objętych inspekcjami. Podsumowując, powyższe uchybienia ograniczają skuteczność działań podejmowanych w celu ograniczenia tego rodzaju zanieczyszczeń.

VI Ani Komisja, ani państwa członkowskie, w których Trybunał przeprowadził wizyty kontrolne, nie były w stanie w pełni określić wysokości finansowania unijnego przeznaczonego na przeciwdziałanie zanieczyszczeniu wód morskich. Nie miały one pełnego obrazu osiągniętych rezultatów ani oglądu na możliwości lepszego wykorzystania środków dla uzyskania większych efektów. Jednocześnie przeprowadzona przez Trybunał kontrola wykazała, że w strategii morskiej UE występują pewne ograniczenia, jeśli chodzi o monitorowanie zanieczyszczeń pochodzących ze statków, zwłaszcza pod względem możliwości powiązania danych na temat zanieczyszczenia mórz, w tym zanieczyszczenia odpadami, z konkretnymi źródłami tych zanieczyszczeń.

VII Trybunał zaleca, aby Komisja:

- usprawniła monitorowanie i zwiększyła skuteczność narzędzi służących do ostrzegania o zanieczyszczeniu;
- wzmocniła monitorowanie obowiązkowych kontroli przeprowadzanych przez państwa członkowskie;
- podjęła dodatkowe działania, aby wyeliminować trudności w osiągnięciu lepszych rezultatów przez projekty finansowane ze środków UE;
- poprawiła sprawozdawczość na temat stanu środowiska w wodach morskich i usprawniła monitorowanie tego stanu.

Wstęp

Zanieczyszczenia mórz UE pochodzące ze statków

01 Zdrowy ekosystem morski ma kluczowe znaczenie dla różnorodności biologicznej, ochrony zasobów rybnych i pochłaniania emisji CO₂. Zanieczyszczenie morza spowodowane działalnością człowieka pozostaje poważnym problemem.

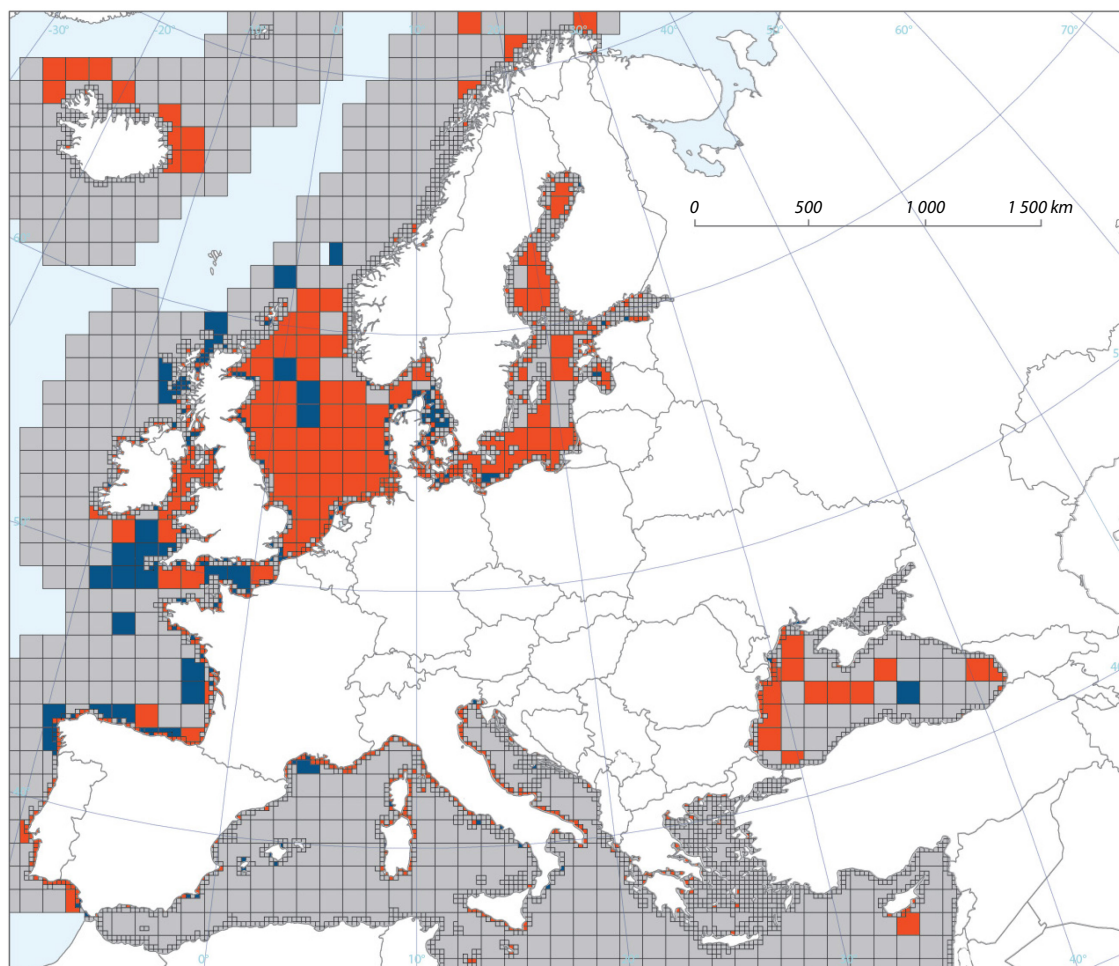
02 W 2008 r. UE przyjęła [dyrektywę ramową w sprawie strategii morskiej](#) (MSFD) na rzecz osiągnięcia lub utrzymania dobrego stanu środowiska wód morskich w UE do 2020 r. W [8. unijnym programie działań w zakresie środowiska](#), który wszedł w życie w 2022 r., ustanowiono cel dotyczący dążenia do osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń wód do 2030 r. Na szczepku międzynarodowym UE zobowiązała się do realizacji [celu zrównoważonego rozwoju Organizacji Narodów Zjednoczonych \(ONZ\) nr 14.1](#), który odnosi się do zapobiegania wszelkiego rodzaju zanieczyszczeniom morza i ich znacznego ograniczenia do 2025 r.

03 UE monitoruje jakość wód morskich, oceniając stan środowiska morskiego w oparciu o jedenaście wskaźników, które zostały zdefiniowane w dyrektywie ramowej w sprawie strategii morskiej. W [sprawozdaniu](#) opublikowanym w 2019 r. Europejska Agencja Środowiska (EEA) stwierdziła, że 80% wód morskich UE stanowią obszary problematyczne pod względem zanieczyszczeń (zob. [rys. 1](#)), natomiast około 75% wód morskich jest zanieczyszczonych odpadami, co pokazano na [rys. 2](#). Trybunał opublikował dotychczas szereg sprawozdań na temat zanieczyszczeń generowanych na lądzie (zob. [załącznik I](#)). W niniejszym sprawozdaniu koncentruje się natomiast na zanieczyszczeniach pochodzących ze statków.

Rys. 1 – Zanieczyszczenie mórz Europy

Zanieczyszczenie mórz Europy

- Obszar problematyczny
 - Obszar bez problemów
 - Brak wystarczających danych
- 100x100 km na otwartym morzu (> 20 km od linii brzegowej)
 20x20 km na obszarach przybrzeżnych (≤ 20 km od linii brzegowej)



© EEA, mapa przedstawiająca zanieczyszczenie mórz Europy, opublikowana w 2019 r. głównie na podstawie danych z lat 2008–2017, a także danych wcześniejszych (dostęp: 21 listopada 2024 r.) (mapa zmodyfikowana przez Europejski Trybunał Obrachunkowy).

Rys. 2 – Zanieczyszczenie mórz Europy odpadami

Ocena ilości odpadów we wszystkich czterech morzach regionalnych w latach 2010–2021

Obszary bez problemów –
wynik:

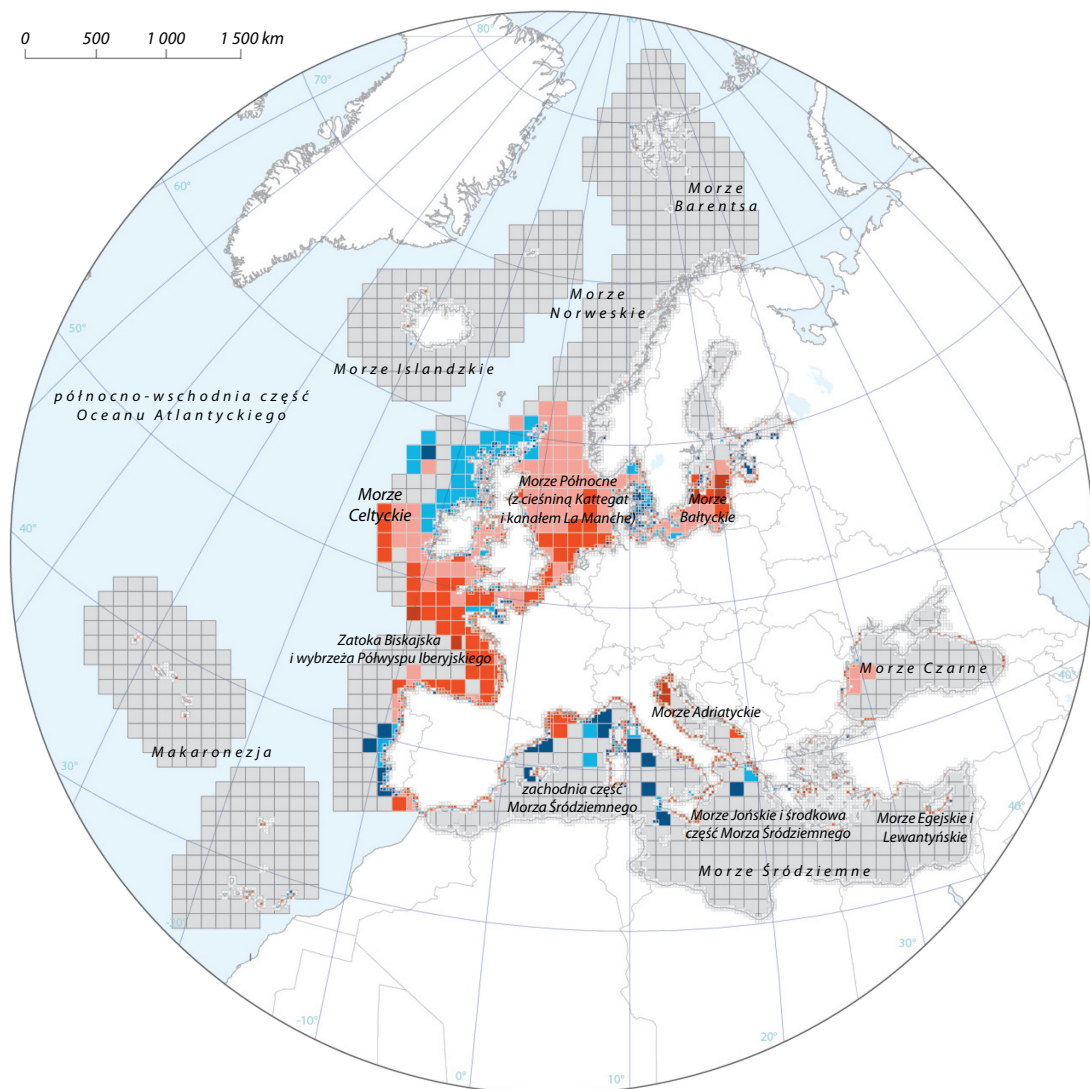
- Dobry
- Bardzo dobry

Obszary potencjalnie
problematiczne – wynik:

- Dostateczny
- Niezadawalający
- Zły
- Brak danych

□ 100x100 km na otwartym morzu (> 20 km od linii brzegowej)

□ 20x20 km na obszarach przybrzeżnych (≤ 20 km od linii brzegowej)

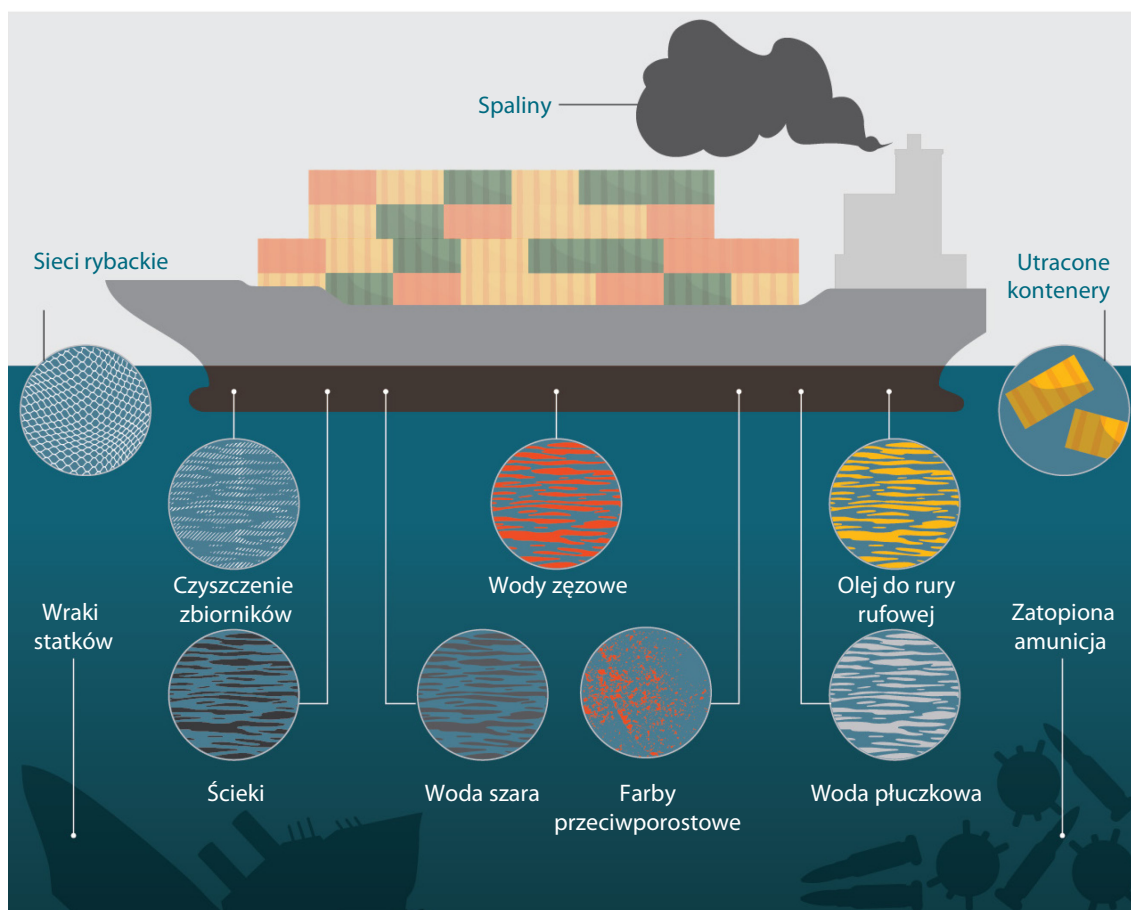


© EEA, mapa przedstawiająca ocenę ilości odpadów we wszystkich czterech morzach regionalnych w latach 2010–2021, opublikowana w 2023 r. (dostęp: 21 listopada 2024 r.) (mapa zmodyfikowana przez Europejski Trybunał Obrachunkowy).

04 Statki – czy to towarowe, wycieczkowe, rybackie, promy pasażerskie, jachty rekreacyjne czy inne – w dużym stopniu przyczyniają się do zanieczyszczenia morza. Jak pokazano na *rys. 3*, generowanymi przez nie odpadami są np. odpady z tworzyw sztucznych, a także porzucone, zagubione lub w inny sposób wyrzucone narzędzia połowowe. Statki mogą również zanieczyszczać wody morskie różnego rodzaju substancjami zanieczyszczającymi: ropą, innymi związkami organicznymi, substancjami niebezpiecznymi i metalami ciężkimi, które trafiają do morza w wyniku:

- przypadkowych wycieków lub zrzutów operacyjnych (np. z zęb, rur rufowych lub przy czyszczeniu zbiorników);
- odprowadzania ścieków i wody szarej (ze zlewów, pryszniców i pralek);
- wycieku toksycznych składników farb przeciwporostowych (chroniących kadłub statku przed porastaniem przez organizmy morskie);
- uwalniania szkodliwych substancji przy demontażu statków bądź utracie kontenerów lub z wraków statków i zatopionej amunicji;
- zrzutu zanieczyszczonej wody i ścieków ze skrubarów (systemów oczyszczania gazów spalinowych).

Rys. 3 – Podsystemy statków mogące powodować zanieczyszczenie morza



Źródło: Europejski Trybunał Obrachunkowy.

05 UE i jej państwa członkowskie, z których 22 mają dostęp do morza, starają się przeciwdziałać zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków na różne sposoby poprzez:

- przestrzeganie przepisów międzynarodowych i przyjmowanie przepisów unijnych i krajowych;
- monitorowanie w celu wykrycia nielegalnych zrzutów oraz zgłaszanie takich zrzutów;
- przeprowadzanie inspekcji statków, by upewnić się, czy są eksploatowane zgodnie z przepisami, oraz nakładanie kar za nieprzestrzeganie przepisów;
- realizowanie projektów finansowanych przez UE mających na celu poprawę jakości wody morskiej;
- regularne ocenianie stanu środowiska wód morskich i przedstawianie sprawozdań na temat wyników tych ocen.

Ramy prawne

06 Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza określa ramy prawne dla wszystkich działań prowadzonych na morzach i oceanach. Zawiera przepisy przewidujące obowiązek zapobiegania zanieczyszczeniom środowiska morskiego z jakiegokolwiek źródła, w tym ze statków, oraz ograniczania i kontroli takich zanieczyszczeń.

07 Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) jest agencją ONZ zajmującą się kwestiami bezpieczeństwa i ochrony żeglugi oraz zapobiegania zanieczyszczeniu morza i powietrza przez statki. Wykonując te zadania, IMO opracowała [Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki](#) (konwencja MARPOL). Poszczególne załączniki do tej konwencji przewidują zasady dotyczące określania rodzaju i ilości zanieczyszczeń, które statek może usuwać do morza, oraz definiują, co stanowi nielegalny zrzut. Inne konwencje IMO dotyczą konkretnych aspektów zanieczyszczenia pochodzącego ze statków, takich jak zatapianie odpadów (w tym amunicji), stosowanie farb przeciwporostowych, katastrofy morskie i recykling statków (zob. [załącznik III](#)).

08 Celem przepisów unijnych regulujących emisję zanieczyszczeń przez statki jest ochrona środowiska morskiego przed takimi zanieczyszczeniami. Przepisy te obejmują kilka dyrektyw i rozporządzeń (zob. [załącznik III](#)). Trzy najważniejsze dyrektywy to:

- o [dyrektywa 2005/35/WE](#) w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków (SSP), która zobowiązuje państwa członkowskie do określenia środków egzekwowania przepisów i sankcji za nielegalne zrzuty substancji zanieczyszczających;
- o [dyrektywa 2009/16/WE](#) w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (PSC), która określa wspólne kryteria kontroli statków przez państwo portu oraz ustanawia zharmonizowane procedury inspekcji i zatrzymywania statków;
- o [dyrektywa \(UE\) 2019/883](#) w sprawie portowych urzędzeń do odbioru odpadów (PRF), która zobowiązuje państwa członkowskie do ustanowienia portowych urzędzeń do odbioru różnego rodzaju odpadów wytwarzanych przez statki, zapewnienia, aby statki podlegały inspekcji, oraz ustalenia kar w przypadku naruszeń.

09 W czerwcu 2023 r. Komisja przedstawiła [pakiet dotyczący bezpieczeństwa morskiego](#), który obejmował [wnioski ustawodawcze](#) dotyczące zmiany dyrektywy w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków i dyrektywy w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. Oba te akty prawne zostały przyjęte przez Radę w listopadzie 2024 r.

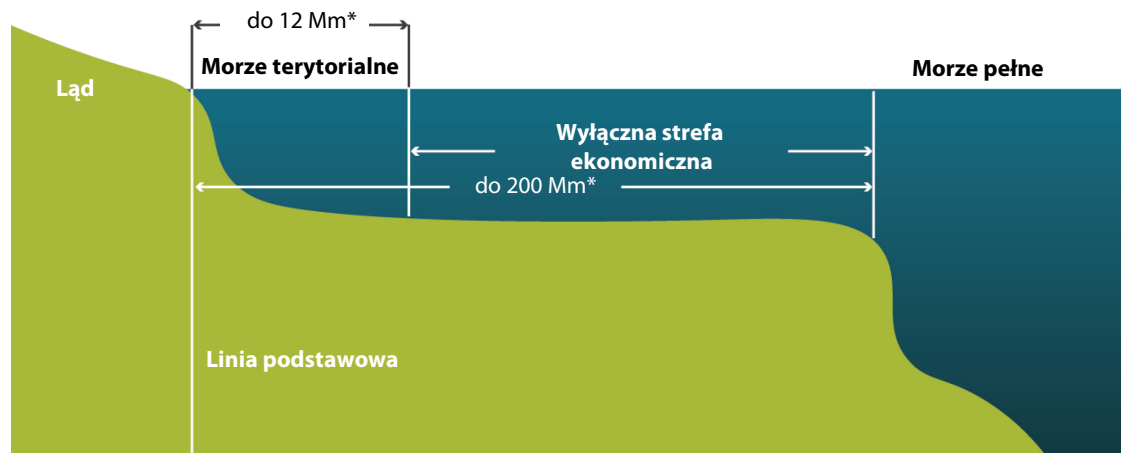
Zadania i obowiązki poszczególnych podmiotów

10 Komisja Europejska odpowiada za opracowanie unijnych ram prawnych, monitorowanie ich wdrażania na szczeblu krajowym, nadzorowanie projektów finansowanych ze środków UE bezpośrednio lub w ramach zarządzania dzielonego z państwami członkowskimi oraz działanie na rzecz gromadzenia zharmonizowanych danych na temat zanieczyszczenia morza. Politykę i działania dotyczące zanieczyszczeń pochodzących ze statków prowadzi kilka dyrekcji generalnych Komisji, m.in. Dyrekcja Generalna ds. Środowiska, Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu, Dyrekcja Generalna ds. Gospodarki Morskiej i Rybołówstwa oraz Dyrekcja Generalna ds. Prowadzonych przez UE Operacji Ochrony Ludności i Pomocy Humanitarnej.

11 W zwalczanie zanieczyszczeń pochodzących ze statków zaangażowane są ponadto trzy agencje unijne:

- o **Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA)** wspiera Komisję we wdrażaniu przepisów UE dotyczących bezpieczeństwa morskiego i zapobiegania zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków. Zapewnia również państwom członkowskim wsparcie techniczne i operacyjne, w tym przy użyciu systemów satelitarnych (takich jak system nadzoru CleanSeaNet) służących do wykrywania ewentualnych zanieczyszczeń pochodzących ze statków.
- o **Europejska Agencja Kontroli Rybołówstwa (EFCA)** koordynuje przeprowadzanie kontroli i inspekcji statków rybackich przez niektóre państwa członkowskie, w tym pod kątem tego, czy kapitanowie statków wywiązują się z obowiązku odzyskiwania narzędzi połowowych utraconych na morzu.
- o **Europejska Agencja Środowiska (EEA)** gromadzi dane o morzu i przygotowuje oceny tematyczne dotyczące zanieczyszczenia mórz UE.

12 Państwa członkowskie odpowiadają za wdrażanie przepisów UE, a także konwencji IMO, których są stronami. Są zobowiązane do transponowania dyrektyw UE, składania Komisji sprawozdań z wdrażania tych dyrektyw i egzekwowania ich przepisów, a także muszą oceniać osiągnięte dzięki nim wyniki. Państwa członkowskie sprawują jurysdykcję nad obszarem własnego morza terytorialnego i w wyłącznej strefie ekonomicznej, jak pokazano na *rys. 4*.

Rys. 4 – Rodzaje obszarów morskich

* mila morska

Źródło: Europejski Trybunał Obrachunkowy.

13 Ponadto, aby przeciwdziałać zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków, państwa członkowskie UE i państwa spoza Unii ustanowiły wielostronne mechanizmy współpracy, które obejmują regionalne konwencje morskie i umowy wielostronne. Wszystkie te konwencje i umowy zostały przedstawione w [załączniku IV](#). UE jest stroną większości z nich.

Zakres kontroli i podejście kontrolne

14 Celem kontroli Trybunału była ocena, czy działania UE służące zwalczaniu zanieczyszczeń pochodzących ze statków były odpowiednio zaplanowane, wdrożone, egzekwowane i monitorowane. Kontrolerzy Trybunału zbadali, czy:

- o w prawodawstwie UE uwzględniono przepisy przyjęte przez IMO, a Komisja starała się wyeliminować pozostałe luki związane z ryzykiem wystąpienia zanieczyszczeń;
- o Komisja i państwa członkowskie wdrożyły skuteczne strategie i działania oraz czy je egzekwowały;
- o Komisja i państwa członkowskie monitorowały osiągnięte wyniki.

15 Trybunał przeprowadził tę kontrolę ze względu na zainteresowanie opinii publicznej i innych podmiotów tematyką zanieczyszczenia mórz UE. Chciał też wnieść wkład do zaplanowanego przeglądu dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej oraz przyczynić się do usprawnienia unijnych kontroli i poprawy jakości danych dotyczących zanieczyszczenia morza.

16 Trybunał dokonał przeglądu przepisów, polityk, finansowania, danych i sprawozdań na temat zanieczyszczeń pochodzących ze statków opracowanych przez Komisję i państwa członkowskie. Przeanalizował również cztery projekty dotyczące tego rodzaju zanieczyszczeń (zob. [rys. 5](#)). Kontrola Trybunału objęła okres od stycznia 2014 r. do września 2024 r.

Rys. 5 – Podejście kontrolne – przeprowadzone prace



Przegląd odpowiednich danych i dokumentów, w tym dokumentów naukowych, strategicznych, ustawodawczych oraz dotyczących polityki i projektów



Wywiady z pracownikami sześciu dyrekcji generalnych Komisji¹



Wywiady z pracownikami następujących agencji UE: Europejska Agencja Środowiska, Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego, Europejska Agencja Kontroli Rybołówstwa oraz Europejska Agencja Wykonawcza ds. Klimatu, Infrastruktury i Środowiska



Wywiady z pracownikami odpowiednich organów krajowych i zainteresowanymi stronami w wybranych państwach członkowskich



Analiza czterech projektów dotyczących zanieczyszczenia pochodzącego ze statków w wybranych państwach członkowskich (analiza dokumentów i wizyty na miejscu)



Wywiady z pracownikami OSPAR i HELCOM

¹ DG ds. Europejskiej Ochrony Ludności i Pomocy Humanitarnej, DG ds. Środowiska, Wspólne Centrum Badawcze, DG ds. Gospodarki Morskiej i Rybołówstwa, DG ds. Mobilności i Transportu, DG ds. Polityki Regionalnej i Miejskiej.

Źródło: Europejski Trybunał Obrachunkowy.

17 Trybunał zdecydował, że przeprowadzi wizyty kontrolne we Francji i w Niemczech, tak aby kontrolą objąć:

- dwa podregiony morskie (basen Morza Północnego i basen Morza Bałtyckiego), w których znajduje się północnoeuropejski obszar portowy – drugi pod względem natężenia ruchu morskiego szlak żeglugowy na świecie i obszar problematyczny z powodu stopnia zanieczyszczenia, ilości odpadów w morzu i częstotliwości utraty kontenerów;
- wszystkie stosowne rodzaje statków;
- dwa z najbardziej ruchliwych portów europejskich pod względem wagi brutto towarów i liczby obsługiwanych kontenerów (Hamburg i Hawr);
- dwie regionalne konwencje morskie: Konwencję o ochronie środowiska morskiego obszaru Północno-Wschodniego Atlantyku (konwencja [OSPAR](#)) i Komisję Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku ([HELCOM](#)).

Uwagi

Przepisy UE dotyczące zanieczyszczeń pochodzących ze statków są stopniowo dopracowywane

18 Trybunał przeanalizował obowiązujące ramy prawne UE dotyczące bezpieczeństwa morskiego, aby ocenić, czy zawierają one spójne przepisy mające pomóc w zwalczaniu zanieczyszczeń pochodzących ze statków. Trybunał sprawdził, czy Komisja:

- o zapewniła, by ramy prawne UE uwzględniały stosowne przepisy IMO;
- o podjęła działania na rzecz wyeliminowania pozostałych luk związanych z ryzykiem wystąpienia zanieczyszczeń pochodzących ze statków.

Prawodawstwo UE uwzględnia przepisy IMO

19 Konwencje IMO określają międzynarodowe przepisy dotyczące zanieczyszczeń mórz pochodzących ze statków. Wszystkie państwa członkowskie UE są członkami IMO i stronami konwencji MARPOL (pkt **07**), ale niektóre z nich nie ratyfikowały jeszcze wszystkich konwencji uchwalonych przez IMO (zob. [załącznik V](#)).

20 Jak pokazano na [rys. 6](#), prawo UE uwzględnia przepisy określone przez IMO. Pozwala to na odpowiednie ich egzekwowanie, niezależnie od tego, czy dane państwo członkowskie jest stroną konwencji IMO.

Rys. 6 – Prawodawstwo UE uwzględniające przepisy IMO

Przepisy IMO	Obowiązujące prawodawstwo UE	Zmiany wprowadzone w ramach pakietu aktów prawnych dotyczących bezpieczeństwa morskiego z 2024 r.
★ Rok przyjęcia kategorię zanieczyszczeń pochodzących ze statków objęte przepisami	✔ Rok wejścia w życie	
MARPOL – Załącznik I ★ 1973 ✔ 1983 Ropa naftowa	dyrektywy PRF/PSC/SSP	dyrektywa SSP
MARPOL – Załącznik II ★ 1973 ✔ 1987 Szkodliwe substancje ciekłe (NLS)	dyrektywy PRF/PSC/SSP	dyrektywa SSP
MARPOL – Załącznik V ★ 1973 ✔ 1988 Odpady, w tym narzędzia połowowe	dyrektywy PRF/PSC	dyrektywa SSP
MARPOL – Załącznik III ★ 1973 ✔ 1992 Substancje szkodliwe	dyrektywa PSC	dyrektywa SSP
MARPOL – Załącznik IV ★ 1973 ✔ 2003 Ścieki	dyrektywy PRF/PSC	dyrektywa SSP
Konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu ★ 1974 ✔ 1980 Wypadki	dyrektywy 2002/59 i 2009/18	✗
MARPOL – Załącznik VI ★ 1997 ✔ 2005 Zanieczyszczenie powietrza	dyrektywa dot. zawartości siarki dyrektywy PRF/PSC	dyrektywa SSP
Konwencja o systemach przeciwporostowych na statkach ★ 2001 ✔ 2008 Związki cynoorganiczne	dyrektywa PSC/ rozporządzenie (WE) nr 782/2003	✗
Konwencja z Nairobi ★ 2007 ✔ 2015 Wraki, w tym kontenery	✗	dyrektywa PSC
Konwencja z Hongkongu ★ 2009 ✔ 2025 Recykling statków	rozporządzenie (UE) nr 1257/2013	dyrektywa PSC

Źródło: Europejski Trybunał Obrachunkowy.

21 Dyrektywę w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków i dyrektywę w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu zmieniono (pkt 09), aby uaktualnić przepisy UE dotyczące bezpieczeństwa morskiego i jeszcze skuteczniej zapobiegać zanieczyszczaniu wód morskich przez statki (zob. ramka 1).

Ramka 1

Najnowsze zmiany dyrektywy w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków i dyrektywy w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu

Zmieniona dyrektywa w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków ma na celu dalsze dostosowanie przepisów UE do przepisów międzynarodowych. Rozszerzono w niej zakres dotychczasowych przepisów UE, dodając więcej substancji zanieczyszczających, takich jak substancje szkodliwe przewożone morzem w opakowaniach, ścieki ze statków i odpady ze statków, a także pozostałości i ścieki z systemów oczyszczania gazów spalinowych (tzw. skruberów).

W zmienionej dyrektywie w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków określono również minimalne kryteria stosowania sankcji administracyjnych, takie jak waga przestępstwa, wpływ na środowisko lub kondycja finansowa odpowiedzialnego podmiotu.

Zmieniając dyrektywę w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, rozszerzono jej zakres, by uwzględnić dodatkowe przepisy międzynarodowe, takie jak [konwencja z Nairobi](#) o usuwaniu wraków oraz [konwencja z Hongkongu](#) o recyklingu statków.

Komisja działa na rzecz eliminowania luk związanych z ryzykiem wystąpienia zanieczyszczeń pochodzących ze statków

22 Trybunał dokonał przeglądu:

- o ram prawnych UE, aby sprawdzić, czy uwzględniają one główne źródła zanieczyszczeń ze statków;
- o działań podejmowanych przez Komisję, by wyeliminować pozostałe luki związane z ryzykiem wystąpienia tego rodzaju zanieczyszczeń.

W niniejszej sekcji przedstawiono ustalenia Trybunału dotyczące demontażu statków, utraconych kontenerów, wraków statków, amunicji i systemów oczyszczania gazów spalinowych.

Demontaż i recykling statków

23 Na szczelnie międzynarodowym w czerwcu 2025 r. wejdzie w życie Międzynarodowa konwencja z Hongkongu z 2009 r. o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, która reguluje działalność zakładów recyklingu statków. Ponadto przewiduje ona mechanizm egzekwowania przepisów w zakresie recyklingu statków oraz określa wymogi dotyczące certyfikacji i sprawozdawczości. Na dzień 30 września 2024 r. konwencję ratyfikowało 10 państw członkowskich UE mających dostęp do morza i jedno państwo członkowskie niemające takiego dostępu.

24 Na szczelnie UE [rozporządzenie \(UE\) nr 1257/2013](#) w sprawie recyklingu statków, mające zastosowanie do statków pływających pod banderą UE, jest instrumentem wdrażającym konwencję z Hongkongu, choć przewiduje ono bardziej rygorystyczne wymogi. Od 31 grudnia 2018 r. statki handlowe pływające pod banderą UE o pojemności brutto powyżej 500 ton muszą być poddawane recyklingowi w zakładach recyklingu statków zatwierdzonych przez UE.

25 Właściciele statków mogą jednak obejść ten obowiązek, zmieniając przed demontażem statku jego banderę na banderę spoza UE. W 2022 r. 14,2% światowej floty pływało pod banderami UE, ale odsetek statków wycofanych z eksploatacji pod banderami UE wynosił tylko 6,1%. W ostatnich latach toczyło się [dochodzenie w sprawie podejrzenia naruszeń obowiązków dotyczących recyklingu statków przez niektórych właścicieli statków z Niemiec](#).

26 W 2017 r. Komisja opublikowała [sprawozdanie](#) „na temat wykonalności mechanizmu finansowego, który ułatwiłby bezpieczny i racjonalny ekologicznie recykling statków”. Stwierdziła w nim, że konieczne jest przeprowadzenie dalszych analiz. Obecnie Komisja ponownie rozważa tę opcję, a ponadto rozpoczęła ocenę rozporządzenia w sprawie recyklingu statków, którą planuje zakończyć do końca 2024 r.

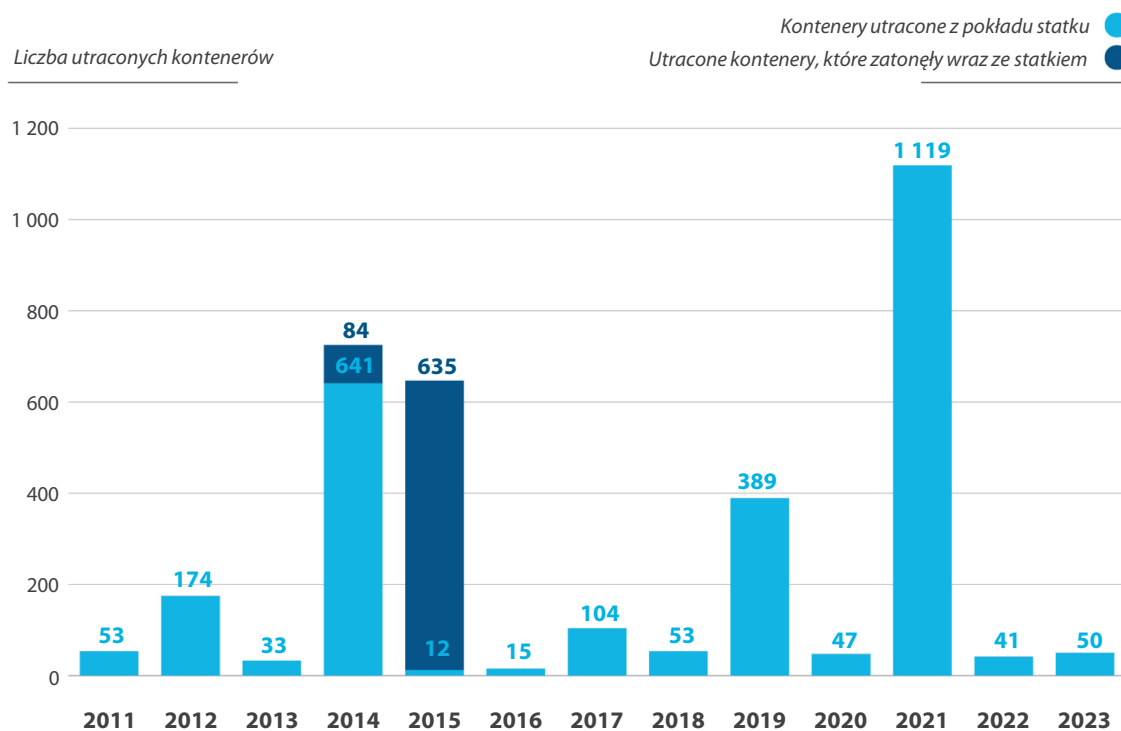
Kontenery utracone na morzu

27 Kontenery wykorzystywane na statkach mogą zostać utracone podczas transportu na morzu w wyniku niewłaściwego składowania, wypadków lub niekorzystnych warunków pogodowych. Mogą następnie stać się źródłem zanieczyszczenia, na przykład jeśli uwalniają się z nich do morza substancje niebezpieczne lub granulaty z tworzyw sztucznych. Utracone kontenery mogą również powodować inne wypadki prowadzące do dalszego zanieczyszczenia wód morskich.

28 Na poziomie międzynarodowym konwencja MARPOL z 1973 r. i [Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu](#) z 1974 r. nakładają na kapitanów statków obowiązek zgłaszania do najbliższego państwa przybrzeżnego utracenia z pokładu statku kontenerów przewożących towary lub substancje niebezpieczne. W czerwcu 2024 r. IMO [przyjęła zmiany](#) do swoich przepisów dotyczących bezpieczeństwa życia na morzu i od stycznia 2026 r. będzie wymagać obowiązkowego zgłaszania utracenia wszystkich rodzajów kontenerów na morzu. IMO [pracuje również obecnie](#) nad kwestią zapobiegania utracie kontenerów.

29 Na szczeblu UE [dyrektywa 2002/59/WE](#) zobowiązuje państwa członkowskie do zapewnienia, aby kapitanowie statków niezwłocznie zgłaszali utracone kontenery odpowiedniemu państwu przybrzeżnemu. Ponadto zgodnie z [dyrektywą 2009/18/WE](#) państwa członkowskie muszą rejestrować na [Europejskiej Platformie Informacyjnej w sprawie Wypadków Morskich](#) kontenery utracone na morzu terytorialnym tych państw lub ze statków pływających pod ich banderą. Nie ma jednak gwarancji, że wszystkie takie przypadki są zgłaszane. Z danych dostępnych na tej platformie wynika, że z roku na rok znacząco zmienia się liczba kontenerów utraconych na morzach UE (w tym kontenerów na statkach, które zatonięły), jak pokazano na [rys. 7](#).

Rys. 7 – Liczba kontenerów utraconych na morzu w UE w latach 2011–2023



Źródło: Europejski Trybunał Obrachunkowy na podstawie danych Komisji.

30 Jedynie niewielką część utraconych kontenerów udaje się odzyskać. Władze francuskie oszacowały, że z 1 200 kontenerów utraconych na obszarach Oceanu Atlantyckiego i kanału La Manche/Morza Północnego w latach 2003–2014 odzyskano jedynie 49, co stanowi około 4%.

31 Zgodnie z przeprowadzoną przez Komisję oceną skutków dotyczącą zwalczania zanieczyszczenia mikrodrobinami plastiku granulat z tworzyw sztucznych trafiający do morza lub gromadzący się na lądzie stanowi trzecie co do wielkości źródło zanieczyszczeń mikroplastikiem uwalnianym w sposób niezamierzony do środowiska UE. W 2019 r. i 2020 r. utracono dwa ładunki zawierające granulat z tworzyw sztucznych, w wyniku czego do Morza Północnego wydostało się – odpowiednio – 550 mln granulek (11 ton) i 650 mln granulek (13 ton). W marcu 2024 r. Komitet Bezpieczeństwa na Morzu IMO zatwierdził zalecenia dotyczące przewozu granulatu z tworzyw sztucznych drogą morską. Obecnie trwa również procedura legislacyjna odnośnie do wniosku Komisji dotyczącego rozporządzenia w sprawie zapobiegania stratom granulatu z tworzyw sztucznych.

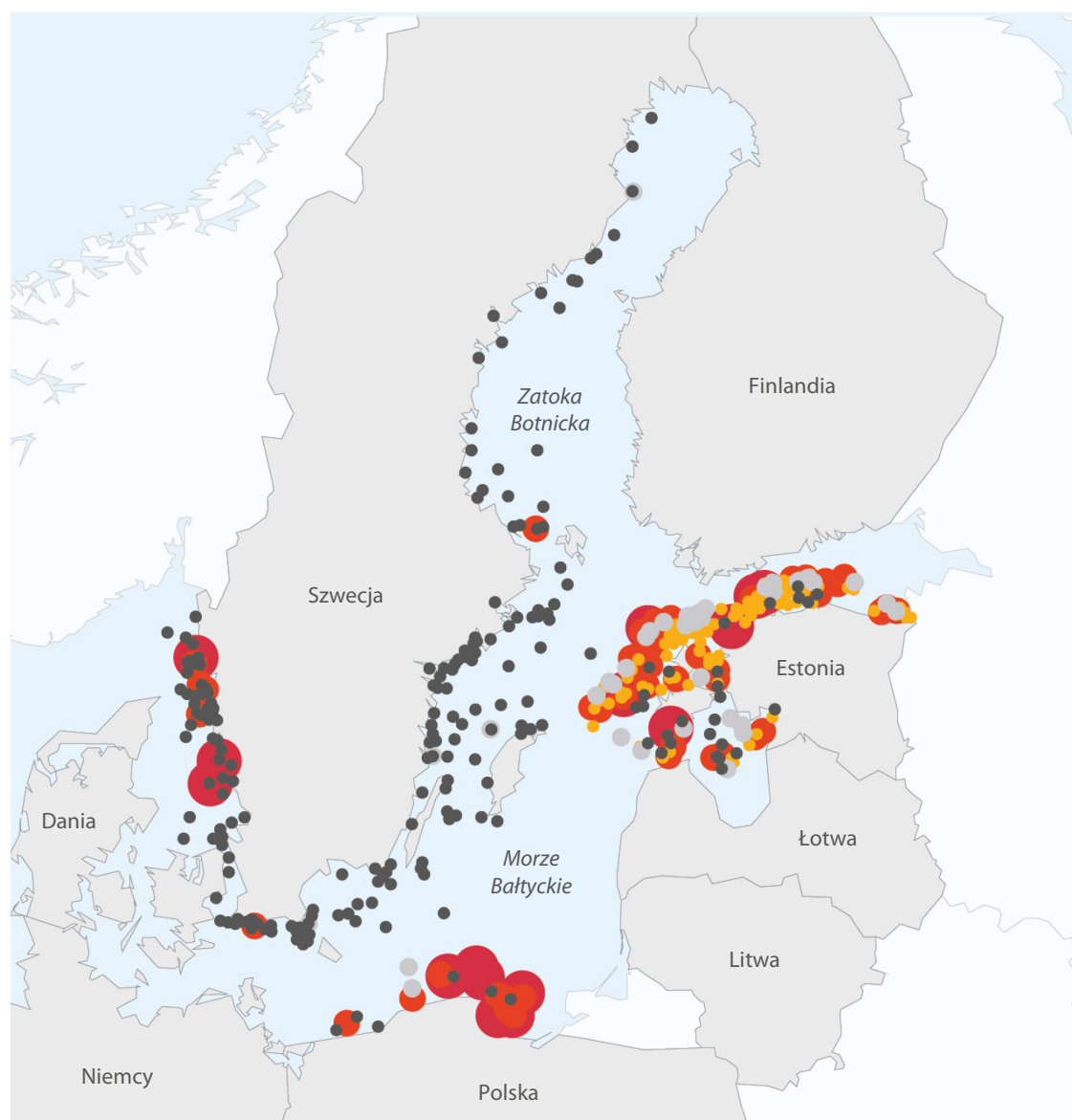
Wraki statków

32 Potencjalnym źródłem zanieczyszczeń są też znajdujące się na dnie mórz UE wraki różnego rodzaju statków: okrętów wojennych, statków towarowych, łodzi rybackich czy zbiornikowców do przewozu ropy naftowej lub chemikaliów. W zbiornikach tych wraków zalegają substancje chemiczne i ciężki olej opałowy, które mogą się stopniowo uwalniać do środowiska morskiego. Na podstawie źródeł HELCOM naukowcy z fundacji MARE szacują, że co najmniej 100 z 8 000–10 000 wraków zatopionych na dnie Morza Bałtyckiego, stanowi zagrożenie, ponieważ zawierają paliwo lub substancje niebezpieczne i znajdują się w odległości mniejszej niż 10 mil morskich od linii brzegowej (zob. *rys. 8*).

Rys. 8 – Niebezpieczne wraki statków u wybrzeży Estonii, Polski i Szwecji

Długość wraku

- długość nieznana
- < 30 m
- 30-50 m
- 50-100 m
- 100-227 m



© mapa i dane opracowane przez HELCOM. Zbiór danych dot. niebezpiecznych wraków statków w Morzu Bałtyckim; data ostatniej aktualizacji: 22 czerwca 2023 r.

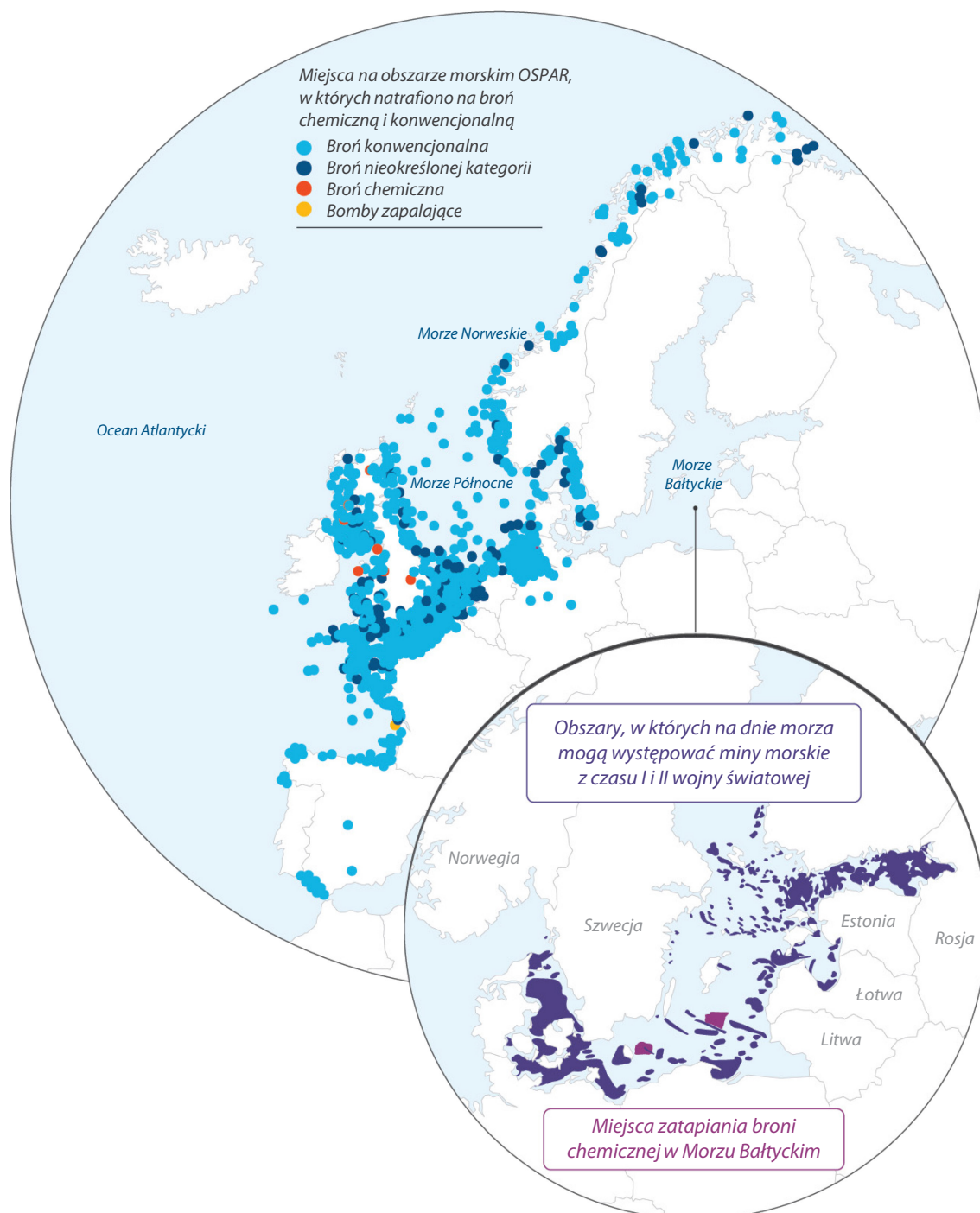
33 Władze niemieckie szacują, że na obszarze Morza Północnego należącym do Niemiec zalega około 1 000 wraków, a w niemieckich wodach Morza Bałtyckiego – 500. **Władze niemieckie** nie dysponują informacjami na temat rodzajów ładunków zatopionych na tych wrakach. Na liście francuskiego urzędu oceanografii i hydrografii morza (SHOM) znajduje się **4 700 wraków** o długości ponad 40 metrów, które zostały oddane do użytku po 1914 r. i zalegają w wyłącznej strefie ekonomicznej Francji i jej terytoriów zamorskich.

34 Na szczepku międzynarodowym konwencja z Nairobi z 2007 r. określa zasady usuwania wraków, które mogą mieć niekorzystny wpływ na środowisko morskie. Na dzień 30 września 2024 r. konwencję ratyfikowało 14 państw członkowskich UE mających dostęp do morza i jedno państwo członkowskie niemające takiego dostępu. Wraz ze zmianą dyrektywy w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w listopadzie 2024 r. konwencję z Nairobi włączono do ram prawnych UE.

Zatopiona amunicja

35 Z broni zalegającej na dnie morza mogą uwalniać się substancje toksyczne, w miarę jak postępuje jej korozja. Komisja OSPAR gromadzi dane o przypadkach natrafienia na amunicję w obszarze północno-wschodniego Atlantyku. Każdego roku zgłaszanych jest ok. **900 takich przypadków**. Ponad 50% z nich jest związanych z zaplątaniem w sieci rybackie. Komisja HELCOM szacuje, że od 1946 r. w Morzu Bałtyckim zatopiono 40 000 ton broni chemicznej (zob. **rys. 9**). Z kolei z **szacunków władz niemieckich** wynika, że w niemieckich morzach znajduje się 1,6 mln ton broni konwencjonalnej i około 5 100 ton broni chemicznej.

Rys. 9 – Miejsca, w których natrafiono na broń konwencjonalną, chemiczną lub nieznaną (na obszarze morskim OSPAR), oraz punkty zatopienia broni chemicznej i можлиwego występowania min morskich na dnie Morza Bałtyckiego



Dane i system zarządzania informacjami © OSPAR (zbiór danych OSPAR dotyczący przypadków natknięcia się na amunicję w latach 1999–2021) oraz mapa i dane opracowane przez © HELCOM (zbiory danych dotyczące miejsc zatopienia broni chemicznej na Morzu Bałtyckim oraz mapa sporządzona przez Bałtycką Radę ds. Bezpieczeństwa Przeciwminowego przedstawiająca ryzyko natknięcia się na dnie morza na miny morskie z okresu I i II wojny światowej).

36 Na szczeblu międzynarodowym [konwencja londyńska z 1972 r.](#) co do zasady zakazuje wyrzucania do morza odpadów, w tym broni chemicznej. Zakaz ten został również w pełni włączony do [protokołu londyńskiego z 1996 r.](#) Do 30 września 2024 r. konwencję ratyfikowało 18 państw członkowskich UE mających dostęp do morza i dwa państwa członkowskie niemające takiego dostępu, a protokół podpisało 13 nadbrzeżnych państw członkowskich i jedno śródlądowe państwo członkowskie.

37 Na szczeblu UE ani konwencja, ani protokół nie zostały włączone do prawa UE. W [strategii UE w zakresie bezpieczeństwa morskiego z 2014 r.](#) uznano zatopioną broń chemiczną i niewybuchy za zagrożenie dla bezpieczeństwa morskiego. W przyjętym następnie [szczegółowym planie działania](#) znalazło się 130 działań, z których trzy dotyczyły amunicji. W [opublikowanym w 2020 r. sprawozdaniu z realizacji zmienionego planu działania](#) dotyczącego strategii UE w zakresie bezpieczeństwa morskiego wymieniono działania takie jak wydarzenia podnoszące świadomość w tym obszarze. Ponadto w sprawozdaniu stwierdzono, że dzięki wdrożeniu planu udało się zacieśnić współpracę oraz zainicjować dwa projekty badawcze. Nie wspomniano jednak o żadnych konkretnych wynikach, jeśli chodzi o ilości odzyskanej amunicji.

Systemy oczyszczania gazów spalinowych

38 Z biegiem czasu przyjmowano coraz bardziej restrykcyjne [przepisy IMO](#), jeśli chodzi o maksymalny poziom zawartości siarki w paliwie dla statków, co miało doprowadzić do zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza. Dopuszczalne limity określone w [dyrektywie \(UE\) 2016/802](#) odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych są zgodne z przepisami IMO. Najbardziej rygorystyczna norma dotycząca siarki dla statków (0,1%) pozostaje 100 razy mniej rygorystyczna niż norma dotycząca zawartości siarki w oleju napędowym i benzynie wykorzystywanych w transporcie drogowym (0,001%), która obowiązuje w UE od 2009 r.

39 Aby spełnić normy dotyczące zawartości siarki, statki mogą stosować czystsze paliwo lub zainstalować systemy oczyszczania gazów spalinowych (tzw. skrubery). Urządzenia te wychwytyją tlenek siarki z gazów spalinowych przy użyciu wody, ale w procesie tym powstaje zanieczyszczona woda płuczkowa, którą ze statków często zrzuca się do morza.

40 Na morzach UE dopuszcza się stosowanie skrubarów, choć w niektórych państwach członkowskich wprowadzono pewne ograniczenia w tym zakresie. W niewiążących wytycznych IMO z 2021 r. dotyczących systemów oczyszczania gazów spalinowych określono kryteria dotyczące wody zrzutowej i maksymalne stężenia szkodliwych substancji spalinowych występujących w takiej wodzie. Zgodnie ze zaktualizowanymi przepisami UE dotyczącymi zanieczyszczeń pochodzących ze statków (zob. *ramka 1*) w razie przekroczenia kryteriów dotyczących zawartości substancji szkodliwych w wodzie zrzutowej określonych przez IMO zrzucanie do morza wody ze skrubarów zawierającej siarkę jest zakazane.

Przy wdrażaniu i egzekwowaniu przepisów UE dotyczących zanieczyszczeń pochodzących ze statków występują uchybienia

41 Trybunał zbadał, czy strategie i działania podjęte przez Komisję i państwa członkowskie przyczyniły się do rozwiązania problemu zanieczyszczeń pochodzących ze statków i czy były one właściwie egzekwowane. Trybunał zweryfikował:

- o czy Komisja i Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) zapewniły państwom członkowskim skuteczne narzędzia służące do wykrywania i zwalczania zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz czy państwa członkowskie skorzystały z tych narzędzi;
- o czy Komisja i państwa członkowskie przeprowadziły kontrole i inspekcje, aby upewnić się, że przepisy UE są przestrzegane, oraz czy wprowadziły odpowiednie kary za naruszenia przepisów;
- o czy państwa członkowskie zapewniły terminowe wdrożenie przepisów UE dotyczących narzędzi połowowych;
- o czy projekty finansowane ze środków UE wniosły wartość dodaną.

Narzędzia opracowane przez EMSA i świadczone przez nią usługi morskie mają ograniczoną użyteczność, a państwa członkowskie nie wykorzystywały ich w wystarczającym stopniu

42 EMSA wspiera państwa członkowskie, prowadząc nadzór satelitarny statków, a także udostępniając im eksperymentalnego drona do wykrywania wysokich emisji zanieczyszczeń powietrza i statki szybkiego reagowania na wypadek wycieku.

Nadzór satelitarny

43 Szacuje się, że każdego roku do środowiska morskiego na całym świecie trafia od 1 do 4,5 mln ton ropy naftowej, przy czym te szacowane ilości zależą od źródła informacji, zastosowanej metodyki i zakresu danych¹. W przeprowadzonej przez Komisję w 2023 r. [ocenie skutków zmiany dyrektywy w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków](#) stwierdzono, że chociaż wypadki morskie są istotnym źródłem zanieczyszczeń pochodzących ze statków, przyczyną większości zanieczyszczeń spowodowanych wyciekami ropy naftowej były umyślne zrzuty, np. przy czyszczeniu zbiorników i odprowadzaniu ścieków. W ocenie skutków wskazano również na duże braki w informacjach na temat zanieczyszczenia ropą naftową pochodzącego ze statków w całej UE.

44 Od 2007 r. EMSA prowadzi europejski system satelitarnego monitorowania rozlewów ropy ([CleanSeaNet](#)). Służy on do nadzorowania i wczesnego wykrywania ewentualnych incydentów związanych z zanieczyszczeniami i pozwala zidentyfikować statek, który może być odpowiedzialny za dane zanieczyszczenie. Funkcjonowanie systemu jest uzależnione od dostępności obrazów satelitarnych. [Satelity](#) wykonują bowiem zdjęcia tylko tych obszarów, nad którymi aktualnie się znajdują. Mogą one również ulec awarii – jak np. w 2022 r. w Niemczech, kiedy to z jednego konkretnego satelity nie otrzymano 13% obrazów.

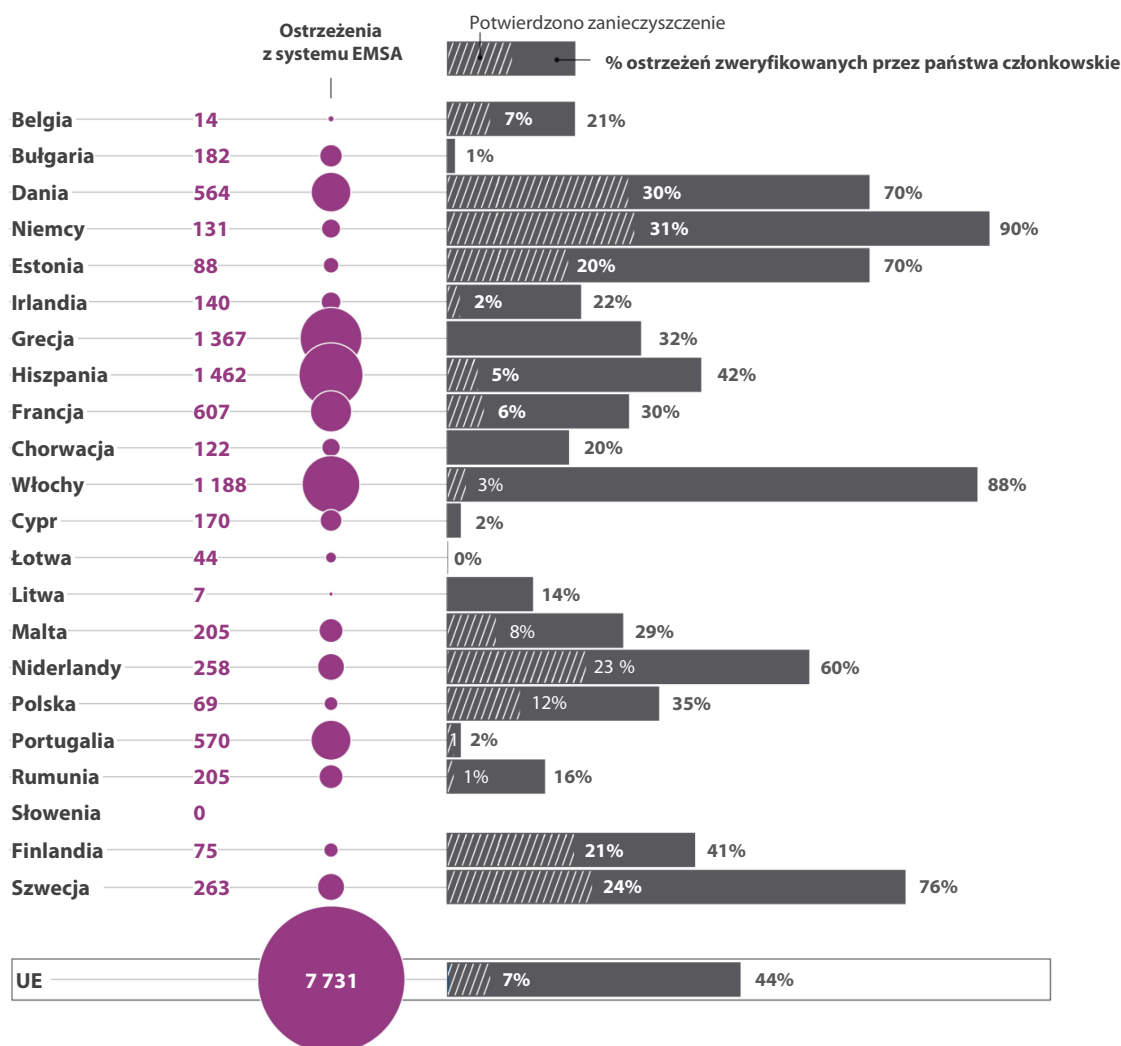
45 CleanSeaNet służy do wykrywania ewentualnych wycieków ropy naftowej, ale może wykrywać również inne rodzaje zanieczyszczeń (np. ścieki, odpady) lub naturalnie występujące zjawiska, takie jak zakwit alg lub powstanie lodu. Trudniej jest wykryć zanieczyszczenia substancjami chemicznymi, które są często niewidoczne. EMSA utworzyła sieć ekspertów (sieć ds. interwencji na morzu w sytuacjach nadzwyczajnych związanych z substancjami chemicznymi – [MAR-ICE](#)), która udziela informacji i porad na temat substancji chemicznych mogących powodować daną sytuację nadzwyczajną na morzu. W zmienionej dyrektywie w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków wzmocniono system CleanSeaNet i uwzględniono dodatkowe substancje zanieczyszczające.

¹ „Oiling the oceans”, *World Ocean Review*, 2014; publikacja ESA na temat zanieczyszczenia ropą naftową; „Dispersants as an oil spill clean-up technique in the marine environment”; statystyki dotyczące wycieków ze zbiornikowców w 2023 r. opracowane przez ITOPF.

46 System CleanSeaNet przesyła obrazy satelitarne w wysokiej rozdzielczości 22 nadbrzeżnym państwom członkowskim UE. W 2023 r. pozwolił on wykryć łącznie 5 088 możliwych wycieków na przybliżonym obszarze wyłącznych stref ekonomicznych. Obowiązkiem państw członkowskich jest przeprowadzanie kontroli na miejscu i egzekwowanie przepisów.

47 Przeprowadzona przez Trybunał analiza danych EMSA za lata 2022–2023 (zob. [rys. 10](#)) pokazuje, że państwa członkowskie zweryfikowały mniej niż połowę ostrzeżeń z systemu CleanSeaNet i potwierdziły zanieczyszczenie tylko w 7% przypadków. Odsetek tych ostrzeżeń potwierdzonych przez poszczególne państwa członkowskie znacznie się różni. Dania i Niemcy potwierdziły zanieczyszczenie w przypadku co najmniej 30% ostrzeżeń, ale np. Włochy bardzo rzadko potwierdzały zanieczyszczenia wykryte przy użyciu CleanSeaNet, choć przeprowadziły największą liczbę kontroli na miejscu (1 046 z 1 188). Zgodnie z ostateczną wersją przeprowadzonej przez Komisję w 2023 r. [oceny skutków zmiany dyrektywy w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków](#) prawdopodobieństwo potwierdzenia zanieczyszczenia zależy od tego, ile upłynęło czasu od wykonania zdjęcia satelitarne do momentu zweryfikowania zanieczyszczenia przez państwo członkowskie.

Rys. 10 – Ewentualne incydenty związane z zanieczyszczeniami wykryte przy użyciu CleanSeaNet w nadbrzeżnych państwach członkowskich i przeprowadzone działania następcze, 2022–2023



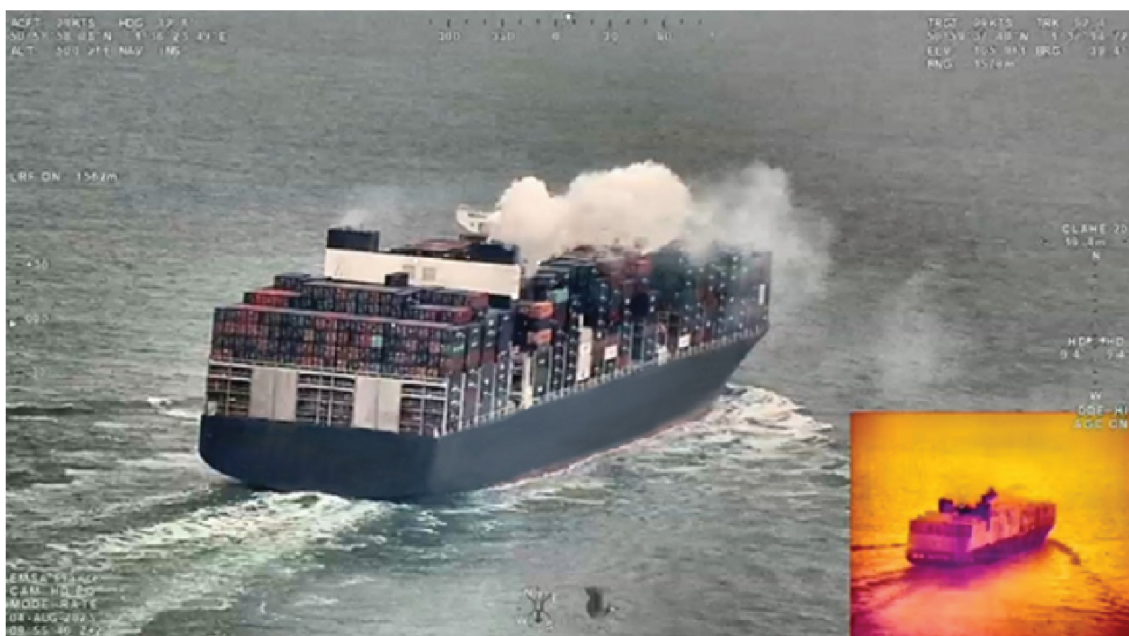
Źródło: Europejski Trybunał Obrachunkowy na podstawie danych EMSA.

48 Po potwierdzeniu zanieczyszczenia należy dotrzeć do jego sprawcy i podjąć wobec niego stosowne kroki. W wyżej wymienionej ocenie skutków stwierdzono jednak, że na podstawie dyrektywy w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków nie udało się zapewnić, aby wszystkie podmioty dopuszczające się nielegalnych zrzutów substancji zanieczyszczających poniosły stosowne kary, oraz że państwa członkowskie stosunkowo rzadko podejmują kroki prawne wobec takich podmiotów i nakładają na nie kary.

Wykrywanie zanieczyszczeń przy użyciu drona

49 EMSA dysponuje dronem wyposażonym w czujnik gazu (typu Sniffer), który może dokonywać pomiaru emisji tlenków siarki i tlenków azotu ze statków (zob. [rys. 11](#)), i od 2019 r. udostępnia to urządzenie państwom członkowskim. Tego rodzaju zanieczyszczenia powietrza często trafiają następnie do morza. Trybunał ustalił, że we Francji i w Niemczech wyniki pomiarów zanieczyszczeń uzyskane przy użyciu drona musiały zostać potwierdzone innymi metodami. Ogólnie rzecz biorąc, w krajach wykorzystujących tę technologię wykryto bardzo niewiele naruszeń dyrektywy w sprawie zawartości siarki w paliwach stosowanych przez statki (w ciągu trwających 3 miesiące pomiarów we Francji potwierdzone zostało jedno naruszenie, a w Niemczech w podobnym okresie nie wykryto żadnego naruszenia).

Rys. 11 – Zdjęcie wykonane przez drona lecącego w stronę statku w celu pomiaru zawartości siarki w widocznym gęstym dymie

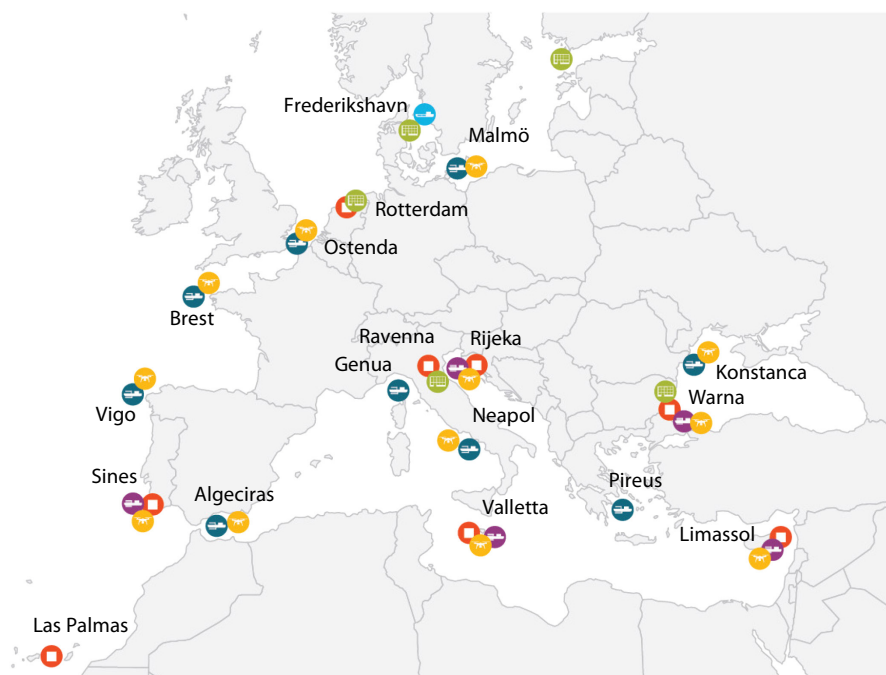
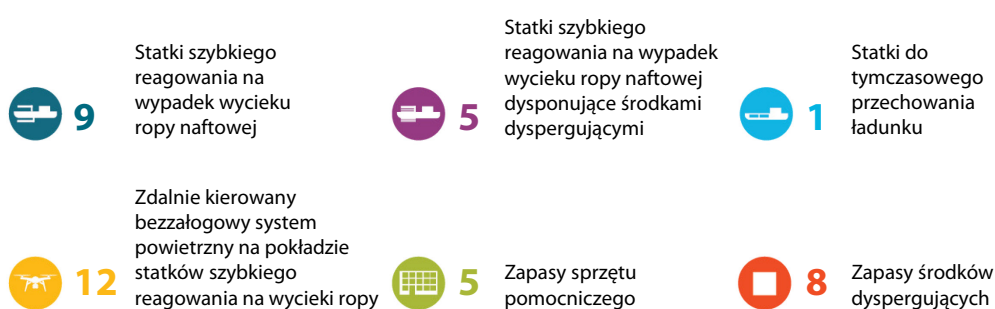


© EMSA, informacje na temat usług w zakresie zdalnie kierowanego bezałogowego systemu powietrznego świadczonej władzom francuskim, 2023 (zdjęcie w prawym dolnym rogu dodane przez Trybunał).

Statki szybkiego reagowania na wypadek wycieku

50 Oprócz krajowych narzędzi monitorowania incydentów związanych z zanieczyszczeniem morza państwa członkowskie mogą korzystać z sieci EMSA obejmującej statki szybkiego reagowania na wypadek wycieku ropy naftowej i odpowiedni sprzęt, jak pokazano na *rys. 12*. Statki EMSA zostały rozmieszczone na podstawie zgłoszeń zapotrzebowania otrzymanych od poszczególnych państw członkowskich, które zostały wcześniej zatwierdzone przez Radę Administracyjną agencji. Przeprowadza ona obecnie – we współpracy z państwami członkowskimi – przegląd świadczonych usług operacyjnych w zakresie reagowania na zanieczyszczenia, aby upewnić się, że będą one w przyszłości spełniały swoje zadanie.

Rys. 12 – Narzędzia EMSA służące do reagowania na zanieczyszczenia pochodzące ze statków



© EMSA, informacje na temat usług operacyjnych zaplanowanych do końca 2024 r.

51 Od 2017 r. Europejska Agencja Kontroli Rybołówstwa również może pomagać w zwalczaniu zanieczyszczeń na morzu. Dysponuje ona obecnie trzema wycarterowanymi pełnomorskimi okrętami patrolowymi, które są wyposażone w sprzęt EMSA do reagowania na wycieki ropy naftowej. Nie zostały one jeszcze wykorzystane w żadnej sytuacji, w której doszło do zanieczyszczenia, ponieważ państwa członkowskie w pierwszej kolejności używały własnego sprzętu.

Kontrole i inspekcje statków są niewystarczające, a kary za nielegalne zrzuty różnią się w poszczególnych państwach UE

Kontrole przeprowadzane przez EMSA w zakresie wdrażania prawodawstwa UE

52 Na wniosek Komisji EMSA przeprowadza wizyty w państwach członkowskich, aby sprawdzić, czy skutecznie wdrażają one i egzekwują przepisy unijne dotyczące bezpieczeństwa morskiego i zapobiegania zanieczyszczeniom morza. Na zakończenie każdej wizyty agencja musi przygotować sprawozdanie, które następnie przesyła Komisji i państwom członkowskim, których ono dotyczy.

53 EMSA publikuje na swojej stronie internetowej wykazy wizyt i inspekcji przeprowadzonych we wszystkich państwach członkowskich UE w ciągu ostatnich lat [w formie cyklicznej](#) w związku z różnymi stosownymi aktami prawnymi. W latach 2012–2022 Komisja zwróciła się do EMSA o skoncentrowanie się na dyrektywie w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu i o przeprowadzenie w tym okresie dwukrotnej inspekcji każdego nadbrzeżnego państwa członkowskiego UE. Niemniej EMSA nie przeprowadziła wizyt w odniesieniu do dyrektywy w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków. W 2024 r. agencja rozpoczęła cykl kontroli dotyczących dyrektywy w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów.

Portowe urządzenia do odbioru odpadów

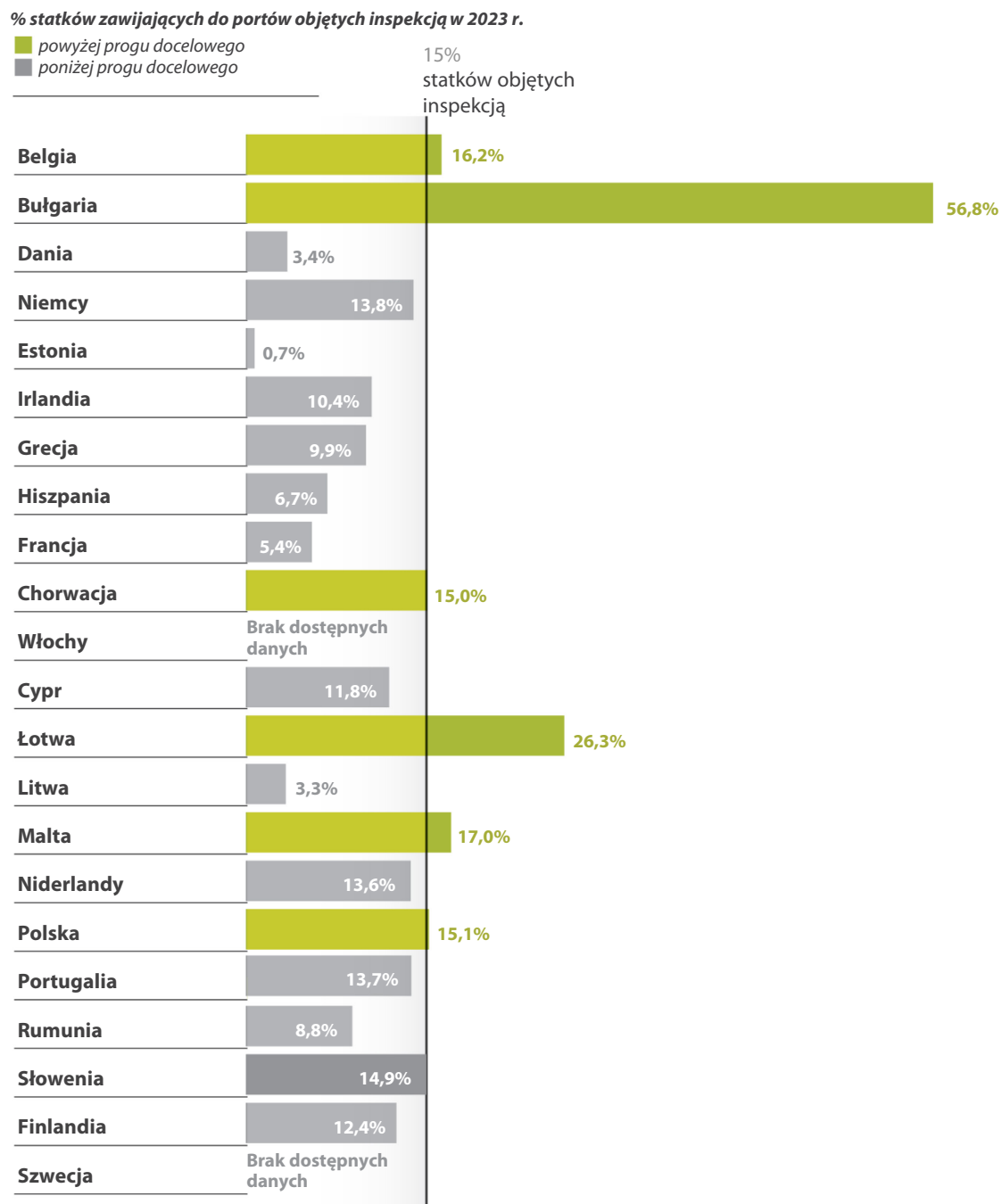
54 Dyrektywa w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów zobowiązuje państwa członkowskie do ustanowienia odpowiednich portowych urządzeń do odbioru różnych rodzajów odpadów generowanych przez statki. Wszystkie odpady znajdujące się na statku muszą zostać z niego odprowadzone, zanim statek opuści port, chyba że na statku jest odpowiednio dużo miejsca na składowanie odpadów do czasu zawinięcia do następnego portu.

55 W państwach członkowskich, w których Trybunał przeprowadził wizyty kontrolne, wystąpiły niedociągnięcia we wdrażaniu i egzekwowaniu dyrektywy w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów. W 2020 r. władze francuskie [poinformowały](#), że portowe urządzenia do odbioru odpadów nie były dostosowane do sposobu sortowania odpadów na pokładzie. Z kolei w [badaniu z 2023 r.](#) przeprowadzonym w Niemczech stwierdzono istotne niedociągnięcia w portach w różnych państwach związkowych, takie jak niewystarczające informacje na temat przeprowadzonego i planowanego unieszkodliwiania odpadów.

56 Od 2022 r. dyrektywa w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów nakłada na państwa członkowskie obowiązek przeprowadzania inspekcji 15% wszystkich statków zawijających do ich portów. W ramach takiej inspekcji należy sprawdzić, czy statki przestrzegają przepisów dotyczących gospodarowania odpadami, w tym czy zgodnie z zasadami przekazują odpowiednie powiadomienia i sprawozdania oraz czy faktycznie korzystają z portowych urządzeń do odbioru odpadów.

57 Państwa członkowskie są zobowiązane do gromadzenia danych dotyczących przeprowadzonych inspekcji, w tym ich liczby i wyników oraz rodzajów skontrolowanych statków. Dane te muszą być aktualizowane i przekazywane EMSA. Z przeprowadzonej przez Trybunał analizy danych EMSA wynika, że w 2023 r. sześciu państwom członkowskim udało się zgodnie z wymogami objąć inspekcjami co najmniej 15% statków (zob. [rys. 13](#)). Dwa państwa członkowskie nie przekazały danych, a pięć nie osiągnęło połowy wartości wyznaczonego celu.

Rys. 13 – Osiągnięcie celu dotyczącego inspekcji 15% statków zawijających do portów w 2023 r.



Źródło: obliczenia Europejskiego Trybunału Obrachunkowego na podstawie danych EMSA.

58 Władze niemieckie wyjaśniły, że cel ten nie został osiągnięty głównie z powodu problemów kadrowych i braku jasności co do liczby inspekcji na szczeblu regionalnym. Trybunał stwierdził, że w 2022 r. władze francuskie nie przeprowadziły żadnych inspekcji statków na podstawie dyrektywy w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze względu na opóźnienia w transpozycji tej dyrektywy. Komisja poinformowała Trybunał, że odnotowała również niedociągnięcia w sprawozdawczości (przypadki niewywiązania się z obowiązku objęcia inspekcjami 15% statków lub niezgłaszanie przeprowadzanych inspekcji).

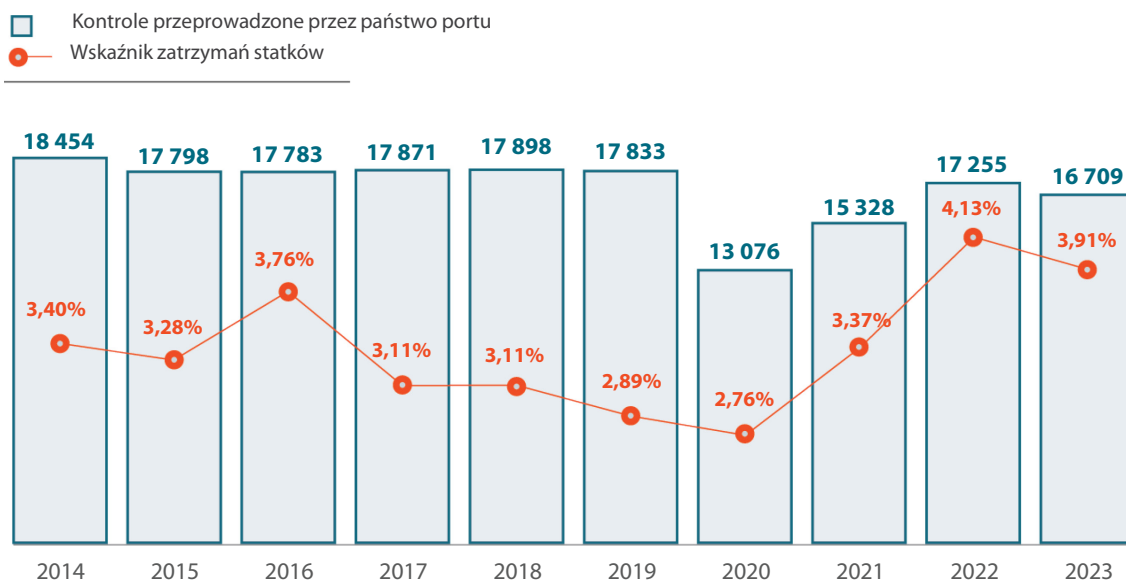
Kontrola przeprowadzana przez państwo portu

59 W dyrektywie w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu określono wspólne kryteria kontroli zagranicznych statków w portach krajowych oraz ustanowiono zharmonizowane procedury takiej kontroli i zatrzymywania statków. Do kontroli, o której mowa w dyrektywie, **wybiera się** statki w zależności od ich profilu ryzyka i innych priorytetów. Trybunał stwierdził, że w 2023 r. 11 państw członkowskich nie osiągnęło swoich celów dotyczących kontroli.

60 Trybunał przeanalizował dane EMSA dotyczące niedociągnięć wykrytych podczas kontroli przeprowadzanych przez państwo portu na szczeblu państw członkowskich od 2014 r. Do najczęstszych naruszeń należały problemy związane z planami gospodarowania odpadami, organizacją pracy na statku i pokładowymi systemami oczyszczania ścieków. Ogólnie rzecz biorąc, w latach 2014–2023 państwa członkowskie wykryły prawie 16 000 takich niedociągnięć, przy czym w latach 2019–2023 ich łączna liczba wzrosła o ponad 40%.

61 Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o zatrzymaniu statku w porcie do czasu usunięcia poważnych niedociągnięć wykrytych podczas kontroli. Jak widać na **rys. 14**, wskaźnik zatrzymań w następstwie kontroli przeprowadzanych przez państwo portu wynosi między 3% a 4%.

Rys. 14 – Zestawienie liczby kontroli przeprowadzonych przez państwo portu i wskaźnika zatrzymań statków w portach UE w latach 2014–2023



Źródło: analiza przeprowadzona przez Europejski Trybunał Obrachunkowy na podstawie danych EMSA.

Sankcje za nielegalne zrzuty

62 Zgodnie z dyrektywą w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków osoby dopuszczające się nielegalnego zrzucania substancji zanieczyszczających powinny podlegać sankcjom. W [ocenie skutków z 2023 r.](#), która towarzyszyła wnioskowi dotyczącemu zmiany dyrektywy w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków, Komisja poinformowała, że w różnych państwach członkowskich różnie interpretuje się przepisy dyrektywy. Ponieważ nie istnieje wspólna definicja przypadków zanieczyszczeń „mniejszej” lub „większej wagi”, zrzuty zanieczyszczeń o podobnym charakterze mogą być w poszczególnych państwach członkowskich traktowane w różny sposób. Z badania Komisji wynika ponadto, że stosowane są różne procedury prawne i różni się też podejście do nakładania ewentualnych sankcji.

63 Ogólnie rzecz biorąc, w sprawozdaniu Komisji podkreślono, że statki, które nielegalnie zrzucają substancje zanieczyszczające do morza, rzadko podlegają skutecznym lub odstrasającym karom oraz że ściganie tego rodzaju przestępstw jest rzadkością. W zmienionej dyrektywie w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków wprowadzono obowiązkowe narzędzie, przy użyciu którego państwa członkowskie muszą zgłaszać nałożone kary. Nie wprowadzono jednak zharmonizowanego [unijnego systemu kar](#).

Nie zakończono jeszcze wdrażania na szczeblu krajowym najnowszych przepisów UE dotyczących narzędzi połowowych

64 Porzucone, zagubione lub w inny sposób wyrzucone narzędzia połowowe – które dla uproszczenia w niniejszym sprawozdaniu określa się zbiorczo „utraconymi narzędziami połowowymi” – są pochodzącym ze statków rybackich źródłem zanieczyszczenia morza tworzywami sztucznymi. [Rozporządzenie \(WE\) nr 1224/2009](#) w sprawie kontroli rybołówstwa² nakłada na kapitanów unijnych statków rybackich, z pokładu których utracono narzędzia lub ich część, obowiązek podjęcia jak najszybciej próby odzyskania tych narzędzi. Państwa członkowskie muszą zgłaszać Komisji naruszenia związane z odzyskiwaniem utraconych narzędzi połowowych.

65 Komisja poinformowała Trybunał, że mimo obowiązku zgłaszania naruszeń tylko niewielka liczba państw członkowskich dokonała takich zgłoszeń. [Sprawozdanie zbiorcze](#) Komisji z 2021 r. dotyczące stosowania rozporządzenia w sprawie kontroli rybołówstwa z 2009 r. w latach 2015–2019 zawierało pewne informacje na temat liczby wykrytych naruszeń popełnionych w związku z odzyskiwaniem utraconych narzędzi połowowych. W okresie tym stwierdzono 93 takie naruszenia, z czego 86 zostało zgłoszonych przez Hiszpanię. Natomiast ani Francja, ani Niemcy nie zgłosiły żadnego naruszenia.

66 Zgodnie z nowym [rozporządzeniem \(UE\) 2023/2842](#), zmieniającym poprzednie rozporządzenie w sprawie kontroli rybołówstwa, dzienniki połowowe statków rybackich muszą zawierać informacje na temat narzędzi połowowych, w tym także na temat tych, które utracono. Państwa członkowskie mają z kolei obowiązek gromadzić i rejestrować informacje na temat utraconych narzędzi połowowych, a także przekazywać je – na żądanie – Komisji lub Europejskiej Agencji Kontroli Rybołówstwa. Zgodnie z nowym rozporządzeniem inspekcja odnosząca się do przestrzegania przepisów dotyczących rybołówstwa powinna obejmować sprawdzenie, czy statek dysponuje sprzętem do odzyskiwania utraconych narzędzi połowowych. Ponadto w rozporządzeniu tym stwierdzono, że nielegalne usuwanie narzędzi połowowych na morzu należy traktować jako poważne naruszenie. Państwa członkowskie są obecnie w początkowej fazie wdrażania nowych przepisów.

² Art. 48 [rozporządzenia \(WE\) nr 1224/2009](#) w sprawie kontroli rybołówstwa.

67 Przed zmianą dyrektywy w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów z 2019 r. porty mogły pobierać od rybaków opłaty za sprowadzenie na ląd porzuconych, zagubionych lub w inny sposób wyrzuconych narzędzi połowowych. W dyrektywie w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów usunięto ten czynnik zniechęcający, wprowadzając opłatę pośrednią, która nie zależy od tego, czy z danego statku faktycznie zostaną odprowadzone odpady w danym porcie.

68 Zgodnie z [dyrektywą \(UE\) 2019/904](#) w sprawie produktów jednorazowego użytku z tworzyw sztucznych państwa członkowskie powinny były wprowadzić systemy rozszerzonej odpowiedzialności producenta do 31 grudnia 2024 r. Oznacza to, że to producenci ponoszą obecnie odpowiedzialność finansową za odbiór, transport i utylizację narzędzi połowowych zawierających tworzywa sztuczne. Pomoże to pokryć koszty gospodarowania odpadami, jakie stanowią narzędzia połowowe zawierające tworzywa sztuczne po ich sprowadzeniu na ląd przez rybaków.

69 Trybunał stwierdził, że państwa członkowskie, w których przeprowadził wizyty kontrolne, nie wdrożyły jeszcze w pełni systemów rozszerzonej odpowiedzialności producenta i nie objęły nimi producentów narzędzi połowowych (zob. [ramka 2](#)).

Ramka 2

Rozszerzona odpowiedzialność producentów narzędzi połowowych

W Niemczech w 2021 r. ustanowiono system rozszerzonej odpowiedzialności producenta na mocy [umowy publicznoprawnej](#) zawartej między organami publicznymi, producentami narzędzi połowowych z tworzyw sztucznych, organizacją pozarządową i operatorami niektórych portów. Organizacja pozarządowa zbiera narzędzia połowowe wycofane z eksploatacji w uczestniczących portach, zapewnia ich właściwe i nieszkodliwe usuwanie oraz prowadzi działania służące upowszechnianiu wiedzy na ten temat. Z siedmiu największych portów rybackich w Niemczech cztery są stronami umowy.

We Francji stowarzyszenie [Coopération Maritime](#) od 2019 r. współpracuje z producentami narzędzi połowowych w celu wdrożenia systemu rozszerzonej odpowiedzialności producenta na podstawie dobrowolnego porozumienia. Zgodnie z oczekiwaniami władz francuskich ma ono zostać zawarte do 31 grudnia 2024 r. Jeśli takiego porozumienia nie udałooby się podpisać, władze zamierzają wyegzekwować system rozszerzonej odpowiedzialności producenta, wprowadzając stosowne uregulowania.

70 Zgodnie z dyrektywą w sprawie produktów jednorazowego użytku z tworzyw sztucznych państwa członkowskie są również zobowiązane do przekazywania Komisji danych dotyczących wprowadzonych do obrotu narzędzi połowowych zawierających tworzywa sztuczne oraz narzędzi połowowych stanowiących odpady i zebranych na morzu danego kraju. Państwa członkowskie zgłaszają te dane za każdy rok kalendarzowy, w terminie 18 miesięcy od końca roku, za który zostały zebrane. Pierwszym okresem sprawozdawczym był rok 2022, a państwa członkowskie miały obowiązek przekazać Komisji skonsolidowane dane rynkowe za ten rok do 30 czerwca 2024 r. Ostatecznie dane te zostały udostępnione do listopada 2024 r.

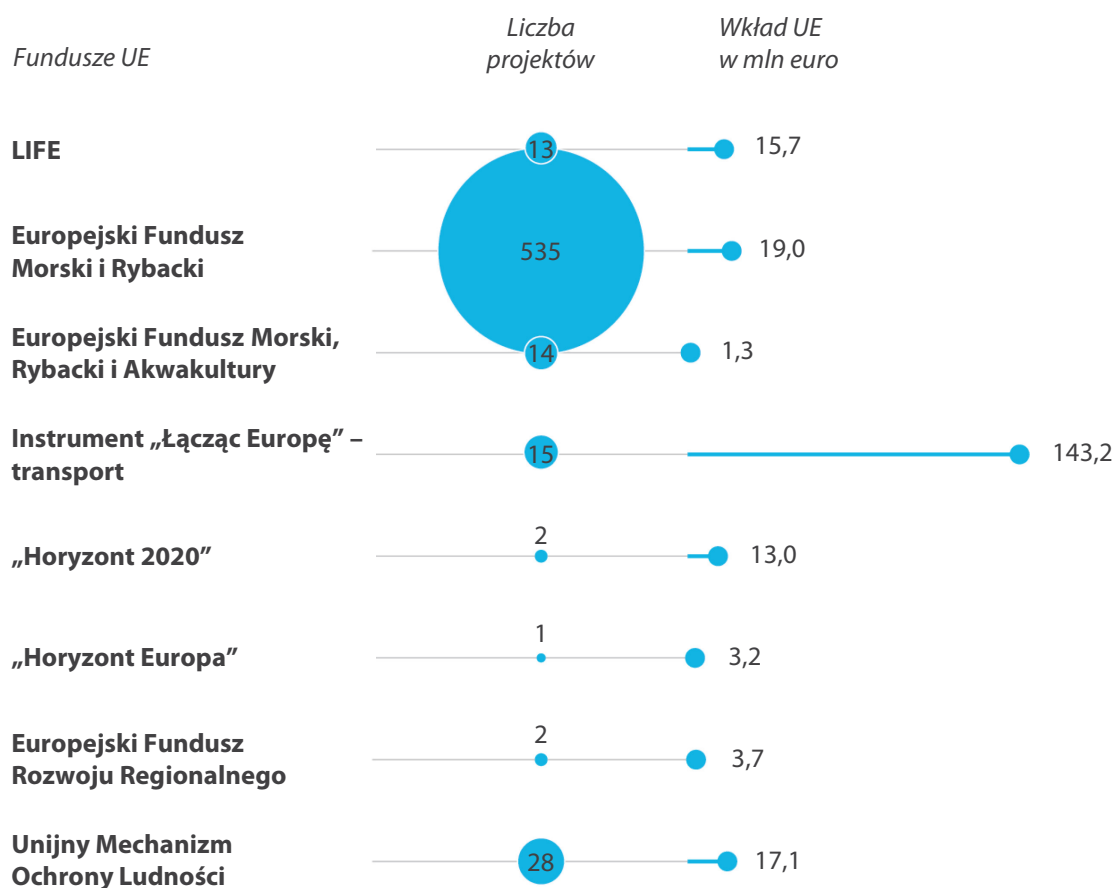
Z funduszy UE udzielono wsparcia na odpowiednie projekty, ale napotkano trudności w osiągnięciu lepszych rezultatów

71 Do sfinansowania projektów mających na celu zwalczanie zanieczyszczeń pochodzących ze statków można wykorzystać następujące instrumenty UE:

- o program LIFE będący unijnym instrumentem finansowania wspierającym projekty dotyczące ochrony środowiska;
- o Europejski Fundusz Morski i Rybacki w okresie budżetowym 2014–2020 oraz będący jego następcą Europejski Fundusz Morski, Rybacki i Akwakultury w okresie budżetowym 2021–2027, które są przeznaczone na wdrażanie wspólnej polityki rybołówstwa i zintegrowanej polityki morskiej UE;
- o instrument „Łącząc Europę”, z którego finansowane są trzy typy infrastruktury transeuropejskiej – energetyka, transport i technologia cyfrowa;
- o Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, który promuje współpracę regionalną i rozwój regionów w różnych państwach członkowskich UE i państwach sąsiadujących. Przykładowo z EFRR finansowane są projekty Interreg dotyczące problematyki sieci rybackich, które mogą być źródłem zanieczyszczenia morza tworzywami sztucznymi;
- o programy „Horyzont 2020” na lata 2014–2020 i „Horyzont Europa” na lata 2021–2027, które wspierają badania nad ograniczeniem zanieczyszczenia morza;
- o Unijny Mechanizm Ochrony Ludności, który obejmuje m.in. współfinansowanie projektów dotyczących zapobiegania zanieczyszczeniom morza i gotowości na takie zanieczyszczenia oraz przeprowadzania ćwiczeń na pełną skalę.

72 Trybunał zwrócił się do odpowiednich dyrekcji generalnych Komisji, agencji wykonawczych i państw członkowskich, w których przeprowadził wizyty, o przedstawienie wykazu realizowanych w latach 2014–2023 projektów unijnych dotyczących zwalczania zanieczyszczeń mórz UE pochodzących ze statków. Z otrzymanych informacji wynika, że na realizację takich projektów w latach 2014–2023 przeznaczono ponad 216 mln euro środków unijnych. Przede wszystkim wykorzystano je na usprawnienie portowych urządzeń do odbioru odpadów, lecz także na zbieranie sieci rybackich i badania naukowe (zob. *rys. 15*). Informacje te są jednak niekompletne, ponieważ – jak ustalił Trybunał – Komisja nie uwzględniła w swoich danych innych istotnych projektów sfinansowanych ze środków UE. Władze francuskie i niemieckie również przekazały niepełne dane.

Rys. 15 – Projekty UE związane ze zwalczaniem zanieczyszczeń mórz UE pochodzących ze statków realizowane w latach 2014–2023



Źródło: Europejski Trybunał Obrachunkowy na podstawie danych przekazanych przez Komisję Europejską i CINEA.

73 W obu skontrolowanych państwach członkowskich Trybunał wybrał do kontroli po dwa projekty UE. Pomimo że zbadane projekty przyniosły pewne rezultaty, nie udało się wykazać, że przyczynią się w dużym stopniu do zmniejszenia zanieczyszczeń pochodzących ze statków (zob. [załącznik VI](#)). Ani Komisja, ani państwa członkowskie nie miały pełnego obrazu, jeśli chodzi o rezultaty, jakie osiągnięto w wyniku realizacji sfinansowanych ze środków UE projektów dotyczących zwalczania zanieczyszczeń pochodzących ze statków.

Unijne ramy monitorowania zanieczyszczeń pochodzących ze statków mają pewne ograniczenia

74 W dyrektywie ramowej w sprawie strategii morskiej z 2008 r. zobowiązano państwa członkowskie do opracowania strategii i środków służących ocenie, zarządzaniu i ograniczaniu wpływu działalności człowieka na środowisko morskie, w tym zanieczyszczeń pochodzących ze statków. Strategie i środki miały być ponadto skoordynowane w obrębie danych regionów. Państwa członkowskie musiały ustanowić i wdrożyć programy monitorowania w celu oceny stanu środowiska krajowych wód morskich oraz powiadomić o tych programach Komisję, aby ta mogła ocenić, czy programy te są odpowiednie do osiągnięcia lub zachowania dobrego stanu środowiska.

75 Trybunał zbadał, czy Komisja i państwa członkowskie skutecznie monitorowały stan środowiska mórz UE i czy odnotowały porównywalne wyniki. Trybunał sprawdził, czy:

- dane dotyczące zanieczyszczeń pochodzących ze statków były dostępne i kompletne;
- Komisja określiła kryteria i standardy metodologiczne oceny dobrego stanu środowiska mórz UE oraz czy państwa członkowskie stosowały je i zapewniły, współpracując ze sobą, by metody oceny były spójne w tym samym regionie lub podregionie morskim;
- państwa członkowskie zgłosiły Komisji przeprowadzoną przez nie ocenę stanu środowiska na poziomie regionu lub podregionu morskiego.

Niewiele wiadomo na temat zanieczyszczenia wód morskich i ilości znajdujących się w morzach odpadów pochodzących ze statków

76 W dyrektywie ramowej w sprawie strategii morskiej zobowiązano państwa członkowskie do określenia, czy osiągnęły dobry stan środowiska. Powinny w tym celu stosować wskaźniki jakości, w tym wskaźnik dotyczący zanieczyszczeń (wskaźnik nr 8) oraz wskaźnik odnoszący się do ilości odpadów znajdujących się w wodach morskich (wskaźnik nr 10). Zgodnie z dyrektywą państwa członkowskie miały również ograniczyć wprowadzanie określonych substancji do środowiska morskiego ze wskazanych źródeł, takich jak statki.

77 Wskaźnik dotyczący zanieczyszczeń przewiduje sprawdzenie występowania 45 substancji wymienionych w [ramowej dyrektywie wodnej](#) oraz dodatkowo substancji określonych na szczeblu państw członkowskich, np. w ramach współpracy regionalnej. Uwzględnia on jednak niewiele spośród 6 000 substancji, jakie stanowią ponad 99% wszystkich [substancji chemicznych](#) dostępnych w obrocie handlowym na całym świecie. [Naukowcy](#) są zdania, że warto byłoby monitorować występowanie zanieczyszczeń także innymi substancjami.

78 Komisja i władze państw członkowskich, w których Trybunał przeprowadził wizyty, poinformowały, że rzadko da się powiązać ilości zaobserwowanych zanieczyszczeń z ich źródłami, ponieważ na większość zanieczyszczeń wpływ ma wiele czynników (przemysł, konsumenci, platformy wiertnicze, miejsca zatapiania różnego rodzaju odpadów, statki i inne).

79 Ilość znajdujących się w morzu odpadów pochodzących ze statków jest w dużej mierze nieznana. [Europejska Agencja Środowiska](#) szacuje, że 80% odpadów występujących w morzu pochodzi z lądu, a 20% z morza. W sprawozdaniu na temat środowiska w europejskim transporcie morskim z 2025 r. EEA i EMSA wskazały, że 16% odpadów znajdujących na plażach UE pochodzi z działalności morskiej, w tym 11,2% z – jak określono w dokumencie – sektora rybołówstwa i akwakultury morskiej, a 1,8% powstaje w wyniku prowadzenia żeglugi morskiej. Takich szczegółowych informacji o źródłach zanieczyszczeń nie wskazano natomiast w odniesieniu do odpadów zalegających na dnie mórz lub unoszących się na ich powierzchni.

80 Dostępne informacje na temat odpadów i substancji zanieczyszczających w morzach są często niekompletne lub nieaktualne. Na [rys. 1](#) i [rys. 2](#), które przedstawiają ogólny stan zanieczyszczenia mórz UE, widoczne są luki w gromadzeniu danych w wielu obszarach. Państwa członkowskie były zobowiązane do przygotowania nowego zbioru danych za okres 6 lat (lata 2016–2021) w terminie do października 2024 r. Do grudnia 2024 r. swoje zbiory danych przekazało pięć państw członkowskich.

Metody i wartości progowe nie były kompletne ani porównywalne, co utrudniło monitorowanie i sprawozdawczość

81 Decyzja Komisji z 2017 r. w sprawie dobrego stanu środowiska zastąpiła decyzję z 2010 r. Nowa decyzja miała doprecyzować i uprościć kryteria i standardy metodologiczne stosowane przy ocenie dobrego stanu środowiska mórz UE. Ponadto kryteria i standardy miały stać się zwięźlejsze, spójniejsze i bardziej porównywalne. Poszczególne państwa członkowskie interpretują jednak decyzję na różne sposoby, co sprawiło, że przyjęto odmienne podejścia i część informacji nie jest dostępna.

82 Ocena substancji zanieczyszczających opiera się na danych o ich stężeniach i skutkach zanieczyszczenia. W 2019 r. Europejska Agencja Środowiska poinformowała, że oceniając stężenia zanieczyszczeń, państwa członkowskie nadal stosują różne wartości progowe.

83 Brak jest spójnych danych na temat ilości ropy, jaka przedostaje się do mórz UE każdego roku w wyniku wycieków ze statków (pkt 43). Ani w dyrektywie ramowej w sprawie strategii morskiej, ani w żadnym dokumencie Komisji nie określono poziomów, powyżej których dany przypadek poważnego zanieczyszczenia należy uznać za „istotny”. W 2019 r., po przeanalizowaniu sprawozdawczości państw członkowskich na temat zanieczyszczeń, Wspólne Centrum Badawcze (JRC) podkreśliło, że poszczególne państwa powinny tak samo rozumieć wartość progową, powyżej której są zobowiązane zgłaszać wycieki ropy naftowej do celów dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej. Komisja HELCOM opracowała wskaźnik wycieków ropy naftowej oraz mapę wypadków z udziałem statków powodujących zanieczyszczenie Morza Bałtyckiego.

84 Dwoma substancjami chemicznymi zanieczyszczającymi wody morskie, które wyraźnie wiążą się z eksploatacją statków, są tributyllocyna (TBT) i cybutryna. W cyklu sprawozdawczym przewidzianym w dyrektywie ramowej w sprawie strategii morskiej, który zakończył się w 2018 r., państwa członkowskie monitorowały występowanie tych dwóch substancji na różne sposoby (zob. ramka 3).

Ramka 3

Sprawozdawczość państw członkowskich na temat niektórych substancji zanieczyszczających sporządzona na podstawie dyrektywy MSFD z 2018 r.

TBT stosowano w farbach przeciwporostowych na statkach do 2008 r., kiedy to na mocy rozporządzenia unijnego i międzynarodowej konwencji o kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych stosowanych na statkach na wszystkie statki zawijające do portów UE nałożono wymóg, aby były wolne od TBT.

Od 1 stycznia 2023 r. w systemach przeciwporostowych zakazano też stosowania cybutryny. JRC wykryło liczne rozbieżności w sposobie analizy występowania tych dwóch substancji przeprowadzonej przez państwa członkowskie w sprawozdawczości sporządzonej na podstawie dyrektywy MSFD z 2018 r.:

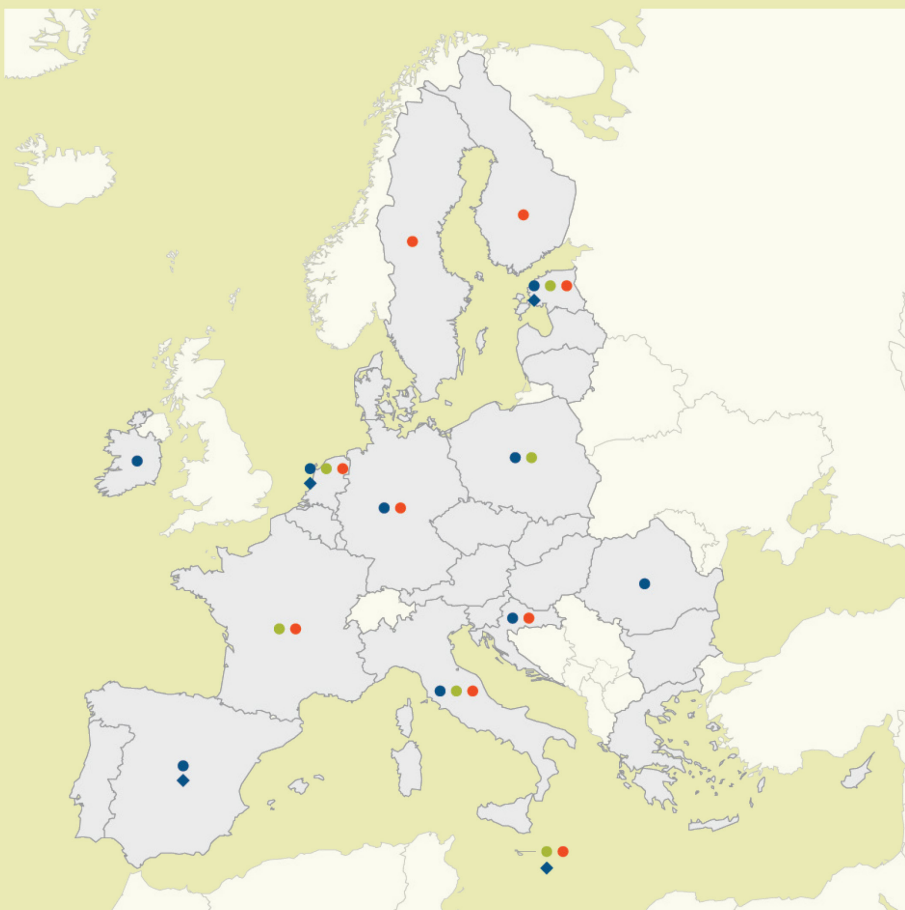
10 państw członkowskich wykonało badanie na obecność TBT w wodzie morskiej, a 4 – na obecność cybutryny, natomiast pozostałe nadbrzeżne państwa członkowskie nie zebrały danych na ten temat w ramach monitorowania przewidzianego w dyrektywie. Te państwa członkowskie, które zbadały obecność TBT, posłużyły się tą samą wartością progową. Natomiast w odniesieniu do cybutryny organy krajowe zastosowały różne wartości.

Tributylocyna

- Woda
- Fauna i flora
- Osady

Cybutryna

- ◆ Woda
- ◆ Fauna i flora
- ◆ Osady



© Tornero, V., Hanke, G. oraz sieć ekspertów ds. zanieczyszczeń ustanowiona na podstawie dyrektywy MSFD, „Marine chemical contaminants – support to the harmonization of MSFD D8 methodological standards”, 2019.

85 Jeżeli chodzi o odpady występujące w morzach, obecnie państwa członkowskie UE stosują podobne wartości progowe przy monitorowaniu odpadów znajdujących na plażach do tych określonych w regionalnych konwencjach morskich OSPAR i HELCOM (zob. załącznik IV). Stan plaży określa się jako „dobry”, jeżeli na odcinku 100 metrów znajduje się mniej niż 20 sztuk odpadów. Wciąż jednak nie ustanowiono zharmonizowanej wartości progowej dla odpadów zalegających na dnie morza. Z kolei duże odpady unoszące się na powierzchni wód morskich są obecnie monitorowane przy użyciu różnych metod.

86 Cykl monitorowania odpadów morskich przewidziany w dyrektywie MSFD różni się w zależności od regionu morskiego. Komisja OSPAR oceniła sytuację pod względem ilości odpadów na plażach północno-wschodniego wybrzeża Atlantyku w latach 2018–2020 oraz trendy występujące w latach 2015–2020. Z kolei komisja HELCOM przeprowadziła podobną analizę dla okresu 2016–2021. Komisja powołała grupę techniczną ds. odpadów morskich, która w 2023 r. zaktualizowała wytyczne dotyczące monitorowania odpadów morskich w morzach europejskich, co miało pomóc w dalszej harmonizacji procesu monitorowania na podstawie dyrektywy MSFD w państwach członkowskich.

Luki i rozbieżności w narzędziach sprawozdawczych

87 Państwa członkowskie gromadzą dane dotyczące stanu środowiska swoich mórz. Przekazują Komisji wyniki przeprowadzonej ogólnej oceny tego, czy osiągnięto dobry stan środowiska. Komisja ułatwia wymianę informacji między ekspertami z różnych krajów, ale nie sprawdza danych leżących u podstaw tych ocen ani metodyki stosowanej przez organy krajowe.

88 Zgodnie z dyrektywą ramową w sprawie strategii morskiej sprawozdawczość dotyczącą osiągnięcia dobrego stanu środowiska należy prowadzić na odpowiednio szczegółowym poziomie. JRC dokonało analizy sprawozdań państw członkowskich z 2018 r. i opublikowało pewne szczegółowe informacje na tej podstawie, ale nie wskazało, czy dane państwo członkowskie osiągnęło ogólnie dobry stan środowiska w odniesieniu do zanieczyszczeń i odpadów morskich. Dane ujęte w kolejnych sprawozdaniach (z 2024 r.) nie były jeszcze dostępne w momencie przeprowadzania kontroli przez Trybunał.

89 Państwa członkowskie mają obowiązek korzystać z elektronicznej platformy do sprawozdawczości [Reportnet](#), która służy do gromadzenia danych dotyczących środowiska i klimatu na potrzeby składania sprawozdań na podstawie dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej. Sprawozdania te są przekazywane Europejskiej Agencji Środowiska. Informacje, jakie są podawane zgodnie z wymogiem określonym w dyrektywie MSFD, można znaleźć w [centralnym repozytorium danych Eionet](#), które stanowi część platformy Reportnet.

90 Ponadto istnieją dwa narzędzia UE zawierające publicznie dostępne informacje na temat zanieczyszczenia morza.

- o Europejski System Informacji o Wodach Morskich ([WISE Marine](#)), którym zarządza Europejska Agencja Środowiska, jest portalem służącym udostępnianiu informacji na temat środowiska morskiego na szczeblu europejskim. Można na nim znaleźć dane zgłoszone przez państwa członkowskie na platformie Reportnet zgodnie z dyrektywą MSFD, a także dane pochodzące z innych źródeł.
- o Europejska sieć informacji i obserwacji środowiska morskiego ([EMODnet](#)), którą finansuje i zarządza Komisja, zapewnia dane, metadane oraz analizy, mapy i inne dokumenty opracowane w oparciu o dane na temat morza.

91 Trybunał stwierdził, że niektóre informacje przedstawione na [portalu WISE Marine](#) dotyczące tego, czy osiągnięto dobry stan środowiska, nie zawsze odpowiadały ocenom naukowym przeprowadzonym przez organy krajowe lub [JRC](#). Taki brak zgodności wystąpił na przykład w przypadku Belgii i Francji w odniesieniu do odpadów morskich.

92 Na EMODnet dostępne są dane dotyczące odpadów znajdujących na plażach pochodzące ze sprawozdań sporządzanych zgodnie z dyrektywą MSFD i innych źródeł, dane dotyczące odpadów zalegających na dnie morskim pochodzące od podmiotów m.in. wyławiających je przy użyciu włoków, a także – w ograniczonym zakresie – dane dotyczące mikroodpadów. Zainteresowane strony, takie jak organy państw członkowskich, mogą przekazywać dane dotyczące środowiska morskiego do EMODnet na zasadzie dobrowolności. Ponieważ nie jest to obowiązkowe, w informacjach dostępnych w ramach sieci występują luki. W [sprawozdaniu z wdrożenia dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej](#) z 2020 r. oraz w [ocenie sieci EMODnet z 2023 r.](#) Komisja podkreśliła, że między siecią EMODnet a systemem WISE-Marine nie ma systematycznej wymiany danych, i zaleciła, by dostosować i zmienić sposób organizacji informacji w obu bazach danych.

Wnioski i zalecenia

93 Ogólnie rzecz biorąc, Trybunał stwierdził, że przepisy UE dotyczące zanieczyszczeń pochodzących ze statków były stopniowo dopracowywane, ale przy ich wdrażaniu i egzekwowaniu wystąpiły uchybienia, a dostępne dane nie były wystarczające, aby zmierzyć rezultaty.

94 W prawodawstwie UE uwzględniono przepisy międzynarodowe, co pozwala na ich odpowiednie egzekwowanie, niezależnie od tego, czy dane państwo członkowskie jest stroną konwencji IMO. Komisja podejmuje działania, aby wyeliminować luki dotyczące pozostałych rodzajów ryzyka wystąpienia zanieczyszczeń, m.in. w związku z demontażem i recyklingiem statków, utratą kontenerów na morzu, wrakami statków, zatopioną amunicją i systemami oczyszczania gazów spalinowych (pkt [19–40](#)).

95 Trybunał stwierdził, że Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) zapewniła państwom członkowskim przydatne narzędzia służące do zwalczania zanieczyszczeń pochodzących ze statków, ale nie były one w pełni wykorzystywane. CleanSeaNet wykorzystuje zaawansowaną technologię satelitarną do wykrywania ewentualnych wycieków ropy naftowej, ale nie jest w stanie wykrywać innego rodzaju zanieczyszczeń. Państwa członkowskie zweryfikowały mniej niż połowę ostrzeżeń z systemu CleanSeaNet generowanych w wyniku nadzoru satelitarnego i rzadko przeprowadzały kontrole na miejscu, aby potwierdzić występowanie zanieczyszczenia (pkt [43–51](#)).

Zalecenie 1 – Usprawnienie funkcjonowania i zwiększenie skuteczności narzędzi EMSA służących do ostrzegania o zanieczyszczeniach

Komisja, przy wsparciu EMSA, powinna:

- a) przedstawić państwom członkowskim wytyczne dotyczące działań, jakie powinny podjąć, i obowiązków sprawozdawczych związanych z ostrzeżeniami z systemu CleanSeaNet;
- b) opracować technologię i metodykę ostrzegania o zanieczyszczeniach innych niż ropa naftowa;
- c) ocenić wiarygodność ostrzeżeń dotyczących zanieczyszczeń z systemu EMSA oraz zweryfikować, czy działania podejmowane przez państwa członkowskie w odpowiedzi na te ostrzeżenia były skuteczne.

Termin realizacji: 2027 r.

96 We wdrażaniu i egzekwowaniu przepisów UE dotyczących kontroli zanieczyszczeń pochodzących ze statków i zapobiegania takim zanieczyszczeniom wciąż występują niedociągnięcia. Wizyty, jakie EMSA przeprowadziła w państwach członkowskich w latach 2012–2022, koncentrowały się na dyrektywie w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. Państwa członkowskie wciąż często nie spełniały celu dotyczącego objęcia kontrolą minimalnej liczby statków określonego w dyrektywie w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów, a niektóre z nich nie wywiązały się z rocznego zobowiązania inspekcyjnego wskazanego w dyrektywie w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. W poszczególnych państwach członkowskich wystąpiły różnice, jeśli chodzi o określanie i nakładanie kar lub sankcji (pkt 52–63).

Zalecenie 2 – Wzmocnienie monitorowania obowiązkowych kontroli przeprowadzanych przez państwa członkowskie zgodnie z dyrektywami UE

Komisja, przy wsparciu EMSA, powinna usprawnić sposób, w jaki państwa członkowskie składają sprawozdania na temat zgodności z wymogami dyrektyw UE dotyczącymi przeprowadzania kontroli i nakładania kar lub sankcji, na przykład poprzez określenie terminów składania i formatów sprawozdań oraz stosownych wskaźników.

Termin realizacji: 2028 r.

97 Ani Komisja, ani państwa członkowskie, w których Trybunał przeprowadził wizyty kontrolne, nie były w stanie w pełni określić kwot z budżetu UE przeznaczonych na przeciwdziałanie zanieczyszczeniu wód morskich w UE. Nie miały one pełnego obrazu osiągniętych rezultatów ani oglądu na możliwości uzyskania większych efektów (pkt 71–73).

Zalecenie 3 – Podjęcie dodatkowych działań, aby wyeliminować trudności w osiągnięciu lepszych rezultatów przez projekty finansowane ze środków UE

Komisja – wraz z państwami członkowskimi – powinna podjąć dodatkowe działania, aby wyeliminować trudności w osiągnięciu lepszych rezultatów przez projekty finansowane ze środków UE mające pomóc w zwalczaniu zanieczyszczeń pochodzących ze statków.

Termin realizacji: 2026 r.

98 W toku kontroli Trybunał stwierdził, że unijne ramy monitorowania zanieczyszczeń pochodzących ze statków mają pewne ograniczenia. Wskaźniki dotyczące środowiska morskiego określone na szczeblu UE (tj. wskaźniki określone w dyrektywie ramowej w sprawie strategii morskiej) mogłyby być wykorzystywane do kontroli zanieczyszczeń pochodzących ze statków, ale rzadko pozwalają one powiązać dane na temat zanieczyszczenia mórz, w tym zanieczyszczenia odpadami, z konkretnymi źródłami tych zanieczyszczeń. Ponadto wartości progowe i metody monitorowania nie są w pełni zharmonizowane między państwami członkowskimi, więc w różny sposób prowadzą one monitorowanie i sprawozdawczość. Trybunał wykrył również luki i rozbieżności w informacjach udostępnionych na platformach, na których publikowane są dane na temat jakości wód morskich, co podważa ich wiarygodność (pkt 76–92).

Zalecenie 4 – Poprawa sprawozdawczości na temat stanu środowiska w wodach morskich i usprawnienie monitorowania tego stanu

Komisja powinna zapewnić, by procesy monitorowania i sprawozdawczości w zakresie zanieczyszczeń i odpadów morskich były bardziej zharmonizowane, zarówno jeśli chodzi o dane przekazywane pomiędzy państwami członkowskimi, jak i te zgłaszane Komisji. Powinno to pozwolić Komisji uzyskać dostęp do porównywalnych danych, w oparciu o które będzie mogła dokładniej zmierzyć postępy w odniesieniu do stanu środowiska morskiego.

Termin realizacji: 2027 r.

Niniejsze sprawozdanie zostało przyjęte przez Izbę I, której przewodniczy członkini Trybunału Obrachunkowego Joëlle Elvinger, na posiedzeniu w Luksemburgu w dniu 15 stycznia 2025 r.

W imieniu Trybunału Obrachunkowego

Tony Murphy
Prezes

Załączniki

Załącznik I – Sprawozdania Trybunału na temat zanieczyszczeń generowanych na lądzie

Sprawozdanie specjalne 02/2025 pt. „Zanieczyszczenia w miastach UE – miejskie powietrze jest czystsze, ale mieszkańcom wciąż doskwiera hałas”

Przegląd 02/2023 pt. „Działania UE wobec problemu rosnącej ilości odpadów niebezpiecznych”

Sprawozdanie specjalne 12/2021 pt. „»Zanieczyszczający płaci« – niespójne stosowanie zasady w polityce i działaniach UE w dziedzinie środowiska”

Przegląd 04/2021 pt. „Działania UE dotyczące odpadów elektronicznych i wyzwania w tej dziedzinie”

Sprawozdanie specjalne 05/2020 pt. „Zrównoważone stosowanie środków ochrony roślin – ograniczone postępy w zakresie pomiaru i zmniejszania ryzyka”

Przegląd 04/2020 pt. „Działania UE na rzecz rozwiązania problemu odpadów tworzyw sztucznych”

Załącznik II – Najważniejsze przepisy międzynarodowe dotyczące zanieczyszczeń pochodzących ze statków

- o **Konwencja londyńska** z 1972 r. dotyczy zapobiegania zanieczyszczeniu mórz przez zatopianie odpadów i innych substancji. Została zmieniona **protokołem** z 1996 r.
- o **Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL)** z 1973 r. i **protokół** do niej z 1978 r. określają przepisy i normy dotyczące kontroli zanieczyszczeń różnymi substancjami, takimi jak ropa naftowa, substancje chemiczne, ścieki, odpady i emisje do powietrza.
- o **Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS)** z 1974 r. dotyczy bezpieczeństwa statków handlowych i określa minimalne wymagania dotyczące budowy, wyposażenia i eksploatacji takich statków.
- o **Międzynarodowa konwencja o kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych stosowanych na statkach (konwencja AFS)** z 2001 r. zakazuje wykorzystywania szkodliwych związków cynoorganicznych w farbach przeciwporostowych stosowanych na statkach.
- o **Konwencja z Nairobi** z 2007 r. określa zasady usuwania wraków statków, które mogą mieć niekorzystny wpływ na środowisko morskie.
- o **Międzynarodowa konwencja o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków podpisana w Hongkongu** w 2009 r. reguluje działalność zakładów recyklingu statków, która powinna być prowadzona w sposób bezpieczny i przyjazny dla środowiska.

Załącznik III – Najważniejsze przepisy UE dotyczące zanieczyszczeń pochodzących ze statków

- o [Dyrektywa 2005/35/WE](#) w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz wprowadzenia sankcji za naruszenia przepisów ma na celu włączenie do prawa UE międzynarodowych norm dotyczących zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz zapewnienie, aby podmioty odpowiedzialne za zrzuty substancji zanieczyszczających podlegały odpowiednim sankcjom, w tym sankcjom karnym. Od 2024 r. sankcje karne za zanieczyszczenia pochodzące ze statków są objęte [dyrektywą \(UE\) 2024/1203](#) w sprawie ochrony środowiska poprzez prawo karne.
- o [Dyrektywa 2008/56/WE](#) ustanawiająca ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego.
- o [Dyrektywa 2009/16/WE](#) w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu określa wspólne kryteria kontroli statków przez państwo portu oraz ustanawia zharmonizowane procedury takiej kontroli i zatrzymywania statków.
- o [Dyrektywa 2009/18/WE](#) w sprawie wypadków morskich określa podstawowe zasady dotyczące prowadzenia dochodzeń w sprawie wypadków w sektorze transportu morskiego.
- o [Dyrektywa 2009/21/WE](#) w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery ma na celu zapobieganie zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków pływających pod banderą państw członkowskich.
- o [Dyrektywa \(UE\) 2019/883](#) w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów zobowiązuje państwa członkowskie do ustanowienia portowych urządzeń do odbioru różnego rodzaju odpadów wytwarzanych przez statki, w tym pozostałości olejowych, śmieci, ścieków i pozostałości ładunku.
- o [Dyrektywa \(UE\) 2019/904](#) w sprawie zmniejszenia wpływu niektórych produktów z tworzyw sztucznych na środowisko.
- o [Rozporządzenie \(WE\) nr 1406/2002](#) ustanawia Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), aby zapewnić wysoki, jednolity i skuteczny poziom bezpieczeństwa morskiego oraz zapobiegać zanieczyszczeniom powodowanym przez statki w UE.

- o [Rozporządzenie \(WE\) nr 782/2003](#) w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach ma na celu zmniejszenie lub wyeliminowanie negatywnego wpływu na środowisko morskie i zdrowie ludzi związków cynoorganicznych stosowanych jako aktywne produkty biobójcze w systemach przeciwporostowych na statkach.
- o [Rozporządzenie \(UE\) nr 1257/2013](#) w sprawie recyklingu statków ma zapewnić, aby odpady niebezpieczne pochodzące z takiego recyklingu podlegały racjonalnemu ekologicznie gospodarowaniu.

Załącznik IV – Mechanizmy współpracy wielostronnej

państwa członkowskie UE	konwencja barcelońska Morze Śródziemne	umowa z Bonn Morze Północne	porozumienie kopenhaskie kraje nordyckie	konwencja helsińska HELCOM Morze Bałtyckie	umowa lizbońska obszar północno-wschodniego Atlantyku	konwencja OSPAR północno-wschodnia część Oceanu Atlantyckiego	memorandum paryskie
Belgia		●				●	●
Bułgaria			●				●
Dania		●	●	●		●	●
Niemcy		●		●		●	●
Estonia				●			●
Irlandia		●				●	●
Grecja	●						●
Hiszpania	●	●			●	●	●
Francja	●	●			●	●	●
Chorwacja	●						●
Włochy	●						●
Cypr	●						●
Łotwa				●			●
Litwa				●			●
Luksemburg						●	
Malta	●						●
Niderlandy		●				●	●
Polska				●			●
Portugalia					●	●	●
Rumunia			●				●
Słowenia	●						●
Finlandia			●	●		●	●
Szwecja		●	●	●		●	●
UE	●	●	obserwator	●	●	●	wspólne stanowisko UE*
Albania	●						
Algieria	●						
Bośnia i Hercegowina	●						
Kanada							●
Egipt	●						
Gruzja			●				
Islandia			●			●	●
Izrael	●						
Liban	●						
Libia	●						
Monako	●						
Czarnogóra	●						●
Maroko	●				●		
Norwegia		●	●	●		●	●
Rosja			●	●			zawieszono
Szwajcaria						●	
Syria	●						
Tunezja	●						
Turcja	●		●				
Ukraina			●				
Zjednoczone Królestwo		●				●	●

* Decyzja Rady (UE) 2020/722 (Dz.U. L 171 z 2.6.2020, s. 4).

Źródło: Europejski Trybunał Obrachunkowy.

Załącznik V – Ratyfikacja przez państwa członkowskie UE najważniejszych konwencji i protokołów IMO dotyczących zanieczyszczeń pochodzących ze statków (w niebieskich kropkach łączna liczba ratyfikowanych aktów prawnych i państw, które je ratyfikowały)

stan na 30.09.2024 r.	SOLAS protokół z 1978 r.		SOLAS protokół z 1988 r.		MARPOL 1973/1978 r. (załącznik I/II)		MARPOL 1973/1978 r. (załącznik IV)		MARPOL protokół z 1997 r. (załącznik VI)		konwencja londyńska protokół z 1996 r.		konwencja SNS – protokół z 2010 r.		konwencja BWM z 2004 r.		konwencja z Hongkongu	
	konwencja o IMO z 1948 r.	SOLAS protokół z 1978 r.	SOLAS porozumienie z 1996 r.	MARPOL z 1973/1978 r. (załącznik III)	MARPOL 1973/1978 r. (załącznik V)	konwencja londyńska z 1972 r.	konwencja SNS z 1996 r.	systemy przeciwporostowe 2001 r.	konwencja o wrakach z Nairobi z 2007 r.									
Belgia																		
Bulgaria																		
Czechy*																		
Dania																		
Niemcy																		
Estonia																		
Irlandia																		
Grecja																		
Hiszpania																		
Francja																		
Chorwacja																		
Włochy																		
Cypr																		
Łotwa																		
Litwa																		
Luksemburg*																		
Węgry*																		
Malta																		
Niderlandy																		
Austria*																		
Polska																		
Portugalia																		
Rumunia																		
Słowenia																		
Słowacja*																		
Finlandia																		
Szwecja																		
Nadbrzeżne państwa UE	22	22	22	22	9	22	22	22	22	22	18	13	3	3	22	19	14	10
Państwa członkowskie UE	27	27	27	24	9	27	27	27	27	25	20	14	4	4	24	19	15	11

* kraje bez dostępu do morza

Źródło: Europejski Trybunał Obrachunkowy.

Załącznik VI – Wybrane projekty w państwach członkowskich, w których Trybunał przeprowadził wizyty

Cele	Wyniki
Projekt INDIGO , francusko-angielski projekt Interreg, 2,9 mln euro	
<p>Zmniejszenie zanieczyszczenia mórz tworzywami sztucznymi pochodzącymi z działalności połowowej i akwakultury poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ opracowanie biodegradowalnych narzędzi połowowych (pierwszych tego rodzaju) do stosowania na morzach UE; ○ zidentyfikowanie utraconych wcześniej narzędzi połowowych i usprawnienie recyklingu narzędzi połowowych wycofanych z eksploatacji. 	<p>Finansowanie unijne umożliwiło opracowanie prototypu biodegradowalnej sieci do połowu mały. Ze względu na brak rozwiniętych sektorów zbierania i recyklingu narzędzi połowowych oraz brak podmiotów przemysłowych, które dysponowałyby wiedzą fachową na temat wytwarzania sieci, produkcja na skalę przemysłową nie była możliwa.</p>
Projekt FIRENOR , Francja, EFMR, 57 000 euro	
<ul style="list-style-type: none"> ○ Analiza możliwości technicznych i opłacalności rozwinięcia sektora recyklingu zużytych narzędzi połowowych w Normandii. ○ Opracowanie kluczowych wskaźników służących wdrożeniu na szczeblu krajowym rozszerzonej odpowiedzialności producenta za wyprodukowane narzędzia połowowe. 	<p>W ramach projektu FIRENOR zebrano 26 ton narzędzi połowowych stanowiących odpady w trzech portach pilotażowych w Normandii. Po zakończeniu projektu jeden port zaprzestał zbierania narzędzi połowowych stanowiących odpady, drugi kontynuował ich zbieranie, podczas gdy trzeci zbiera obecnie jedynie sieci rybackie o małych oczkach, co czynił już przed realizacją projektu.</p>

Cele	Wyniki
<p>Projekt HISEA – 8 partnerów z 8 krajów; „Horyzont 2020”; całkowity koszt: 2,4 mln euro, wkład UE: 1,9 mln euro</p>	
<p>Opracowanie nowatorskich usług pochodnych opartych na programie Copernicus obejmujących monitorowanie obszarów morskich i lądowych, w tym ostrzeganie o zanieczyszczeniach, oraz usługi związane ze zmianą klimatu, lokalne dane z monitorowania i zaawansowane modelowanie w ramach zintegrowanej usługi zapewniającej wartość dodaną dla potencjalnego użytkownika danych z programu Copernicus.</p>	<p>Projekt doprowadził do utworzenia platformy, która nadal działa i jest używana przez porty (w Portugalii i Brazylii). Ponadto jest wykorzystywana zarówno w przypadku projektów UNITED, jak i ULTFARMS (współfinansowanych z programu „Horyzont Europa”).</p>
<p>Projekt SeaClear – 8 partnerów z 5 krajów; „Horyzont 2020”; całkowity koszt / wkład UE: 5 mln euro</p>	
<p>Opracowanie autonomicznych robotów do zbierania niewielkich ilości odpadów w morzu przy użyciu nowatorskich systemów mapowania, klasyfikacji i zbierania. Projekt SeaClear miał na celu przede wszystkim utworzenie mieszanego zespołu składającego się z bezałogowych jednostek pływających, statków nawodnych i samolotów. Jednostki te następnie poszukiwały i zbierały odpady z dna morskiego.</p>	<p>Projekt był nadal w trakcie realizacji w momencie wizyty Trybunału – sprawozdania końcowe nie były dostępne, a ostateczne zademonstrowanie opracowanego rozwiązania miało się odbyć pod koniec 2023 r. Właściciel projektu stwierdził, że zaproponowana technologia wiąże się z pewnymi wyzwaniami, w szczególności jeśli chodzi o interfejsy, rozpoznawanie obrazu (jakość odczytu, odbijanie się światła od powierzchni wody), kable do przesyłu danych i zasilania (podatność na działanie wiatru i prądów morskich), możliwości lokalizowania odpadów, autonomię poszczególnych urządzeń i różniące się obszary operacyjne.</p>

Wykaz akronimów

EEA – Europejska Agencja Środowiska

EMSA – Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego

HELCOM – Komisja Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku, znana również jako komisja helsińska

IMO – Międzynarodowa Organizacja Morska

JRC – Wspólne Centrum Badawcze

LIFE – Program działań na rzecz środowiska i klimatu

MARPOL – Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki

MSFD – dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej

OSPAR – Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Północno-Wschodniego Atlantyku

PRF – portowe urządzenia do odbioru odpadów

PSC – kontrola przeprowadzana przez państwo portu

SSP – zanieczyszczenia pochodzące ze statków

Odpowiedzi Komisji

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

Kalendarium

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

Zespół kontrolny

W sprawozdaniach specjalnych Trybunału przedstawiane są wyniki kontroli dotyczących obszarów polityki i programów UE bądź kwestii związanych z zarządzaniem w wybranych obszarach budżetowych. Trybunał wybiera i opracowuje zadania kontrolne tak, aby osiągnąć jak największe oddziaływanie, biorąc przy tym pod uwagę kryteria takie jak zagrożenia dla realizacji celów lub zgodności, poziom dochodów lub wydatków w danym obszarze, nadchodzące zmiany oraz interes polityczny i społeczny.

Niniejsza kontrola wykonania zadań została przeprowadzona przez Izbę I, zajmującą się wydatkami związanymi ze zrównoważonym użytkowaniem zasobów naturalnych. Izbie tej przewodniczy członkini Trybunału Joëlle Elvinger. Kontrolą kierował członek Trybunału Nikolaos Milionis, a w działania kontrolne zaangażowani byli: Kristian Sniter, szef gabinetu; Katarzyna Radecka-Moroz, attaché; Emmanuel Rauch, kierownik; Jan Huth, zastępca koordynatora zadania, a także kontrolerka Monika Dedicova. Stamatis Kalogirou i Viktor Popov zapewnili wsparcie w zakresie analizy danych. Wsparcie językowe zapewniły Jennifer Schofield i Laura Mcmillan.



Od lewej: Viktor Popov, Kristian Sniter, Emmanuel Rauch, Nikolaos Milionis, Monika Dedicova, Jan Huth.

PRAWA AUTORSKIE

© Unia Europejska, 2025.

Polityka Europejskiego Trybunału Obrachunkowego w zakresie ponownego wykorzystywania dokumentów została określona w [decyzji Trybunału nr 6-2019](#) w sprawie polityki otwartych danych oraz ponownego wykorzystywania dokumentów.

O ile nie wskazano inaczej (np. nie zamieszczono szczegółowych adnotacji o prawach autorskich), treści Europejskiego Trybunału Obrachunkowego będące własnością UE objęte są licencją [Creative Commons Uznanie autorstwa 4.0 Międzynarodowe \(CC BY 4.0\)](#). Oznacza to, że co do zasady ponowne wykorzystanie jest dozwolone, pod warunkiem że treści zostaną odpowiednio oznaczone i zostaną wskazane wszelkie dokonane w nich zmiany. W przypadku ponownego wykorzystania treści Trybunału niedozwolone jest zmienianie ich oryginalnego znaczenia albo przestania. Trybunał nie ponosi odpowiedzialności za jakiegokolwiek konsekwencje ponownego wykorzystania.

Jeżeli konkretna treść wskazuje na możliwą do zidentyfikowania osobę fizyczną – tak jak w przypadku zdjęć, na których widoczni są pracownicy Trybunału – lub zawiera prace stron trzecich, wymagane jest uzyskanie dodatkowego zezwolenia.

W takim przypadku uzyskane dodatkowe zezwolenie na ponowne wykorzystanie określonej treści unieważnia i zastępuje wspomniane wcześniej zezwolenie ogólne. Powinny być w nim wyraźnie wskazane wszelkie ograniczenia dotyczące wykorzystania treści.

W celu wykorzystania lub powielenia treści niebędącej własnością UE konieczne może być wystąpienie o zgodę bezpośrednio do właścicieli praw autorskich.

Rys. 1 – © EEA, mapa przedstawiająca zanieczyszczenie mórz Europy, opublikowana w 2019 r. głównie na podstawie danych z lat 2008–2017, a także danych wcześniejszych (dostęp: 21 listopada 2024 r.) (mapa zmodyfikowana przez Europejski Trybunał Obrachunkowy).

Rys. 2 – © EEA, mapa przedstawiająca ocenę ilości odpadów we wszystkich czterech morzach regionalnych w latach 2010–2021, opublikowana w 2023 r. (dostęp: 21 listopada 2024 r.) (mapa zmodyfikowana przez Europejski Trybunał Obrachunkowy).

Rys. 3 – ikony kontenerów, kształt statku – © Adobe Stock: Flash Vector; photoplotnikov; ONYXpri.

Rys. 8 – mapa i dane opracowane przez © HELCOM. Zbiór danych dot. niebezpiecznych wraków statków w Morzu Bałtyckim; data ostatniej aktualizacji: 22 czerwca 2023 r.

Rys. 9 – dane i system zarządzania informacjami © OSPAR (zbiór danych OSPAR dotyczący przypadków natknięcia się na amunicję w latach 1999–2021) oraz mapa i dane opracowane przez © HELCOM (zbiory danych dotyczące miejsc zatapiania broni chemicznej na Morzu Bałtyckim oraz mapa sporządzona przez Bałtycką Radę ds. Bezpieczeństwa Przeciwminowego przedstawiająca ryzyko natknięcia się na dnie morza na miny morskie z okresu I i II wojny światowej).

Rys. 11 – © EMSA, informacje na temat usług w zakresie zdalnie kierowanego bezałogowego systemu powietrznego świadczonych władzom francuskim, 2023 (zdjęcie w prawym dolnym rogu dodane przez Trybunał).

Rys. 12 – © EMSA, informacje na temat usług operacyjnych zaplanowanych do końca 2024 r.

Ramka 3 – © Tornero, V., Hanke, G. oraz sieć ekspertów ds. zanieczyszczeń ustanowiona na podstawie dyrektywy MSFD, „Marine chemical contaminants – support to the harmonization of MSFD D8 methodological standards”, 2019.

Oprogramowanie lub dokumenty objęte prawem własności przemysłowej, takie jak patenty, znaki towarowe, wzory użytkowe, znaki graficzne i nazwy, nie są objęte polityką Europejskiego Trybunału Obrachunkowego w zakresie ponownego wykorzystywania.

Na stronach internetowych instytucji Unii Europejskiej dostępnych w domenie europa.eu zamieszczane są linki do stron zewnętrznych. Trybunał nie ma kontroli nad ich zawartością i w związku z tym zachęca użytkowników, aby we własnym zakresie zapoznali się z polityką ochrony prywatności i polityką w zakresie praw autorskich obowiązującymi na tych stronach.

Wykorzystywanie znaku graficznego Europejskiego Trybunału Obrachunkowego

Znak graficzny Europejskiego Trybunału Obrachunkowego nie może być wykorzystywany bez uprzedniej zgody Trybunału.

HTML	ISBN 978-92-849-4587-0	ISSN 1977-5768	doi:10.2865/1312791	QJ-01-25-013-PL-Q
PDF	ISBN 978-92-849-4588-7	ISSN 1977-5768	doi:10.2865/8370999	QJ-01-25-013-PL-N

CYTOWANIE

Europejski Trybunał Obrachunkowy, [sprawozdanie specjalne 06/2025](#) pt. „Działania UE na rzecz zwalczania zanieczyszczenia morza przez statki – wciąż na niespokojnych wodach”, Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2025.

Unia Europejska zobowiązała się, że do 2030 r. osiągnie zerowy poziom emisji zanieczyszczeń wód. Mając to na uwadze, Trybunał ocenił działania UE służące zwalczaniu zanieczyszczeń pochodzących ze statków i doszedł do wniosku, że przepisy unijne zostały dopracowane, ale przy ich wdrażaniu wystąpiły uchybienia i brakowało danych, by zmierzyć osiągnięte rezultaty.

Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego wprowadziła opracowała przydatne narzędzia, lecz państwa członkowskie nie korzystały z nich w pełnym zakresie. Ponadto wiele krajów nie osiągnęło wyznaczonych obowiązkowych wartości progowych, jeśli chodzi o liczbę statków objętych inspekcjami. Ani Komisja, ani państwa członkowskie nie miały pełnego obrazu, jeśli chodzi o rezultaty, jakie osiągnięto w wyniku realizacji sfinansowanych ze środków UE projektów, ani oglądu na możliwości uzyskania większych efektów, a zanieczyszczeń pochodzących ze statków nie monitorowano w odpowiedni sposób.

Trybunał zaleca podnieść skuteczność narzędzi służących do ostrzegania o zanieczyszczeniach, wzmocnić monitorowanie przeprowadzania obowiązkowych inspekcji statków, zwiększyć wpływ finansowania UE oraz poprawić pomiary zanieczyszczeń wód morskich.

Sprawozdanie specjalne Europejskiego Trybunału Obrachunkowego przedstawiono na podstawie art. 287 ust. 4 akapit drugi TFUE.



EUROPEJSKI
TRYBUNAŁ
OBRACHUNKOWY



Urząd Publikacji
Unii Europejskiej

EUROPEJSKI TRYBUNAŁ OBRACHUNKOWY
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUKSEMBURG

Tel.: +352 4398-1

Formularz kontaktowy: eca.europa.eu/pl/contact

Strona internetowa: eca.europa.eu

Twitter: @EUAuditors