

Posebno poročilo

Ukrepi EU za boj proti onesnaževanju morja z ladij

Še vedno v nemirnih vodah



EVROPSKO
RAČUNSKO
SODIŠČE

Vsebina

	Odstavek
Povzetek	I–VII
Uvod	01–13
Onesnaževanje morij EU z ladij	01–05
Pravni okvir	06–09
Vloge in pristojnosti	10–13
Obseg revizije in revizijski pristop	14–17
Opažanja	18–92
Pravila EU o onesnaževanju morja z ladij se izboljšujejo	18–40
Zakonodaja EU vključuje pravila IMO	19–21
Komisija odpravlja vrzeli v zvezi s tveganji onesnaževanja morja z ladij	22–40
Pri izvajanju in izvrševanju pravil EU o onesnaževanju morja z ladij so slabosti	41–73
Orodja in pomorske storitve agencije EMSA imajo nekatere omejitve, države članice pa jih premalo uporabljajo	42–51
Preverjanja in inšpekcijski pregledi ladij ne zadostujejo, kazni za nezakonite izpuste pa se po EU razlikujejo	52–63
Države članice še ne izvajajo v celoti nedavne zakonodaje EU o ribolovnem orodju	64–70
S skladi EU so se podprli ustrezni projekti, vendar so bile težave pri izkoriščanju rezultatov v širšem merilu	71–73
Okvir EU za spremljanje onesnaževanja morja z ladij ima omejitve	74–92
Malo informacij o onesnaženju morske vode in morskih odpadkih z ladij	76–80
Težave pri spremljanju in poročanju zaradi neprimerljivih in nepopolnih metodologij in pragov	81–86
Vrzeli in neskladja v orodjih za poročanje	87–92
Zaključki in priporočila	93–98

Priloge

Priloga I – Poročila Sodišča o onesnaževanju s kopnega

Priloga II – Glavni mednarodni pravni akti o onesnaževanju morja z ladij

Priloga III – Glavni zakonodajni akti EU o onesnaževanju morja z ladij

Priloga IV – Mehanizmi večstranskega sodelovanja

Priloga V – Ratifikacije najpomembnejših konvencij in protokolov IMO o onesnaževanju morja z ladij s strani držav članic EU (s skupnim številom ratifikacij)

Priloga VI – Projekti, izbrani v obiskanih državah članicah

Kratice in okrajšave

Odgovori Komisije

Časovnica

Revizijska ekipa

Povzetek

I Zdrav morski ekosistem je ključen za biotsko raznovrstnost, staleže rib in absorpcijo izpustov CO₂. Onesnaževanje morja zaradi človekovih dejavnosti je še vedno velik problem za morske vode v EU. V 8. okoljskem akcijskem programu EU, ki je začel veljati leta 2022, je bil določen cilj ničelnega onesnaževanja vode do leta 2030.

II To poročilo je osredotočeno na onesnaževanje morja z ladij, ki je eden od glavnih virov onesnaževanja morske vode. Na svetovni ravni so Združeni narodi v okviru Mednarodne pomorske organizacije sprejeli konvencije o varnosti ladij in preprečevanju onesnaževanja. EU je sprejela pravila z enakimi cilji. V obdobju 2014–2023 je financirala projekte za boj proti onesnaževanju morja z ladij s sredstvi v višini več kot 216 milijonov EUR, v glavnem za izboljšanje pristaniških zmogljivosti za sprejem odpadkov, pa tudi za zbiranje ribiških mrež in raziskave.

III Evropsko računsko sodišče (v nadaljnjem besedilu: Sodišče) je to revizijo izvedlo zaradi zanimanja javnosti in deležnikov za onesnaževanje morij EU, da bi prispevalo k pričakovani spremembi okvirne direktive o morski strategiji ter k izboljšanju pregledov in podatkov EU v zvezi z onesnaževanjem morja. Preučilo je, ali so bili ukrepi EU za boj proti onesnaževanju morja z ladij dobro zasnovani ter ali so se dobro izvajali, izvrševali in spremljali. Pri reviziji je zajelo obdobje od januarja 2014 do decembra 2024.

IV Sodišče je na splošno prišlo do zaključka, da se pravila EU o onesnaževanju morja z ladij izboljšujejo, vendar so bile pri izvajanju in izvrševanju slabosti, podatki pa niso bili zadostni za merjenje rezultatov.

V Sodišče je ugotovilo, da zakonodaja EU vključuje mednarodna pravila in da Komisija ukrepa, da bi odpravila vrzeli, ki pomenijo tveganja za onesnaževanje. Evropska agencija za pomorsko varnost je državam članicam zagotovila koristna orodja za boj proti onesnaževanju morja z ladij, vendar te niso v celoti izkoristile njihovega potenciala. Poleg tega se je pri analizi Sodišča pokazalo, da sta izvajanje in izvrševanje pravil EU o nadzoru in preprečevanju onesnaževanja z ladij še vedno pomanjkljiva. Države članice pogosto niso dosegle svojih obveznih ciljev glede inšpekcijskih pregledov ladij. Zaradi vseh teh slabosti so ukrepi za boj proti onesnaževanju manj uspešni.

VI Niti Komisija niti obiskani državi članici niso mogle v celoti opredeliti zneskov EU, ki se namenjujejo za boj proti onesnaževanju morske vode v EU. Poleg tega niso imele pregleda nad doseženimi rezultati ali tem, kako bi jih bilo mogoče izkoristiti v širšem merilu. Sodišče je pri reviziji odkrilo tudi, da je na podlagi okvira morske strategije EU mogoče le omejeno spremljati onesnaževanje morja z ladij, zlasti pri ugotavljanju, kaj je vir onesnaženja morja in morskih odpadkov.

VII Sodišče priporoča, naj Komisija:

- izboljša spremljanje in uspešnost orodij za izdajo opozoril o onesnaženju,
- začne boljše spremljati, kako države članice izvajajo obvezne preglede,
- nadalje ukrepa v zvezi z vprašanji glede širšega izkoriščanja rezultatov projektov, ki jih financira EU,
- okrepi spremljanje okoljskega stanja morskih voda in poročanje o njem.

Uvod

Onesnaževanje morij EU z ladij

01 Zdrav morski ekosistem je ključen za biotsko raznovrstnost, staleže rib in absorpcijo izpustov CO₂. Onesnaževanje morja zaradi človekovih dejavnosti je še vedno velik problem za morske vode v EU.

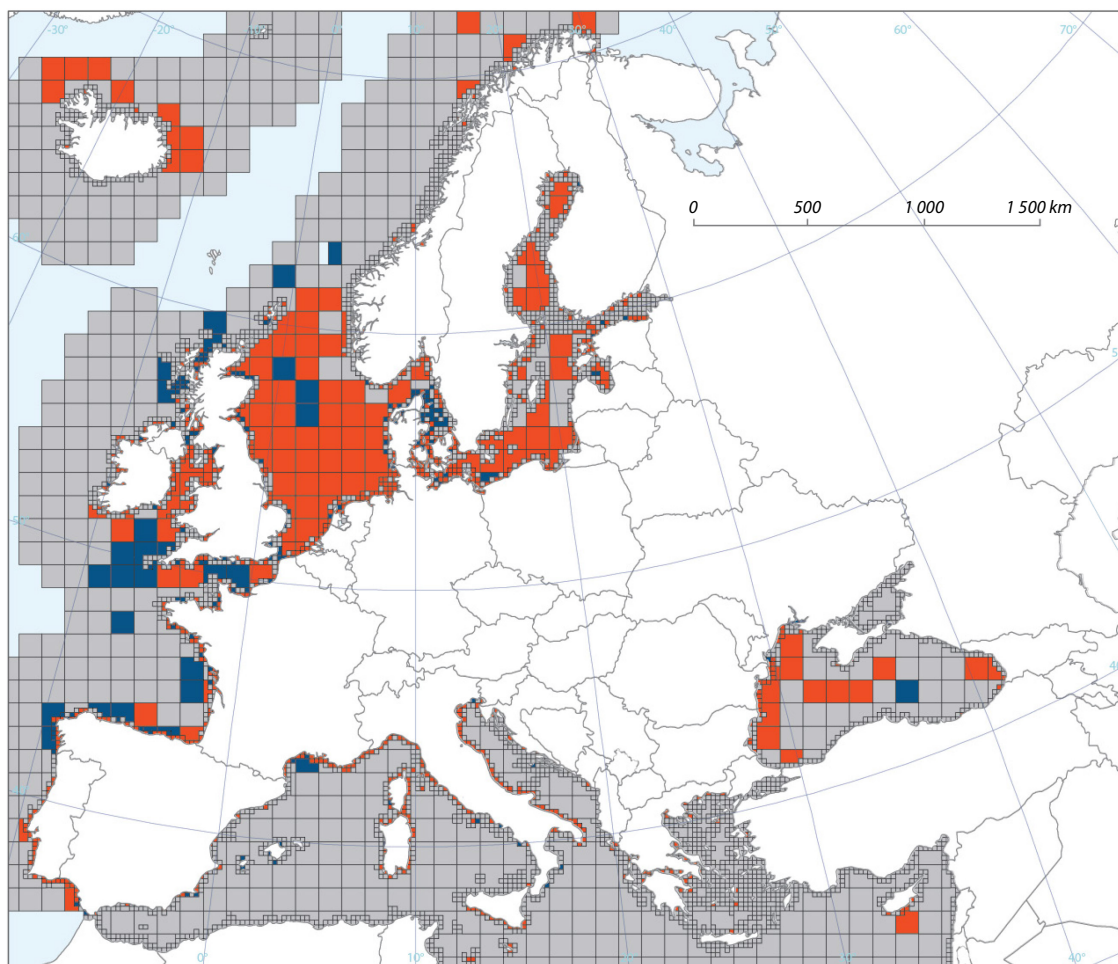
02 EU je leta 2008 sprejela [okvirno direktivo o morski strategiji](#), da bi do leta 2020 dosegla ali ohranila „dobro okoljsko stanje“ morij EU. V [8. okoljskem akcijskem programu](#) EU, ki je začel veljati leta 2022, je bil določen cilj ničelnega onesnaževanja vode do leta 2030. EU je na mednarodni ravni zavezana [cilju trajnostnega razvoja Združenih narodov št. 14.1](#) o preprečevanju in znatnem zmanjšanju vseh vrst onesnaževanja morja do leta 2025.

03 EU spremlja kakovost morske vode z ocenjevanjem stanja morskega okolja, za kar uporablja enajst kazalnikov (tj. „deskriptorjev“ v skladu z okvirno direktivo o morski strategiji). Evropska agencija za okolje (EEA) je v [poročilu](#) iz leta 2019 ugotovila, da je 80 % morskih voda v EU problematičnih območij v smislu onesnaževal (glej [sliko 1](#)), približno 75 % pa jih je onesnaženih z morskimi odpadki (glej [sliko 2](#)). Sodišče je objavilo več poročil o onesnaževanju s kopnega (glej [Prilogo I](#)). To poročilo pa je osredotočeno na onesnaževanje morja z ladij.

Slika 1 – Onesnaženje evropskih morij

Onesnaženje evropskih morij

- Problematična območja
 - Neproblematična območja
 - Nezadostni podatki
- 100 x 100 km na priobalnih območjih (> 20 km od obale)
 20 X 20 km na obalnih območjih (≤ 20 km od obale)



© EEA, *Contamination of Europe's seas*, objavljeno leta 2019 s podatki, večinoma iz obdobja 2008–2017, pa tudi s starejšimi podatki, dostop 21. novembra 2024 (Sodišče je prilagodilo zemljevid)

Slika 2 – Morski odpadki v Evropi

Ocena morskih odpadkov v vseh štirih regionalnih morjih (2010–2021)

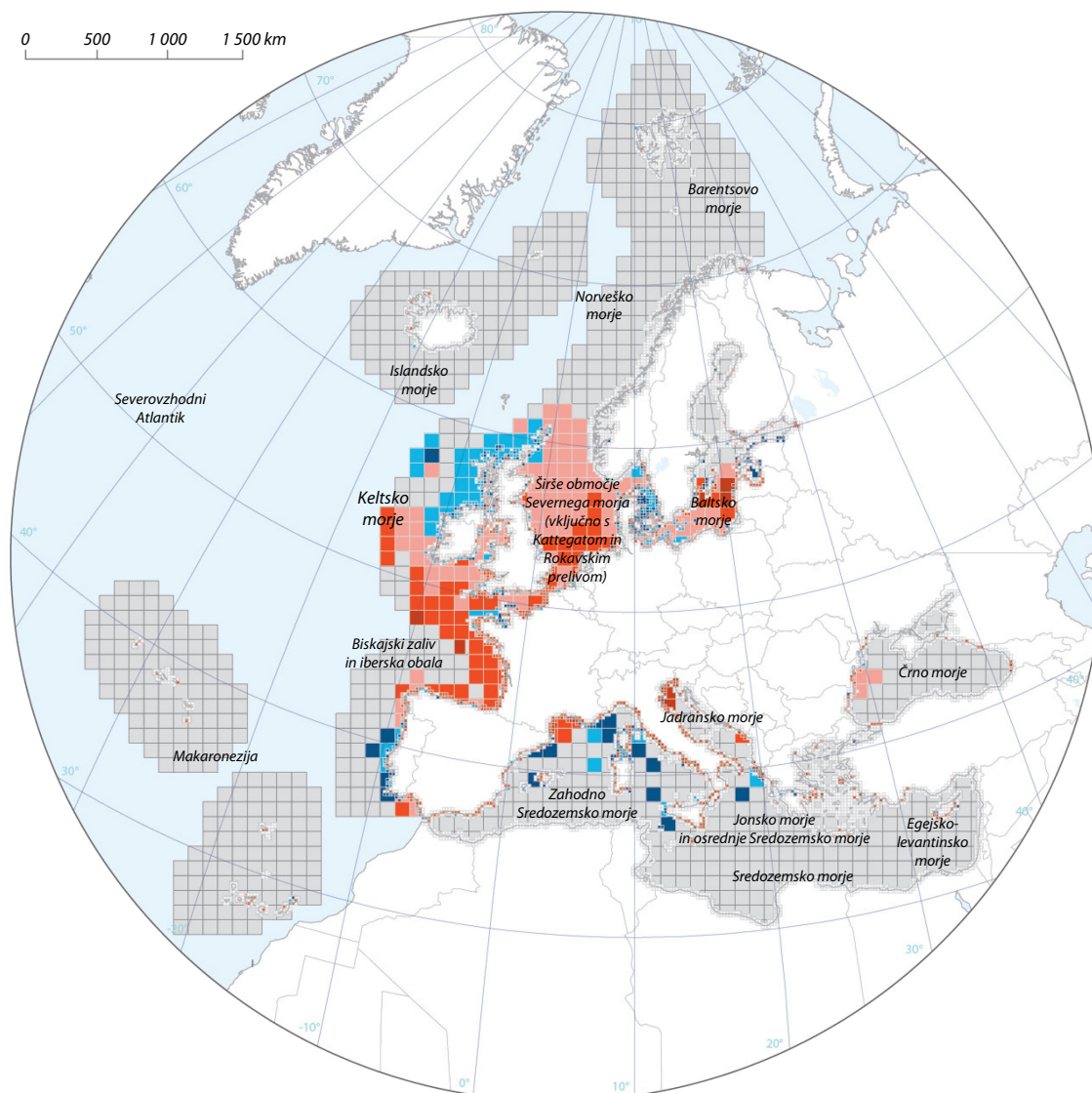
Neproblematična območja

Možna problematična področja

100 x 100 km na priobalnih območjih (> 20 km od obale)

20 X 20 km na obalnih območjih (≤ 20 km od obale)

■ dobra
■ zelo dobra
■ zmerna
■ slaba
■ zelo slaba
■ ni podatkov

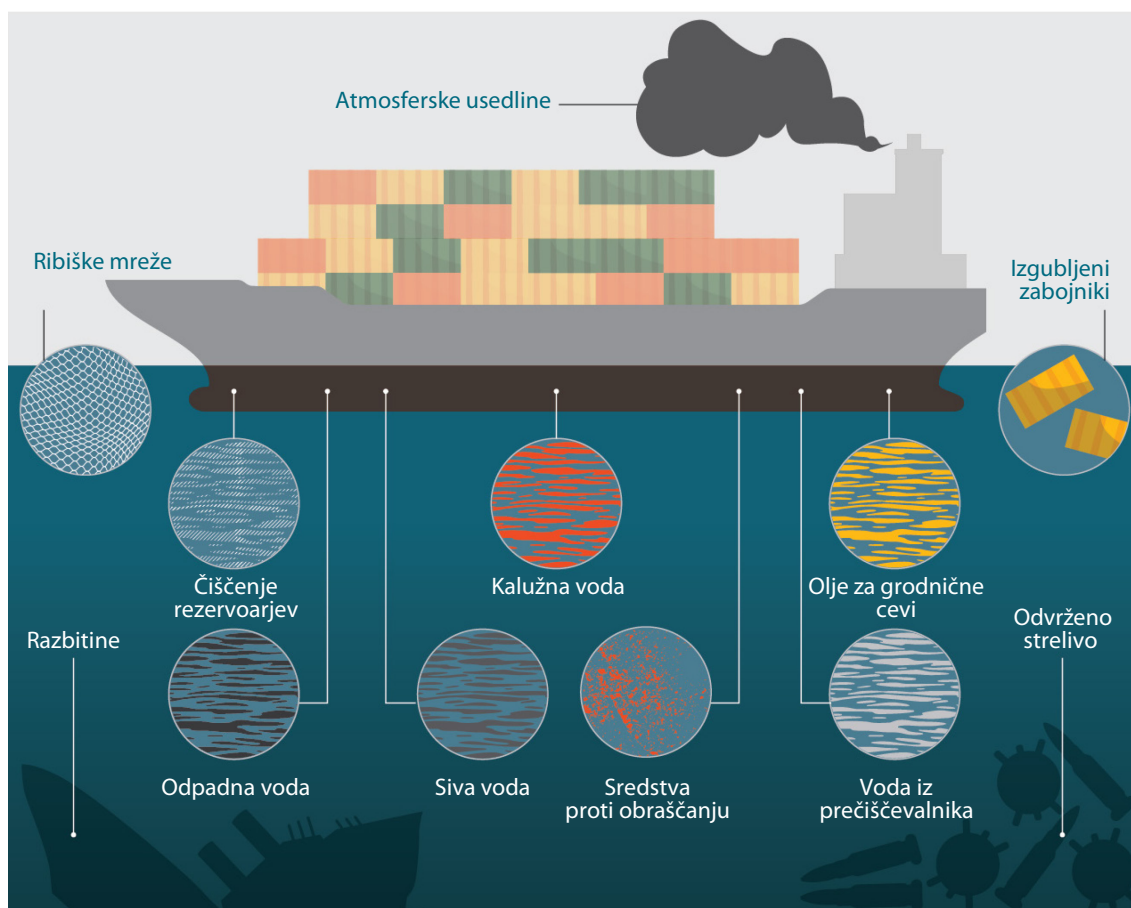


© EEA, *Assessment of marine litter in all four regional seas*, 2010–2021, objavljeno leta 2023, dostop 21. novembra 2024 (Sodišče je prilagodilo zemljevid)

04 Eden od večjih virov onesnaževanje morij so tovorna plovila, križarke, potniški trajekti, ribiška plovila, plovila za rekreacijo in drugo. Kot je prikazano na *sliki 3*, ladje prispevajo k morskim odpadkom, vključno s plastičnimi odpadki ter zapuščenim, izgubljenim ali zavrženim ribolovnim orodjem. Morja lahko onesnažujejo tudi z onesnaževali, kot so nafta, organske spojine, težke kovine in nevarne snovi, med drugim zaradi:

- nenamernih razlitij ali operativnih izpustov (npr. iz kaluž in grodičnih cevi ter pri čiščenju cistern),
- odvajanja odpadne in „sive“ vode (iz umivalnikov, prh in pralnih strojev),
- puščanja strupenih spojin iz barv za preprečevanje obraščanja (ladijski premazi za preprečevanje kopičenja morskih organizmov),
- izpusta škodljivih snovi zaradi razgradnje ladij, izgube zabojskih, ladijskih razbitin in potopljenega streliva,
- izpusta onesnažene vode in ostankov iz „prečiščevalnikov“ (sistemov za čiščenje izpušnih plinov).

Slika 3 – Podsystemi na ladjah, ki povzročajo onesnaževanje morja



Vir: Sodišče

05 EU in njene države članice, od katerih jih je 22 obalnih, se proti onesnaževanju morja z ladjami borijo na več načinov:

- spoštovanje mednarodnih pravil ter sprejemanje zakonodaje EU in nacionalne zakonodaje,
- spremljanje nezakonitih izpustov ter poročanje o njih,
- inšpekcijski pregledi ladij, da bi te spoštovale predpise, in izrek kazni kršiteljem,
- projekti, ki jih financira EU, za izboljšanje kakovosti morske vode,
- ocenjevanje okoljskega stanja morskih voda in redno poročanje o rezultatih.

Pravni okvir

06 V [Konvenciji Združenih narodov o pomorskem mednarodnem pravu](#) je določen pravni okvir za vse dejavnosti v morjih in oceanih. Vključuje določbe za preprečevanje, zmanjšanje in nadzor onesnaževanja morskega okolja iz katerega koli vira, tudi s plovil.

07 [Mednarodna pomorska organizacija](#) (IMO) je agencija ZN za varnost in zaščito ladijskega prometa ter za preprečevanje onesnaževanja morja in zraka z ladij. V tej vlogi je razvila [Mednarodno konvencijo o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij](#) (MARPOL). V ločenih prilogah h konvenciji MARPOL so določeni pravila glede vrste in količine onesnaževal, ki jih sme ladja izpustiti v morje, ter definicija nezakonitega izpusta. V drugih konvencijah IMO so obravnavani specifični vidiki onesnaževanja morja z ladij, kot so odlaganje odpadkov v morje (vključno s strelivom), barve proti obraščanju, ladijske razbitine in recikliranje ladij (glej [Prilogo II](#)).

08 Cilj zakonodaje EU je zaščititi morsko okolje pred onesnaževanjem morja z ladij. Vključuje več direktiv in uredb (glej [Prilogo III](#)). Tri glavne direktive so:

- o [Direktiva 2005/35/ES](#) o onesnaževanju morja z ladij, v skladu s katero morajo države članice opredeliti izvršilne ukrepe in kazni za nezakonite izpuste onesnaževal,
- o [Direktiva 2009/16/ES](#) o pomorski inšpekciji države pristanišča, v kateri so določena skupna merila za nadzor ladij, ki ga izvaja država pristanišča, in usklajeni postopki za inšpekcijski pregled in zadržanje,
- o [Direktiva \(EU\) 2019/883](#) o pristaniških sprejemnih zmogljivostih, v skladu s katero morajo države članice vzpostaviti pristaniške sprejemne zmogljivosti za različne vrste odpadkov, ki nastanejo na ladjah, zagotoviti, da se na ladjah izvajajo inšpekcijski pregledi, in določiti kazni v primeru kršitev.

09 Komisija je junija 2023 predstavila [sveženj o pomorski varnosti](#), vključno z [zakonodajnimi predlogi](#) za spremembo direktiv o onesnaževanju morja z ladij in pomorski inšpekciji države pristanišča. Svet je spremenjeni direktivi sprejel novembra 2024.

Vloge in pristojnosti

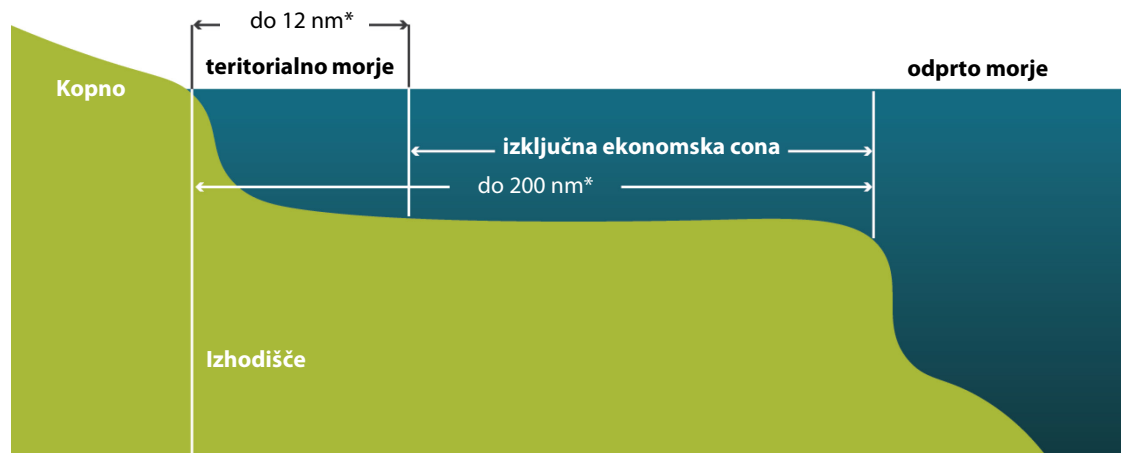
10 Evropska komisija je pristojna za razvoj pravnega okvira EU, spremljanje njegovega izvajanja v državah članicah, neposreden nadzor projektov, ki jih financira EU, ali v okviru deljenega upravljanja z državami članicami in za spodbujanje zbiranja usklajenih podatkov o onesnaževanju morja. Več generalnih direktoratsv Komisije sodeluje pri politikah in ukrepih v zvezi z onesnaževanjem morja z ladij, vključno z Generalnim direktoratom za okolje, Generalnim direktoratom za mobilnost in promet, Generalnim direktoratom za pomorske zadeve in ribištvo ter Generalnim direktoratom za evropsko civilno zaščito in evropske operacije humanitarne pomoči.

11 K boju proti onesnaževanju morja z ladij prispevajo tudi tri agencije EU.

- o **Evropska agencija za pomorsko varnost** pomaga Komisiji pri izvajanju zakonodaje EU o pomorski varnosti in preprečevanju onesnaževanja morja z ladij. Zagotavlja tudi tehnično in operativno podporo državam članicam pri odkrivanju morebitnega onesnaževanja morja z ladij, npr. s satelitskimi nadzornimi sistemi (CleanSeaNet).
- o **Evropska agencija za nadzor ribištva** usklajuje nadzor in inšpekcijske preglede ribiških plovil nekaterih držav članic, vključno z obveznostmi kapitanov, da poiščejo in izvlečejo izgubljeno ribolovno orodje.
- o **Evropska agencija za okolje** zbira podatke o morju in daje tematske ocene o onesnaževanju morij EU.

12 Države članice so pristojne za izvajanje zakonodaje EU in konvencij IMO, katerih pogodbenice so. Prenesti morajo direktive EU, Komisiji poročati o tem, kako jih izvajajo in izvršujejo, ter ocenjevati dosežene rezultate. Poleg tega izvršujejo sodno pristojnost v svojem teritorialnem morju in izključni ekonomski coni (glej [slika 4](#)).

Slika 4 – Pomorske cone



* navtična milja

Vir: Sodišče

13 Države članice EU in tretje države so vzpostavile večstranske mehanizme sodelovanja za boj proti onesnaževanju morja z ladjami. Ti vključujejo konvencije o regionalnih morjih in večstranske sporazume (glej *Prilogo IV*). EU je pogodbenica večine teh konvencij in sporazumov.

Obseg revizije in revizijski pristop

14 Sodišče je želelo pri reviziji oceniti, ali so bili ukrepi EU za boj proti onesnaževanju morja z ladij dobro zasnovani ter ali so se dobro izvajali, izvrševali in spremljali. Preučilo je, ali:

- o zakonodaja EU vključuje pravila Mednarodne pomorske organizacije in ali je Komisija ukrepala, da bi odpravila preostale vrzeli, ki pomenijo tveganja za onesnaževanje,
- o so Komisija in države članice izvajale in izvrševale uspešne politike in ukrepe,
- o so Komisija in države članice spremljale dosežene rezultate.

15 Sodišče je to revizijo izvedlo zaradi zanimanja javnosti in deležnikov za onesnaževanje morij EU, da bi prispevalo k pričakovani spremembi okvirne direktive o morskimi strategiji ter k izboljšanju pregledov in podatkov EU v zvezi z onesnaževanjem morja.

16 Sodišče je pregledalo pravila, politike, financiranje, podatke in poročanje Komisije in držav članic o onesnaževanju morja z ladij. Preučilo je tudi štiri projekte za boj proti onesnaževanju morja z ladij (glej [slika 5](#)). Pri reviziji je zajelo obdobje od januarja 2014 do septembra 2024.

Slika 5 – Revizijski pristop Sodišča: opravljeno delo



Pregled zadevnih podatkov in dokumentov, vključno z znanstvenimi, strateškimi, zakonodajnimi in projektnimi dokumenti ter dokumenti o zadevni politiki



Razgovori z uslužbenci šestih generalnih direktoratsv Komisije¹



Razgovori z uslužbenci ustreznih agencij EU: Evropske agencije za okolje, Evropske agencije za pomorsko varnost, Evropske agencije za nadzor ribištva in Evropske izvajalske agencije za podnebje, infrastrukturo in okolje



Razgovori z uslužbenci ustreznih nacionalnih organov in deležniki v izbranih državah članicah



Analiza štirih projektov, namenjenih boju proti onesnaževanju morja z ladij, v izbranih državah članicah, opravljena s pregledom dokumentacije in obiski na kraju samem



Razgovori z uslužbenci konvencije OSPAR in komisije HELCOM

¹ GD za evropsko civilno zaščito in evropske operacije humanitarne pomoči, GD za okolje, Skupno raziskovalno središče, GD za pomorske zadeve in ribištvo, GD za mobilnost in promet ter GD za regionalno in mestno politiko.

Vir: Sodišče

17 Sodišče se je odločilo, da bo obiskalo Francijo in Nemčijo, da bi lahko obravnavalo:

- dve morski podregiji (širše območje Severnega morja in Baltsko morje), vključno z *Northern Range*, ki je druga najbolj obremenjena plovna pot na svetu in problematično območje, kar zadeva onesnaženost, morske odpadke in izgube zabojsnikov,
- vse pomembne vrste plovil,
- dve najbolj obremenjeni evropski pristanišči glede na bruto težo blaga in število pretovorjenih zabojsnikov (Hamburg in Le Havre),
- dve konvenciji o regionalnih morjih (Konvencija o varstvu morskega okolja severovzhodnega Atlantika (**OSPAR**) in Komisija za varstvo morskega okolja Baltika (**HELCOM**)).

Opažanja

Pravila EU o onesnaževanju morja z ladij se izboljšujejo

18 Sodišče je preučilo sedanji pravni okvir EU o pomorski varnosti, da bi ocenilo, ali vključuje skladna pravila za pomoč pri odpravljanju onesnaževanja morja z ladij.

Ocenilo je, ali je Komisija:

- o zagotovila, da je pravni okvir EU vključeval ustrezna pravila IMO,
- o ukrepala, da bi odpravila preostale vrzeli v zvezi s tveganji onesnaževanja morja z ladij.

Zakonodaja EU vključuje pravila IMO

19 V konvencijah IMO so določena mednarodna pravila o onesnaževanju morja z ladij. Vse države članice EU so članice IMO in pogodbenice konvencije MARPOL (odstavek **07**), vendar nekatere od njih še niso ratificirale vseh relevantnih konvencij IMO (glej [Prilogo V](#)).

20 Zakonodaja EU vključuje pravila IMO, kot je prikazano na [sliki 6](#). To prispeva k pravilnemu izvrševanju teh pravil, ne glede na to, ali so države članice pogodbenice konvencij IMO ali ne.

Slika 6 – Zakonodaja EU vključuje pravila IMO

Pravila IMO		Veljavna zakonodaja EU	Spremembe, uvedene leta 2024 s svežnjem o pomorski varnosti
★ Leto sprejetja	✔ Leto začetka veljavnosti		
Vir onesnaževanja z ladij			
MARPOL – Priloga I	★ 1973 ✔ 1983	Direktive (EU) 2019/883, 2009/16/ES, 2005/35/ES	Direktiva 2005/35/ES
Nafta			
MARPOL – Priloga II	★ 1973 ✔ 1987	Direktive (EU) 2019/883, 2009/16/ES, 2005/35/ES	Direktiva 2005/35/ES
Zdravju škodljive tekočine			
MARPOL – Priloga V	★ 1973 ✔ 1988	Direktivi (EU) 2019/883, 2009/16/ES	Direktiva 2005/35/ES
Odpadki, vključno z ribolovnim orodjem			
MARPOL – Priloga III	★ 1973 ✔ 1992	Direktiva 2009/16/ES	Direktiva 2005/35/ES
Škodljive snovi			
MARPOL – Priloga IV	★ 1973 ✔ 2003	Direktivi (EU) 2019/883, 2009/16/ES	Direktiva 2005/35/ES
Odpadna voda			
Konvencija o varstvu človeškega življenja na morju	★ 1974 ✔ 1980	Direktivi 2002/59/ES, 2009/18/ES	✘
Nesreče			
MARPOL – Priloga VI	★ 1997 ✔ 2005	Direktiva o žveplu ter direktivi (EU) 2019/883 in 2009/16/ES	Direktiva 2005/35/ES
Onesnaževanje zraka			
Konvencija o sistemih proti obraščanju ladij	★ 2001 ✔ 2008	Direktiva 2009/16/ES in Uredba (ES) št. 782/2003	✘
Organokositrne spojine			
Konvencija iz Nairobija	★ 2007 ✔ 2015	✘	Direktiva 2009/16/ES
Razbitine, vključno z zabojniki			
Konvencija iz Hongkonga	★ 2009 ✔ 2025	Uredba (ES) št. 1257/2013	Direktiva 2009/16/ES
Recikliranje ladij			

Vir: Sodišče

21 Namen spremenjenih direktiv o onesnaževanju morja z ladij in pomorski inšpekciji države pristanišča (odstavek **09**) je posodobiti pravila EU o pomorski varnosti in preprečiti onesnaževanje morske vode z ladij (glej **okvir 1**).

Okvir 1

Nedavne spremembe direktiv o onesnaževanju morja z ladij in pomorske inšpekcije države pristanišča

S spremenjeno direktivo o onesnaževanju morja z ladij se pravila EU dodatno usklajujejo z mednarodnimi predpisi. V skladu s predlogom naj bi pravila EU veljala za širši nabor onesnaževalnih snovi, kot so škodljive snovi v pakirani obliki, odpadna voda in odpadki ter odvedena voda in nekateri ostanki iz sistemov za čiščenje izpušnih plinov („prečiščevalnikov”).

V spremenjeni direktivi so določena tudi minimalna merila za uporabo upravnih sankcij, kot so resnost kršitev, škoda za okolje ali finančna stabilnost odgovornega subjekta.

S spremembo direktive o pomorski inšpekciji države pristanišča se z direktivo upoštevajo dodatni mednarodni predpisi, kot sta [Konvencija iz Nairobija](#) o odstranitvi razbitin in [Konvencija iz Hongkonga](#) o recikliranju ladij.

Komisija odpravlja vrzeli v zvezi s tveganji onesnaževanja morja z ladij

22 Sodišče je pregledalo:

- zakonodajni okvir EU, da bi preverilo, ali zajema glavne vire onesnaževanja z ladij,
- ukrepe Komisije za odpravo preostalih vrzeli glede tveganj na tem področju.

V tem delu poročila so predstavljene ugotovitve Sodišča o razgradnji ladij, izgubljenih zabojnikih, ladijskih razbitinah, strelivu in sistemih za čiščenje izpušnih plinov.

Razgradnja in recikliranje ladij

23 Na mednarodni ravni bo junija 2025 začela veljati Mednarodna konvencija iz Hongkonga o varnem in okolju prijaznem recikliranju ladij iz leta 2009. Zajema delovanje obratov za recikliranje ladij in vzpostavitev mehanizma izvrševanja na tem področju ter vključuje zahteve za certificiranje in poročanje. Do 30. septembra 2024 je konvencijo ratificiralo deset obalnih in ena neobalna država članica EU.

24 Na ravni EU se za ladje, ki plujejo pod zastavo države članice EU, uporablja [Uredba \(EU\) št. 1257/2013](#) o recikliranju ladij, s katero se že izvaja Konvencija iz Hongkonga, vendar s strožjimi zahtevami. Od 31. decembra 2018 je treba komercialna plovila, ki plujejo pod zastavo države članice EU, z bruto tonažo 500 in več reciklirati v obratih za recikliranje ladij, ki jih je odobrila EU.

25 Vendar lahko lastniki ladij to obveznost zaobidejo tako, da pred razgradnjo ladje zastavo države članice EU, pod katero plujejo, zamenjajo z zastavo tretje države. Leta 2022 je 14,2 % svetovne flote plulo pod zastavo države članice EU, pri odsluženih ladjah pa je ta delež znašal le 6,1 %. V zadnjih letih so se [v zvezi z nekaterimi nemškimi lastniki ladij izvajale preiskave](#) zaradi domnevnih kršitev obveznosti recikliranja ladij.

26 Komisija je leta 2017 objavila [poročilo](#) „o izvedljivosti vzpostavitve finančnega instrumenta, s katerim bi spodbujali varno in dobro premišljeno recikliranje ladij“. V poročilu je bilo ugotovljeno, da je potrebna nadaljnja analiza. Komisija ponovno ocenjuje to možnost in je začela tudi vrednotenje uredbe o recikliranju ladij, ki naj bi ga dokončala do konca leta 2024.

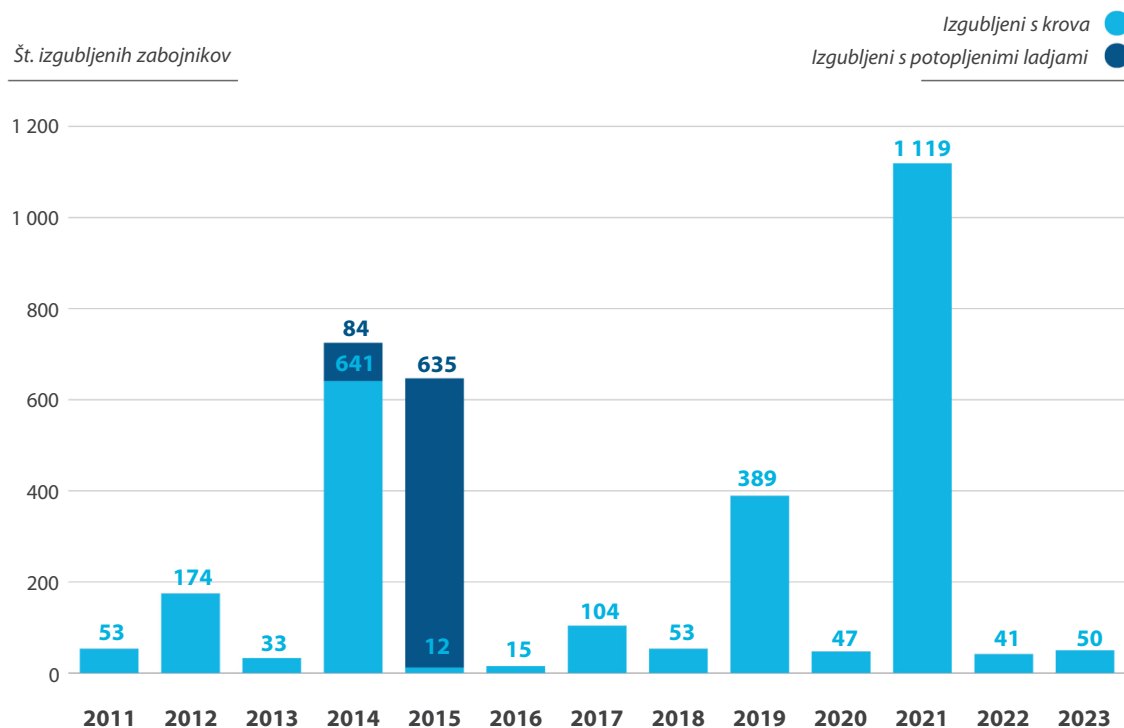
Zabojniki, izgubljeni na morju

27 Ladijski zabojniki se lahko med prevozom izgubijo na morju zaradi neustreznega skladiščenja, nesreč ali slabih vremenskih razmer. Tako lahko postanejo vir onesnaževanja, na primer če se v morje izpustijo nevarne snovi ali plastični peleti. Zaradi izgubljenih zabojnikov lahko pride tudi do drugih nesreč in nadaljnega onesnaževanja morske vode.

28 Na mednarodni ravni se v skladu s konvencijo MARPOL iz leta 1973 in [Mednarodno konvencijo o varstvu človeškega življenja na morju](#) iz leta 1974 od kapitanov ladij zahteva, da najbližji obalni državi poročajo o zabojnikih, ki so jih izgubili na morju in vsebujejo nevarno blago ali snovi. IMO je junija 2024 [sprejel](#) spremembe svojih predpisov o varstvu človeškega življenja na morju in bo od januarja 2026 zahteval obvezno poročanje o vseh zabojnikih, izgubljenih na morju. IMO si trenutno [prizadeva](#) tudi za preprečevanje izgube zabojnikov.

29 Na ravni EU se v skladu z [Direktivo 2002/59/ES](#) od držav članic zahteva, da zagotovijo, da kapitani ladij zadevni obalni državi nemudoma poročajo o izgubljenih zabojnikih. Poleg tega morajo države članice v skladu z [Direktivo 2009/18/ES](#) na [Evropski informacijski platformi za pomorske nesreče](#) evidentirati zabojnike, izgubljene na morju v njihovih vodah ali z ladij, ki plujejo pod njihovo zastavo. Vendar ni nobenega zagotovila, da se evidentirajo vsi izgubljeni zabojniki. Glede na podatke s te platforme se število zabojnikov, izgubljenih na morju v EU (tudi tistih, ki so bili izgubljeni zaradi potopitve ladij), iz leta v leto znatno razlikuje (glej [sliko 7](#)).

Slika 7 – Število zabožnikov, izgubljenih na morju v EU (2011–2023)



Vir: Sodišče na podlagi podatkov Komisije

30 Najdenih je le zelo malo izgubljenih zabožnikov. Francoski organi so ocenili, da je bilo od 1 200 zabožnikov, izgubljenih na območjih Atlantika in Rokavskega preliva / Severnega morja med letoma 2003 in 2014, najdenih le 49 zabožnikov oz. približno 4 %.

31 V skladu z oceno učinka Komisije o onesnaževanju z mikroplastiko so plastični peleti, izgubljeni na morju ali kopnem, tretji največji vir mikroplastike, ki se nenamerno izpušča v okolje EU. V letih 2019 in 2020 sta bili izgubljeni dve pošiljki plastičnih peletov, zaradi česar je bilo v Severno morje izpuščenih 550 milijonov (11 ton) oziroma 650 milijonov (13 ton) peletov. Odbor IMO za pomorsko varnost je marca 2024 odobril priporočila za prevoz plastičnih peletov po morju. Predlog Komisije za uredbo o preprečevanju izgube plastičnih peletov je trenutno v zakonodajnem postopku.

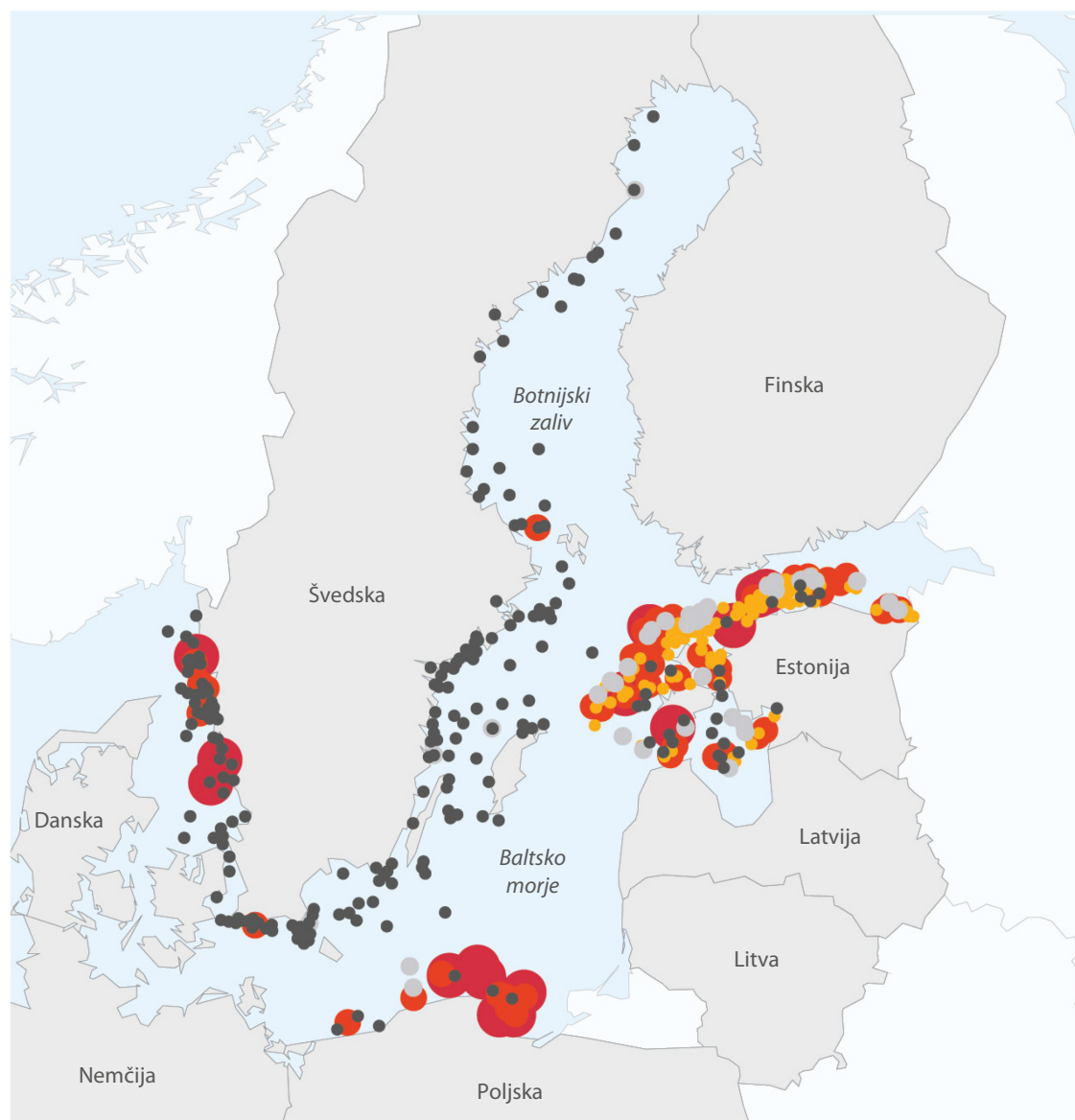
Ladijske razbitine

32 Razbitine v morjih EU, kot so razbite vojne ladje, tovarne ladje, tankerji za prevoz nafte, tankerji za prevoz kemikalij ali ribiški čolni, so potencialni viri onesnaževanja. Vsebujejo kemikalije in težko kurilno olje, ki se lahko postopoma sprostijo v morsko okolje. Znanstveniki iz fundacije MARE na podlagi virov komisije HELCOM ocenjujejo, da vsaj 100 od 8 000 do 10 000 razbitin v Baltskem morju ni varnih, ker vsebujejo gorivo ali nevarne snovi in ker so manj kot deset morskih milj od obale (glej [slika 8](#)).

Slika 8 – Nevarne razbitine v morju v bližini obal Estonije, Poljske in Švedske

Dolžina

- Razbitina neznane dolžine
- < 30 m
- 30–50 m
- 50–100 m
- 100–227 m



© platforma [HELCOM Map and data service](#), podatkovni nabor: nevarne razbitine v Baltskem morju, nazadnje posodobljeno 22. junija 2023

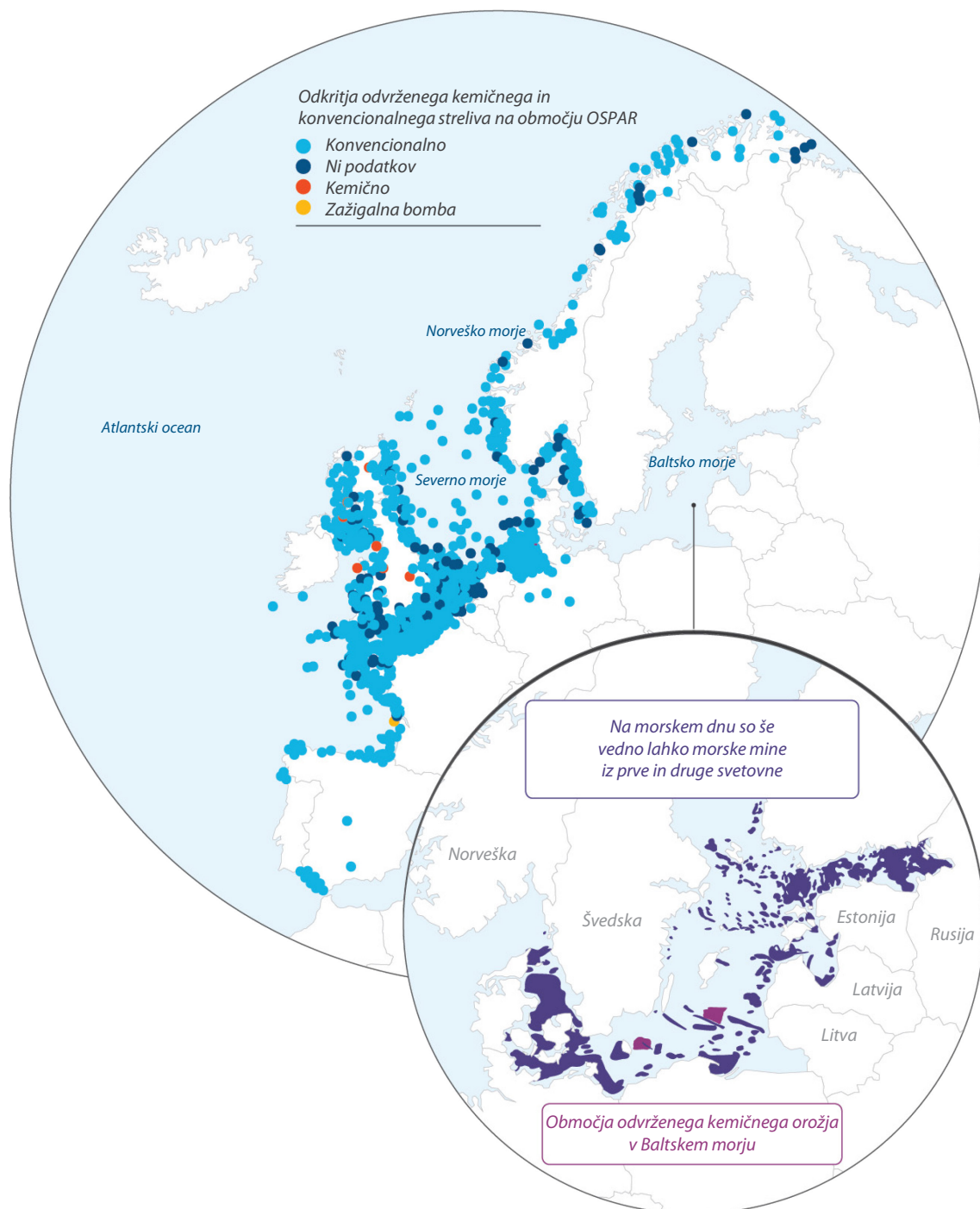
33 Nemški organi ocenjujejo, da je v nemškem Severnem morju približno 1 000 razbitin, v nemškem Baltskem morju pa 500. Vendar **nemški organi** ne vedo, katere vrste tovor je v teh ladijskih razbitinah. V Franciji francoska pomorska hidrografska in oceanografska služba (SHOM) vodi seznam **4 700 razbitin**, daljših od 40 metrov, ki so se začele uporabljati po letu 1914 in so v izključni ekonomski coni celinske in čezmorske Francije.

34 Na mednarodni ravni so v Konvenciji iz Nairobija iz leta 2007 določena pravila o odstranjevanju razbitin, ki lahko škodijo morskemu okolju. Do 30. septembra 2024 je konvencijo ratificiralo 14 obalnih in ena neobalna država članica EU. Z direktivo o pomorski inšpekciji države pristanišča, spremenjeno novembra 2024, je Konvencija iz Nairobija postala del pravnega okvira EU.

Strelivo

35 Iz potopljenega streliva se lahko zaradi korozije sproščajo strupene snovi. V okviru konvencije OSPAR se zbirajo poročila o odkritju potopljenega streliva v severovzhodnem Atlantiku. Vsako leto se poroča o približno **900 odkritij**. V 50 % primerov se strelivo odkrije, ko se ujame v ribiške mreže. Komisija **HELCOM** ocenjuje, da je bilo od leta 1946 v Baltsko morje odvrženih 40 000 ton kemičnega streliva (glej **sliko 9**). Nemški organi **ocenjujejo**, da je v nemških morjih 1,6 milijona ton konvencionalnega streliva in približno 5 100 ton kemičnega streliva.

Slika 9 – Odkritja konvencionalnega, kemičnega ali neznanega streliva na morskem območju OSPAR ter odlagališča kemičnega orožja in morebitne morske mine v Baltskem morju



© platforma *OSPAR Data and Information Management System* (podatkovni nabor: *OSPAR Encounters with Munitions 1999–2021*) in © platforma *HELCOM Map and data service* (podatkovni nabor: odlagališča kemičnega orožja v Baltskem morju in zemljevid pobude *Baltic Ordnance Safety Board* z nevarnimi območji morskih min iz prve in druge svetovne vojne, ki ležijo na morskem dnu)

36 Na mednarodni ravni se z [Mednarodno konvencijo o izmeritvi ladij](#) iz leta 1972 na splošno prepoveduje odlaganje odpadkov v morje, tudi kemičnega orožja. Ta ureditev je v celoti vključena tudi v [protokol iz leta 1996 k Mednarodni konvenciji o izmeritvi ladij](#). Do 30. septembra 2024 je konvencijo ratificiralo 18 obalnih in dve neobalni državi članici EU, protokol pa 13 obalnih in ena neobalna država članica EU.

37 Na ravni EU niti konvencija niti protokol nista vključena v pravo EU. V [strategiji EU za pomorsko varnost](#) iz leta 2014 so bili odvrženo kemično strelivo in neeksplozivna eksplozivna sredstva opredeljeni kot grožnja za pomorsko varnost. Od 130 ukrepov iz poznejšega [podrobnega akcijskega načrta](#) so se trije nanašali na strelivo. V [poročilu iz leta 2020](#) o izvajanju revidiranega akcijskega načrta strategije EU za pomorsko varnost so bili navedeni ukrepi, kot so dogodki za ozaveščanje. Poleg tega je bilo poročilo podlaga za začetek sodelovanja in dva raziskovalna projekta. Vendar v poročilu ni omenjeno nič konkretnega glede količine odstranjenega streliva.

Sistemi za čiščenje izpušnih plinov

38 S [predpisi IMO](#) so se postopoma določale vse strožje zgornje meje za žveplo v ladijskem gorivu, da bi se zmanjšalo onesnaževanje zraka. Mejne vrednosti iz [Direktive \(EU\) 2016/802](#) o zmanjšanju vsebnosti žvepla v nekaterih vrstah tekočega goriva so usklajene s predpisi IMO. Najstrožji ladijski standard za žveplo (0,1 %) je še vedno 100-krat manj strog od cestnega standarda za žveplo za dizelsko gorivo in bencin (0,001 %), ki v EU velja od leta 2009.

39 Da bi ladje izpolnjevale standarde za žveplo, lahko uporabljajo čistejše gorivo ali namestijo sisteme za čiščenje izpušnih plinov, t. i. „prečiščevalnike“. Te naprave zajemajo žveplov oksid iz izpušnih plinov z uporabo vode, vendar se ta onesnaži, ladje pa jo pogosto izpustijo v morje.

40 Prečiščevalniki so dovoljeni v morjih EU, čeprav so nekatere [države članice omejile njihovo uporabo](#). V [nezavezujočih smernicah IMO za sisteme za čiščenje izpušnih plinov iz leta 2021](#) so določeni merila in mejne koncentracije za škodljive snovi iz izpušnih plinov v vodi prečiščevalnikov. V skladu s posodobljeno zakonodajo EU o onesnaževanju morja z ladij (glej [okvir 1](#)) je prepovedano izpuščati vodo iz prečiščevalnikov žveplovega oksida, ki ne dosega meril za izpust škodljivih snovi, ki jih je določila IMO.

Pri izvajanju in izvrševanju pravil EU o onesnaževanju morja z ladij so slabosti

41 Sodišče je preučilo, ali so politike in ukrepi, ki so jih izvajale Komisija in države članice, prispevali k boju proti onesnaževanju morja z ladij in ali so se ustrezno izvrševali. Sodišče je preverilo, ali:

- sta Komisija in [Evropska agencija za pomorsko varnost \(EMSA\)](#) državam članicam zagotovili učinkovita orodja za odkrivanje onesnaževanja morja z ladij in boj proti njemu ter ali so države članice ta orodja uporabljale,
- so Komisija in države članice izvajale preverjanja in inšpekcijske preglede, da bi zagotovile spoštovanje zakonodaje EU, ter ali so uvedle kazni za kršitve,
- so države članice začele pravočasno izvajati zakonodajo EU o ribolovnem orodju,
- so imeli projekti, ki jih financira EU, dodano vrednost.

Orodja in pomorske storitve agencije EMSA imajo nekatere omejitve, države članice pa jih premalo uporabljajo

42 EMSA podpira države članice tako, da zagotavlja satelitski nadzor ladij, poskusni brezpilotni letalnik za odkrivanje visokih emisij in plovila za odzivanje.

Satelitski nadzor

43 Ocene nafte, ki je vsako leto na svetovni ravni izpuščena v morsko okolje, se gibljejo od 1 do 4,5 milijona ton, odvisno od vira informacij, uporabljene metodologije in tega, kar se pri oceni upošteva¹. Komisija je v [oceni učinka, ki bi ga imela sprememba direktive o onesnaževanju morja z ladij, iz leta 2023](#) poročala, da so pomorske nesreče sicer pomemben vir onesnaževanja morja z ladij, vendar je večina onesnaževanja z razlitjem nafte posledica namernih izpustov, npr. pri čiščenju rezervoarjev in zaradi izpustov odpadkov. V oceni učinka je opozorila tudi na velike vrzeli v informacijah o onesnaževanju morja z ladij z nafto po vsej EU.

¹ [Oiling the oceans, svetovni pregled oceanov iz leta 2014](#), publikacija agencije ESA o onesnaževanju z nafto, publikacija [Dispersants as an oil spill clean-up technique in the marine environment](#), publikacija organizacije ITOPIF [Oil Tanker Spill Statistics 2023](#).

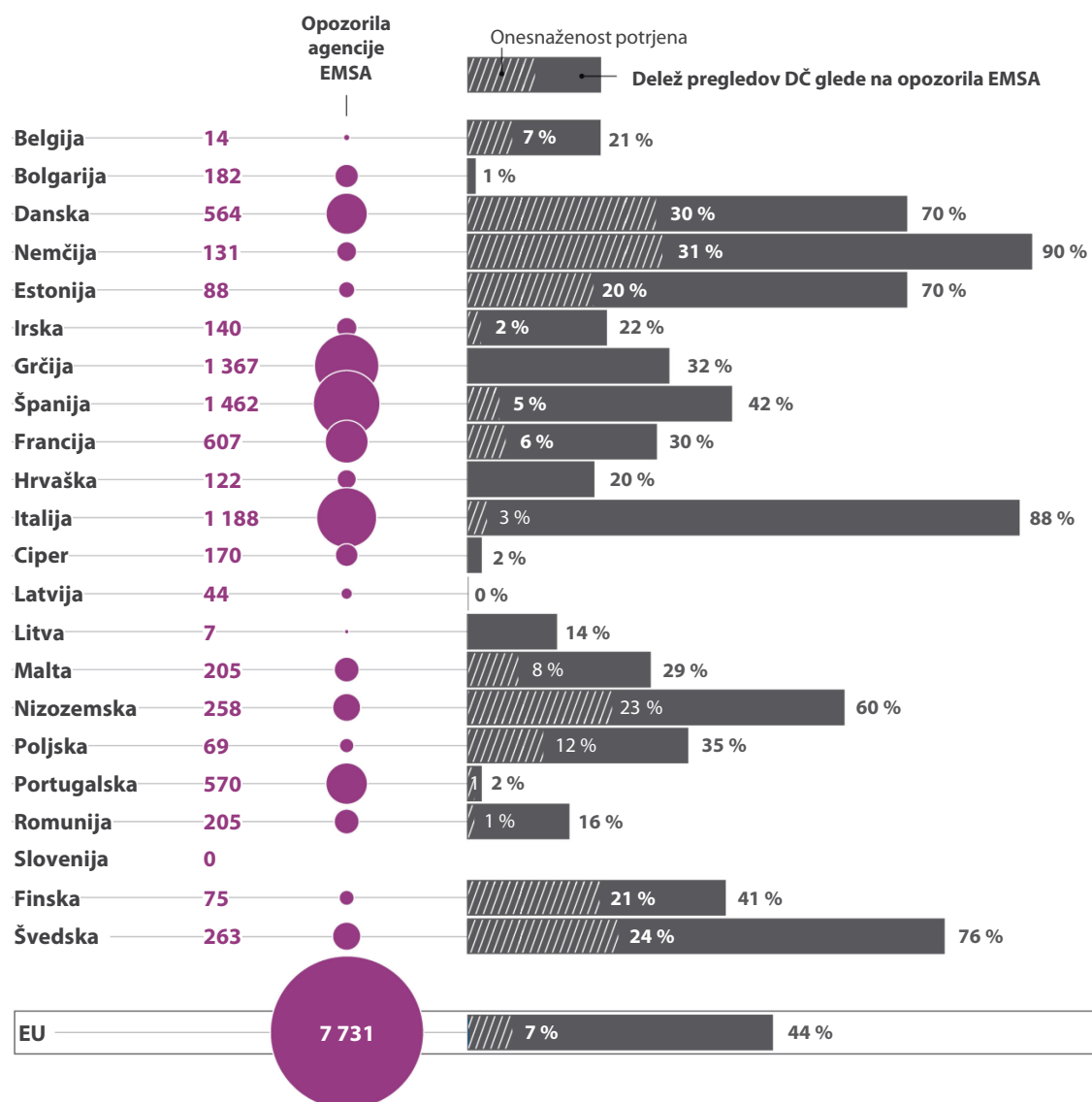
44 EMSA od leta 2007 upravlja evropsko službo za satelitsko spremljanje razlitja nafte ([CleanSeaNet](#)) za nadzor in zgodnje odkrivanje morebitnih primerov onesnaženja ter identifikacijo ladij, ki bi lahko bile za to odgovorne. Sistem je odvisen od razpoložljivosti satelitskih posnetkov, [sateliti](#) pa zajemajo samo posnetke območij, ki jih prečkajo. Poleg tega lahko pride do napak, kot npr. v Nemčiji leta 2022, ko 13 % posnetkov, ki naj bi jih poslal nek satelit, ni bilo prejetih.

45 Cilj sistema CleanSeaNet je odkriti morebitna razlitja nafte, vendar se lahko pri njem odkrijejo tudi druga onesnaževala (npr. odpadna voda, smeti) ali naravne značilnosti, kot so alge ali led. Kemična onesnaževala je težje odkriti, saj so pogosto nevidna. EMSA je vzpostavila mrežo strokovnjakov (mreža za ukrepanje na morju v izrednih razmerah zaradi kemičnega onesnaženja ([MAR-ICE](#))), ki zagotavlja informacije in svetovanja o kemikalijah, povezanih z izrednimi razmerami na morju. Namen spremenjene direktive o onesnaževanju morja z ladij je okrepiti sistem CleanSeaNet in vključiti informacije o dodatnih onesnaževalih.

46 S sistemom CleanSeaNet se 22 obalnim državam članicam EU zagotavljajo satelitski posnetki visoke ločljivosti. Leta 2023 je bilo s sistemom odkritih skupno 5 088 možnih razlitij v okvirnih izključnih ekonomskih conah. Države članice so odgovorne za preglede na kraju samem in izvrševanje.

47 Sodišče je analiziralo podatke agencije EMSA za obdobje 2022–2023 (glej [sliko 10](#)) in ugotovilo, da so države članice preverile manj kot polovico opozoril sistema CleanSeaNet in potrdile onesnaženje le v 7 % primerov. Delež potrjenih opozoril o onesnaženju iz sistema CleanSeaNet se med državami članicami precej razlikuje. Medtem ko sta Danska in Nemčija potrdili onesnaženje pri 30 % opozoril ali več, je Italija zelo redko potrdila onesnaženje, odkrito s sistemom CleanSeaNet, čeprav je izvedla največje število pregledov na kraju samem (1 046 od skupno 1 188 opozoril). Glede na končno različico [ocene učinka iz leta 2023, ki jo je Komisija opravila v zvezi s spremembo direktive o onesnaževanju morja z ladij](#), so možnosti za potrditev onesnaženja odvisne od časa, ki preteče od satelitskega posnetka do trenutka, ko onesnaženje preveri država članica.

Slika 10 – Primeri onesnaženja, odkriti s sistemom CleanSeaNet v obalnih državah EU, in nadaljnji ukrepi (v letih 2022 in 2023)



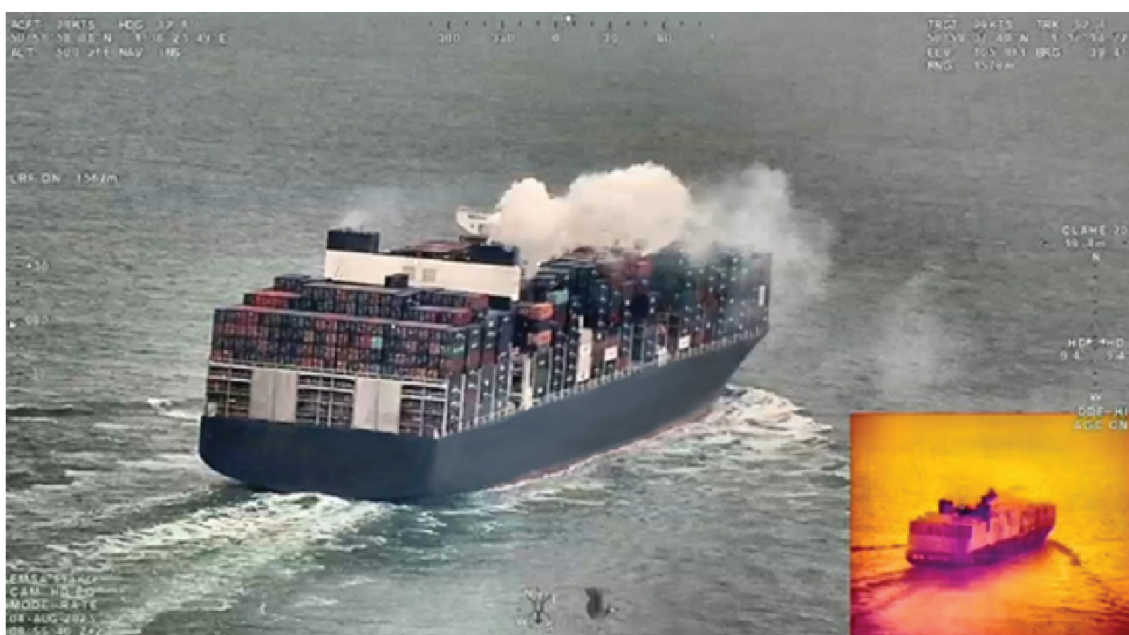
Vir: Sodišče na podlagi [podatkov agencije EMSA](#)

48 Ko je onesnaženje potrjeno, je treba izslediti onesnaževalca in sprejeti izvršilne ukrepe. Vendar je bilo v navedeni oceni učinka ugotovljeno, da z direktivo o onesnaževanju morja z ladij ni bilo v celoti zagotovljeno, da bi bili tisti, ki so odgovorni za nezakonit izpust onesnaževalnih snovi, kaznovani, ter da so pravni ukrepi držav članic še vedno omejeni, njihove kazni pa nizke.

Odkrivanje z brezpilotnim letalnikom

49 Agencija EMSA od leta 2019 državam članicam daje na voljo brezpilotni letalnik, opremljen s posebnim senzorjem, ki lahko meri emisije žveplovega in dušikovega oksida z ladij (glej [slika 11](#)). To onesnaženje, ki se prenaša po zraku, pogosto pristane v morju. Sodišče je v Franciji in Nemčiji ugotovilo, da je bilo treba rezultate brezpilotnega letalnika potrditi z drugimi pregledi. Na splošno je bilo v teh državah s to tehnologijo odkritih zelo malo kršitev direktive o vsebnosti žvepla v ladijskih gorivih (v Franciji je bila v obdobju trimesečne operacije potrjena ena kršitev, v Nemčiji pa v podobnem obdobju nobena).

Slika 11 – Posnetek z brezpilotnim letalnikom, ki se približuje plovilu, da bi izmeril vsebnost žvepla v gostih hlapih

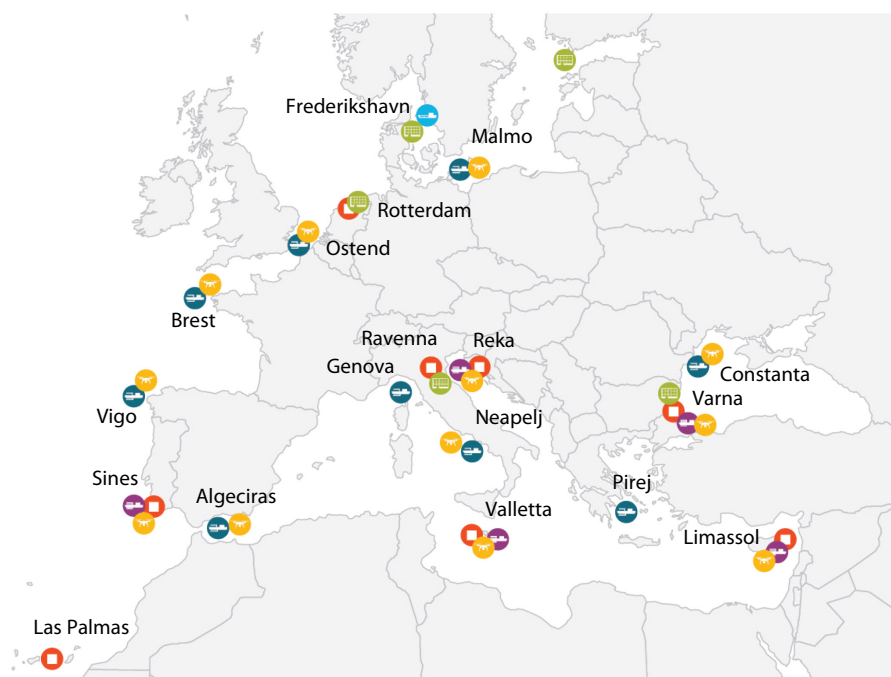
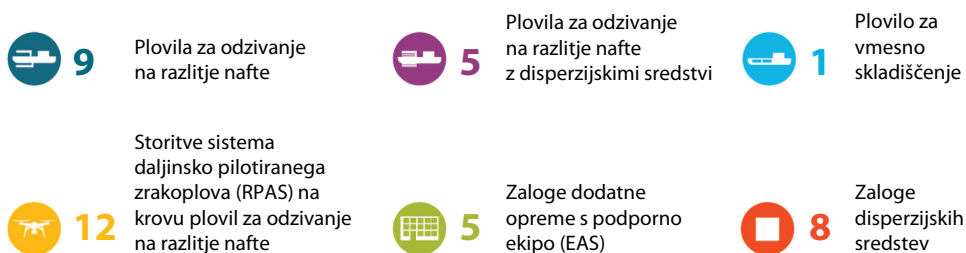


© EMSA (2023), storitve sistema daljinsko pilotiranega zrakoplova, zagotovljene francoskim organom (sliko desno spodaj je dodalo Sodišče)

Plovila za odzivanje

50 Države članice lahko za spremljanje primerov onesnaževanja morja poleg svojih nacionalnih orodij uporabljajo tudi mrežo plovil in orodij agencije EMSA, ki so v stalni pripravljenosti za odzivanje na razlitje nafte (glej [slika 12](#)). EMSA je svoja plovila namestila v skladu z zahtevami držav članic, ki jih je odobril upravni odbor EMSA. Skupaj z državami članicami trenutno pregleduje svoje storitve za operativno odzivanje na onesnaženje, da bi te v prihodnosti ustrezale svojemu namenu.

Slika 12 – Orodja agencije EMSA za odzivanje na onesnaženje morja z ladij



© EMSA, načrtovane operativne storitve do konca leta 2024

51 K prizadevanjem za boj proti onesnaževanju morja lahko od leta 2017 prispeva tudi Evropska agencija za nadzor ribištva (EFCA). Trenutno EFCA najema tri pomorska patrolna plovila, opremljena z opremo agencije EMSA za odzivanje na razlitje nafte. Doslej v primeru onesnaženja še niso bila uporabljena, saj so države članice prednostno uporabile lastno opremo.

Preverjanja in inšpekcijski pregledi ladij ne zadostujejo, kazni za nezakonite izpuste pa se po EU razlikujejo

Preverjanja, ki jih izvaja agencija EMSA v zvezi z izvajanjem zakonodaje EU

52 EMSA na zahtevo Komisije obišče države članice, da bi spremljala, ali uspešno izvajajo in izvršujejo pravo EU o pomorski varnosti in preprečevanju onesnaževanja. Ob koncu vsakega obiska pripravi poročilo in ga pošlje Komisiji ter zadevni državi članici.

53 EMSA na svojem spletišču objavlja sezname obiskov in inšpekcijskih pregledov, ki jih je skozi leta v vseh državah članicah EU izvedla v okviru ciklov, povezanih z različnimi zadevnimi zakonodajnimi akti. Komisija je med letoma 2012 in 2022 agencijo EMSA pozvala, naj se osredotoči na direktivo o pomorski inšpekciji države pristanišča in v tem obdobju dvakrat opravi inšpekcijo v vsaki obalni državi članici EU. Vendar EMSA ni opravila obiskov v zvezi z direktivo o onesnaževanju morja z ladij. Leta 2024 je začela cikel pregledov v zvezi z direktivo o pristaniških sprejemnih zmogljivostih.

Pristaniške sprejemne zmogljivosti

54 V skladu z direktivo o pristaniških sprejemnih zmogljivostih morajo države članice vzpostaviti ustrezne pristaniške sprejemne zmogljivosti za različne vrste odpadkov, ki nastajajo na ladjah. Ladje morajo pred izplutjem iz pristanišča odstraniti vse odpadke, razen če imajo zadostne posebne skladiščne zmogljivosti, da lahko prispejo v naslednje pristanišče postanka.

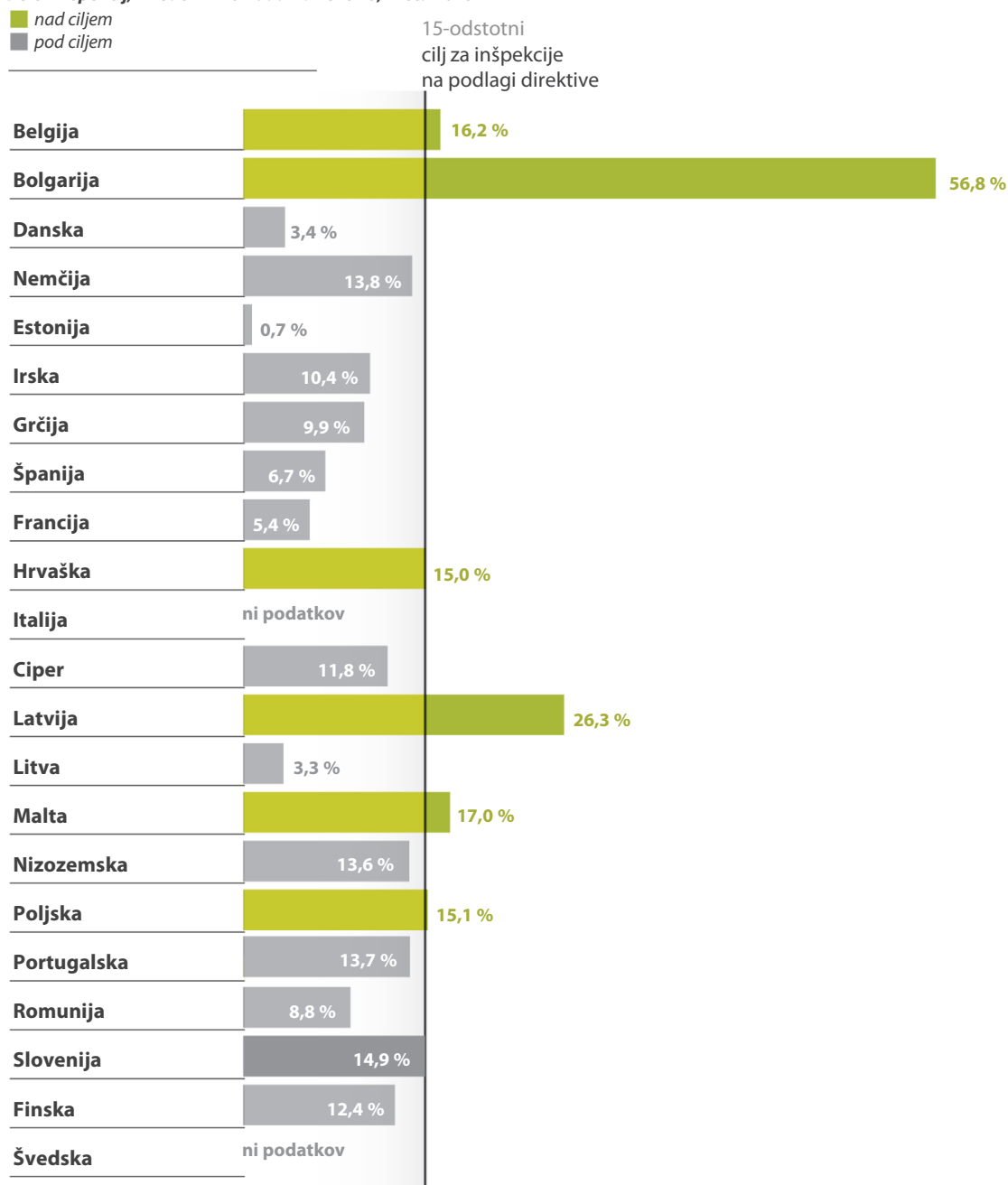
55 Sodišče je v obiskanih državah članicah ugotovilo pomanjkljivosti pri izvajanju in izvrševanju direktive o pristaniških sprejemnih zmogljivostih. Francoski organi so leta 2020 poročali, da pristaniške sprejemne zmogljivosti ne ustrezajo načinu razvrščanja odpadkov na krovu. V Nemčiji so bile v študiji iz leta 2023 ugotovljene znatne pomanjkljivosti v zvezi s pristanišči v različnih zveznih deželah, kot so nezadostne informacije o preteklih in načrtovanih odstranitvah odpadkov.

56 Od leta 2022 morajo države članice v skladu z direktivo o pristaniških sprejemnih zmogljivostih pregledati 15 % vseh ladij, ki pristajajo v njihovih pristaniščih. Pri inšpekcijskih pregledih preverjajo, ali ladje izpolnjujejo pravila o ravnanju z odpadki, vključno z ustreznim obveščanjem, poročanjem in dejansko uporabo pristaniških sprejemnih zmogljivosti za odstranjevanje odpadkov.

57 Države članice morajo zbirati podatke o opravljenih inšpekcijskih pregledih, med drugim o njihovem številu in rezultatih ter vrstah pregledanih ladij. Podatke morajo posodabljati in o njih poročati agenciji EMSA. Sodišče je analiziralo podatke agencije EMSA in ugotovilo, da je v letu 2023 cilj 15 % doseglo šest držav članic (glej [slika 13](#)). Dve državi članici nista sporočili podatkov, pet pa jih ni doseglo niti polovice ciljne vrednosti.

Slika 13 – Upoštevanje cilja 15 % glede inšpekcijskih pregledov ladij v letu 2023 (v skladu z direktivo o pristaniških sprejemnih zmogljivosti)

Delež inšpekcij, izvedenih v skladu z direktivo, v letu 2023



Vir: izračuni Sodišča na podlagi podatkov agencije EMSA

58 Nemški organi so pojasnili, da cilj ni bil dosežen predvsem zaradi kadrovskih težav in nejasnosti glede števila inšpekcijskih pregledov na deželni ravni. Sodišče je ugotovilo, da francoski organi v letu 2022 zaradi poznega prenosa direktive o pristaniških sprejemnih zmogljivosti niso izvedli nobenih inšpekcijskih pregledov ladij na podlagi te direktive. Komisija je Sodišče obvestila, da je opazila pomanjkljivosti tudi pri poročanju (inšpekcijski pregledi pod 15-odstotnim ciljem ali nezadostno poročanje).

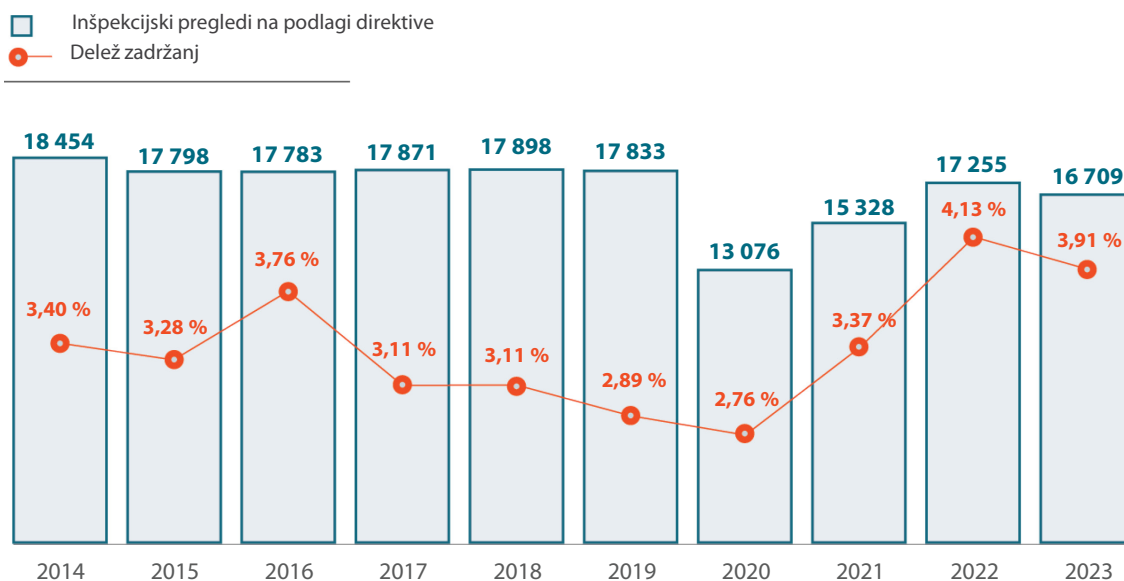
Pomorska inšpekcija države pristanišča

59 V direktivi o pomorski inšpekciji države pristanišča so določena skupna merila za inšpekcijske preglede tujih ladij v nacionalnih pristaniščih in navedeni usklajeni postopki za inšpekcijske preglede in zadržanje. Ladje se **izberejo** za inšpekcijski pregled, ki se izvede v skladu z direktivo, glede na njihov profil tveganja in druge prioritete. Sodišče je ugotovilo, da v letu 2023 11 držav članic ni doseglo svojih ciljev glede inšpekcijskih pregledov.

60 Sodišče je analiziralo podatke agencije EMSA o pomanjkljivostih, ugotovljenih med inšpekcijskimi pregledi na podlagi direktive o pomorski inšpekciji države pristanišča, ki so jih izvedle države članice od leta 2014. Najpogostejše kršitve so bile problemi glede načrtov ravnanja z odpadki, razporeditve dela na krovu in naprav za čiščenje odpadne vode na krovu. Na splošno so države članice med letoma 2014 in 2023 odkrile skoraj 16 000 takih pomanjkljivosti. Skupno število pomanjkljivosti se je med letoma 2019 in 2023 povečalo za več kot 40 %.

61 Države članice se lahko odločijo, da bodo ladje zadržale v pristanišču, dokler te ne odpravijo večjih pomanjkljivosti, ugotovljenih med inšpekcijskimi pregledi v skladu z direktivo o pomorski inšpekciji države pristanišča. To se v direktivi imenuje „zadržanje”. Na **sliki 14** je prikazano, da je po inšpekcijskih pregledih, izvedenih na podlagi direktive, zadržanih med 3 % in 4 % ladij.

Slika 14 – Inšpekcijski pregledi, izvedeni na podlagi direktive o pomorski inšpekciji države pristanišča, v primerjavi z zadržanimi ladjami v pristaniščih EU (2014–2023)



Vir: analiza Sodišča na podlagi podatkov agencije EMSA

Kazni za nezakonite izpuste

62 V skladu z direktivo o onesnaževanju morja z ladjami je treba kaznovati tiste, ki so odgovorni za nezakonito izpuščanje onesnaževalnih snovi. Komisija je v [oceni učinka iz leta 2023](#), ki je bila priložena predlogu za spremembo te direktive, poročala, da si države članice direktivo razlagajo različno. Ker ni skupne opredelitve primerov „večjega“ ali „manjšega“ onesnaženja, države članice morda podobne izpuste onesnaževalnih snovi obravnavajo različno. Komisija je v študiji poročala tudi o najrazličnejših praksah v zvezi z možnimi sankcijami in uporabljenimi pravnimi postopki.

63 Na splošno je Komisija v poročilu poudarila, da se ladjam, ki nezakonito izpuščajo onesnaževalne snovi v morje, redko izrečejo učinkovite ali odvračilne kazni in da se te ladje le redko preganjajo. S spremenjeno direktivo o onesnaževanju morja z ladjami se uvaja obvezno orodje, v skladu s katerim morajo države članice poročati o uporabljenih kaznih. Vendar pa se z njim ne uvaja usklajen [sistem kazni EU](#).

Države članice še ne izvajajo v celoti nedavne zakonodaje EU o ribolovnem orodju

64 Zapuščeno, izgubljeno ali zavrženo ribolovno orodje (v nadaljnjem besedilu: izgubljeno ribolovno orodje) je vir onesnaževanja s plastiko z ribiških plovil. V [Uredbi \(ES\) št. 1224/2009](#) o nadzoru ribištva² je določeno, da morajo kapitani ribiških plovil EU njihovo izgubljeno orodje (ali njegove dele) čim prej izvleči. Države članice morajo Komisiji poročati o kršitvah v zvezi z izgubljenim ribolovnim orodjem.

65 Vendar je Komisija Sodišče obvestila, da je o kršitvah poročalo le malo držav članic. [Zbirno poročilo](#) Komisije iz leta 2021 o uporabi uredbe o nadzoru ribištva iz leta 2009 v obdobju 2015–2019 je vsebovalo nekaj informacij o številu ugotovljenih kršitev v zvezi z izvlečenim izgubljenim ribolovnim orodjem. Od skupno 93 takih sporočenih kršitev je o 86 poročala Španija, Francija in Nemčija pa o tem nista poročali.

66 V skladu z (novo) [Uredbo \(EU\) 2023/2842](#), s katero je bila spremenjena prejšnja uredba o nadzoru ribištva, morajo ribolovni ladijski dnevniki vključevati informacije o ribolovnem orodju in podatke o izgubljenem ribolovnem orodju. Države članice morajo nato informacije o izgubljenem ribolovnem orodju zbirati in evidentirati ter jih na zahtevo zagotoviti Komisiji ali Evropski agenciji za nadzor ribištva. V skladu z novimi določbami je treba preveriti, ali je na krovu prisotna oprema, ki se uporablja za izvlek ribolovnega orodja, nezakonito odlaganje ribolovnega orodja na morju pa je treba opredeliti kot hudo kršitev. Države članice so trenutno v začetni fazi izvajanja nove uredbe.

67 Pred spremembo direktive o pristaniških sprejemnih zmogljivostih leta 2019 so lahko pristanišča ribičem zaračunala pristojbino za prevzem izvlečenega zapuščene, izgubljenega ali zavrženega ribolovnega orodja, ki so ga prepeljali na kopno. S prenovljeno direktivo je bil ta odvratilni dejavnik odpravljen z uvedbo posredne pristojbine, ki jo je treba plačati ne glede na oddajo odpadkov v pristaniško sprejemno zmogljivost.

² Člen 48 [Uredbe \(ES\) št. 1224/2009](#) o nadzoru ribištva.

68 V skladu z [Direktivo \(EU\) 2019/904](#) o plastičnih proizvodih za enkratno uporabo bi morale biti do 31. decembra 2024 vzpostavljene sheme razširjene odgovornosti proizvajalca. To pomeni, da so proizvajalci zdaj finančno odgovorni za zbiranje, prevoz in obdelavo odpadnega ribolovnega orodja, ki vsebuje plastiko. Tako bo lažje kriti stroške upravljanja plastike, ki je del ribolovnega orodja, ko ga ribiči prepeljejo na kopno.

69 Sodišče je ugotovilo, da obiskani državi članici še nista v celoti izvajali shem razširjene odgovornosti proizvajalca, kar zadeva proizvajalce ribolovnega orodja (glej [okvir 2](#)).

Okvir 2

Razširjena odgovornost proizvajalcev ribolovnega orodja

V Nemčiji je bila leta 2021 s [pogodbo javnega prava](#) med javnimi organi, proizvajalci plastičnega ribolovnega orodja, nevladno organizacijo in upravljavci nekaterih pristanišč vzpostavljena shema razširjene odgovornosti proizvajalca. Nevladna organizacija v sodelujočih pristaniščih zbira izrabljeno ribolovno orodje, zagotavlja njegovo ustrezno in neškodljivo odstranjevanje ter izvaja dejavnosti ozaveščanja. Pogodbo so podpisala štiri od sedmih največjih ribiških pristanišč v Nemčiji.

V Franciji pri izvajanju sheme razširjene odgovornosti proizvajalca s proizvajalci ribolovnega orodja od leta 2019 sodeluje združenje [Coopération maritime](#), in sicer na podlagi prostovoljnega sporazuma. Francoski organi nameravajo do 31. decembra 2024 skleniti sporazum. Če do tega ne bo prišlo, nameravajo sistem razširjene odgovornosti proizvajalca izvrševati z regulativnimi sredstvi.

70 Poleg tega morajo države članice v skladu z direktivo o plastiki za enkratno uporabo Komisiji za vsako koledarsko leto v 18 mesecih po koncu zadevnega leta sporočiti podatke o ribolovnem orodju, ki vsebuje plastiko in je bilo dano na trg, ter o odpadnem ribolovnem orodju, ulovljenem na morju v tej državi članici. Prvo obdobje poročanja je bilo koledarsko leto 2022. Konsolidirani podatki o trgu za leto 2022, ki bi jih morale države članice sporočiti Komisiji do 30. junija 2024, so bili končno na voljo novembra 2024.

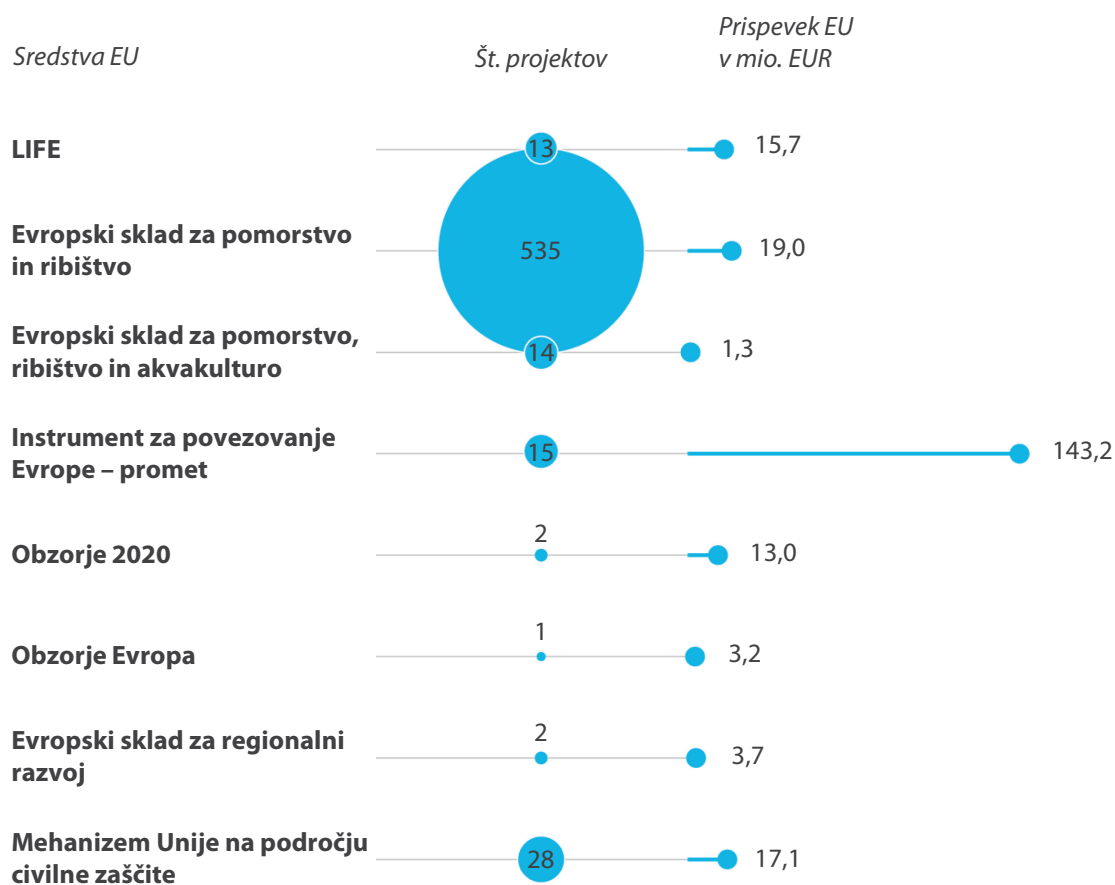
S skladi EU so se podprli ustrezni projekti, vendar so bile težave pri izkoriščanju rezultatov v širšem merilu

71 Za financiranje projektov za boj proti onesnaževanju morja z ladij se lahko uporabi več instrumentov EU:

- program LIFE, ki je instrument financiranja EU, s katerim se podpirajo okoljski projekti,
- Evropski sklad za pomorstvo in ribištvo v proračunskem obdobju 2014–2020 in njegov naslednik, Evropski sklad za pomorstvo, ribištvo in akvakulturo v proračunskem obdobju 2021–2027, ki podpirata izvajanje skupne ribiške politike in celostne pomorske politike EU,
- Instrument za povezovanje Evrope, ki podpira tri sklope vseevropskih infrastruktur – energetska, prometna in digitalna,
- Evropski sklad za regionalni razvoj, ki spodbuja regionalno sodelovanje in razvoj med različnimi državami članicami EU in s sosednjimi državami. Vprašanje ribiških mrež kot vira plastike na morju se na primer obravnava s projekti Interreg,
- programa Obzorje 2020 za obdobje 2014–2020 in Obzorje Evropa za obdobje 2021–2027, ki podpirata raziskave za zmanjšanje onesnaževanja morja,
- mehanizem Unije na področju civilne zaščite, ki zajema tudi sofinanciranje projektov za preprečevanje in pripravljenost ter obsežne vaje, ki so vsi povezani z onesnaževanjem morja.

72 Sodišče je zadevne generalne direktorate Komisije, izvajalske agencije in obiskani državi članici zaprosilo za sezname projektov EU za boj proti onesnaževanju morja z ladij v EU v obdobju 2014–2023. Na podlagi prejetih informacij so sredstva EU za take projekte v obdobju 2014–2023 znašala več kot 216 milijonov EUR, v glavnem za izboljšanje pristaniških zmogljivosti za sprejem odpadkov, pa tudi za zbiranje ribiških mrež in raziskave (glej [sliko 15](#)). Vendar so te informacije nepopolne, saj je Sodišče odkrilo še druge ustrezne projekte, ki jih financira EU in v podatkih Komisije niso bili zajeti. Tudi francoski in nemški organi so predložili le delne podatke.

Slika 15 – Projekti EU v zvezi z bojem proti onesnaževanju morij EU z ladij (2014–2023)



Vir: Sodišče na podlagi podatkov Komisije in agencije CINEA

73 Sodišče je v obeh obiskanih državah članicah izbralo dva projekta EU. Kljub nekaterim pozitivnim rezultatom ni bilo dokazano, da bi se s temi projekti zmanjšalo onesnaževanje morja z ladij v širšem merilu (glej *Prilogo VI*). Niti Komisija niti države članice niso imele celovitega pregleda nad rezultati projektov, ki jih financira EU na področju onesnaževanja morja z ladij.

Okvir EU za spremljanje onesnaževanja morja z ladij ima omejitve

74 V skladu z okvirno direktivo o morskii strategiji iz leta 2008 se je od držav članic zahtevalo, da razvijejo regionalno usklajene strategije in ukrepe za oceno, upravljanje in zmanjšanje vpliva človekovih dejavnosti na morsko okolje, vključno z onesnaževanjem morja z ladij. Države članice so morale vzpostaviti in izvajati programe za spremljanje, da bi ocenile okoljsko stanje svojih morskih voda, ter o njih uradno obvestiti Komisijo, da bi se ocenilo, ali so programi primerni za doseganje ali ohranjanje dobrega okoljskega stanja.

75 Sodišče je preučilo, ali so Komisija in države članice uspešno spremljale okoljsko stanje morij EU in poročale o primerljivih rezultatih. Sodišče je preverilo, ali:

- o so bili podatki o onesnaževanju morja z ladij na voljo in popolni,
- o je Komisija določila merila in metodološke standarde za ocenjevanje dobrega okoljskega stanja morij EU ter ali so jih države članice uporabljale in z medsebojnim sodelovanjem zagotovile, da so bile metodologije za ocenjevanje usklajene za celotno morsko regijo ali podregijo,
- o so države članice Komisiji poročale o svoji oceni dobrega okoljskega stanja morske regije ali podregije.

Malo informacij o onesnaženju morske vode in morskih odpadkih z ladij

76 V skladu z okvirno direktivo o morskii strategiji morajo države članice doseganje dobrega okoljskega stanja ugotavljati na podlagi kakovostnih deskriptorjev, med drugim tistih glede onesnaževal (tj. „deskriptor 8“) in morskih odpadkov (tj. „deskriptor 10“). Glede na direktivo morajo države članice tudi zmanjšati vnos snovi iz določenih virov, kot so ladje, v morsko okolje.

77 Deskriptor onesnaževal zajema 45 snovi iz [okvirne direktive o vodah](#) in nekatera dodatna onesnaževala, izbrana na ravni držav članic, npr. z regionalnim sodelovanjem. Skupaj je tako zajet le majhen delež 6 000 snovi, ki pomenijo več kot 99 % skupne količine komercialnih [kemikalij](#) na svetovni ravni. [Znanstveniki](#) menijo, da je smiselno spremljati druga onesnaževala.

78 Komisija in organi držav članic, ki jih je obiskalo Sodišče, so poročali, da je le redko mogoče ugotoviti, od kod izvira določen delež spremljanih onesnaževal, saj pri večini snovi onesnaževanje izhaja iz več virov (industrija, potrošniki, naftne ploščadi, nekdanja odlagališča, ladje in drugi).

79 Količina morskih odpadkov z ladij je večinoma neznana. [Evropska agencija za okolje](#) (EEA) ocenjuje, da 80 % morskih odpadkov izvira s kopnega in 20 % iz morja. V evropskem okoljskem poročilu o pomorskem prometu za leto 2025 sta EEA in EMSA količinsko opredelili delež odpadkov, ki izvirajo iz pomorskih dejavnosti in so odkriti na obalah EU, in sicer s 16 %, od tega 11,2 % odpadkov iz ribištva in marikulture in 1,8 % iz pomorskega prometa. Podobno obsežne informacije o odpadkih na morskem dnu ali plavajočih morskih odpadkih niso na voljo.

80 Razpoložljive informacije o morskih odpadkih in onesnaževalih so pogosto nepopolne ali zastarele. Na [sliki 1](#) in [sliki 2](#) je prikazano splošno stanje onesnaženosti v morjih EU kot tudi to, da so podatki za številna območja pomanjkljivi. Države članice so morale do oktobra 2024 pripraviti nov podatkovni nabor za šestletno obdobje 2016–2021, pri čemer jih je do decembra 2024 svoj podatkovni nabor sporočilo pet.

Težave pri spremljanju in poročanju zaradi neprimerljivih in nepopolnih metodologij in pragov

81 S [sklepom Komisije](#) iz leta 2017 o dobrem okoljskem stanju (ki je nadomestil [sklep](#) iz leta 2010) naj bi se določila jasnejša, enostavnejša, bolj jedrnata ter skladnejša in primerljiva merila in metodološki standardi, na podlagi katerih naj bi se ocenjevalo dobro okoljsko stanje morij EU. Vendar si države članice sklep razlagajo vsaka po svoje in zato prihaja do različnih pristopov in vrzeli v znanju.

82 Onesnaževala se ocenjujejo glede na njihove koncentracije in učinke onesnaževanja. [Evropska agencija za okolje](#) je leta 2019 poročala, da države članice še vedno uporabljajo različne pragove za oceno koncentracije onesnaževal.

83 Ni doslednih podatkov o količinah nafte z ladij, ki se letno razlije v morja EU (odstavek 43). V okvirni direktivi o morski strategiji ali dokumentih Komisije niso določene ravni, na katerih akutno onesnaženje šteje za „pomembno“. [Skupno raziskovalno središče](#) je leta 2019 po analizi poročil držav članic o onesnaževalih poudarilo, da je potrebna enotna razlaga skupnih minimalnih pragov za poročanje o razlitju nafte v skladu z okvirno direktivo o morski strategiji. Komisija HELCOM ima [kazalnik za razlitje nafte](#) in [zemljevid ladijskih nesreč](#), ki povzročajo onesnaženje Baltskega morja.

84 Kar zadeva kemične snovi, sta z onesnaževanjem morske vode z ladij jasno povezani spojini tributilkositer (TBT) in cibutrin. Vendar so države članice v ciklu poročanja v skladu z okvirno direktivo o morski strategiji, ki se je zaključil leta 2018, ti dve spojini spremljale različno (glej [okvir 3](#)).

Okvir 3

Poročanje držav članic o nekaterih onesnaževalih v skladu z okvirno direktivo o morski strategiji v letu 2018

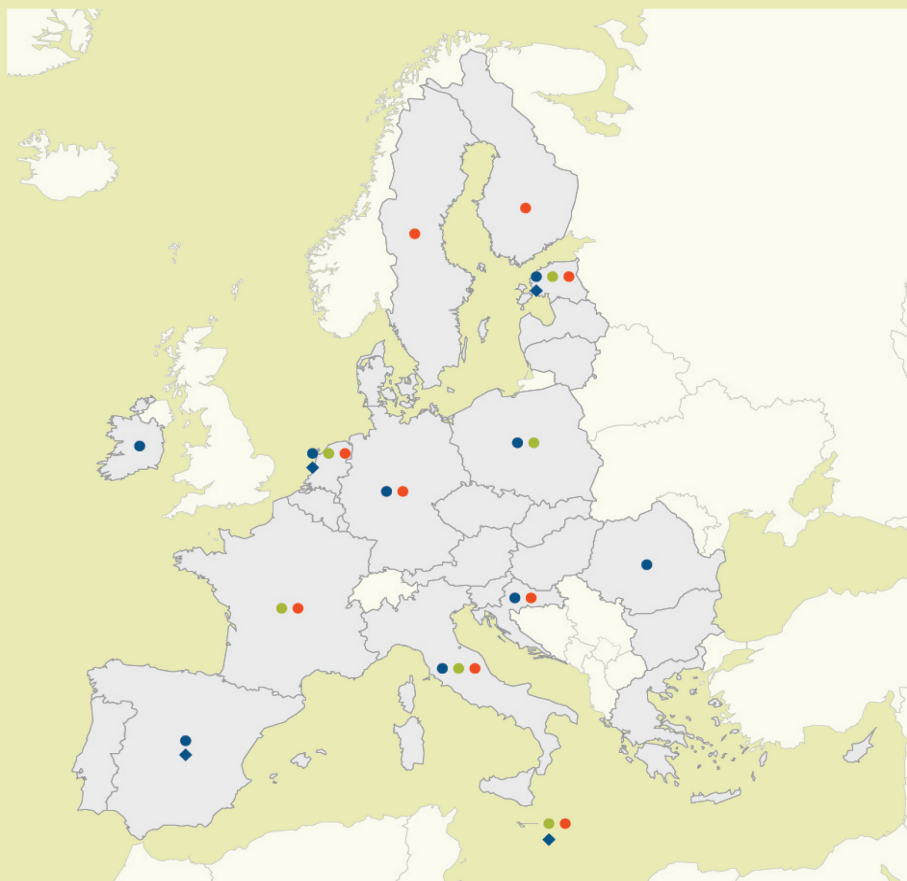
Tributilkositer se je uporabljal kot barva proti obraščanju do leta 2018, ko je začela veljati zahteva iz [uredbe EU](#) in [Mednarodne konvencije o nadzoru škodljivih sistemov proti obraščanju na ladjah](#), da nobena ladja, ki priplujejo v pristanišča EU, ne sme biti pobarvana s to spojino. Cibutrin je v sistemih proti obraščanju prepovedan od 1. januarja 2023. [Skupno raziskovalno središče](#) je odkrilo številna neskladja v zvezi s tributilkositrom in cibutrinom, ki so ju države članice analizirale v svojih poročilih v skladu z okvirno direktivo o morski strategiji v letu 2018: deset držav članic je v morski vodi testiralo vsebnost tributilkositra, štiri pa cibutrina. Preostale obalne države članice teh podatkov pri spremljanju na podlagi okvirne direktive o morski strategiji niso zbirale. Države članice, ki so analizirale tributilkositer, so uporabile skupni prag, tiste, ki so analizirale cibutrin, pa različne pragove.

Tributilkositer

- Voda
- Živi organizmi
- Usedline

Cibutrin

- ◆ Voda
- ◆ Živi organizmi
- ◆ Usedline



© Tornero, V., Hanke, G. in strokovna mreža za onesnaževala na podlagi okvirne direktive o morski strategiji, *Marine chemical contaminants – support to the harmonization of MSFD D8 methodological standards*, 2019

85 Kar zadeva morske odpadke, se v [državah članicah EU](#) ter v okviru konvencij [OSPAR](#) in [HELCOM](#) o regionalnih morjih zdaj uporabljajo podobni pragovi za spremljanje odpadkov na plažah (glej [Prilogo IV](#)). Stanje je „dobro“, če je na 100 metrov obale manj kot 20 odpadkov. Vendar še vedno ni usklajenega praga za morske odpadke na morskem dnu, plavajoči makroodpadki pa se trenutno spremljajo z različnimi metodami.

86 Obdobja spremljanja morskih odpadkov na podlagi okvirne direktive o morski strategiji se po morskih regijah razlikujejo. V okviru konvencije OSPAR se je ocenilo stanje [odpadkov na obalah](#) v severovzhodnem Atlantiku v obdobju 2018–2020 in trendi med letoma 2015 in 2020. Komisija HELCOM je analizirala, kakšno je bilo stanje glede [odpadkov na obalah](#) v obdobju 2016–2021. Komisija je ustanovila tehnično skupino za morske odpadke, ki je leta 2023 posodobila [smernice za spremljanje morskih odpadkov v evropskih morjih](#), da bi dodatno uskladila spremljanje na podlagi okvirne direktive o morski strategiji v državah članicah.

Vrzeli in neskladja v orodjih za poročanje

87 Države članice zbirajo podatke v zvezi z okoljskim stanjem svojih morij. Komisiji posredujejo svoje splošne ocene o tem, ali je bilo dobro okoljsko stanje doseženo ali ne. Komisija spodbuja razprave med nacionalnimi strokovnjaki, vendar ne preverja podatkov in metodologije, ki jih uporabljajo nacionalni organi.

88 V okvirni direktivi o morski strategiji je določeno podrobno poročanje o doseganju dobrega okoljskega stanja. [Skupno raziskovalno središče](#) je v zvezi s tem v analizi poročil držav članic iz leta 2018 objavilo nekatere informacije, vendar na splošno ni ugotavljalo, ali je država članica dosegla dobro okoljsko stanje, kar zadeva onesnaževala in morske odpadke. Podatki iz naslednjih poročil (ki naj bi bili objavljeni leta 2024) v času revizije Sodišča še niso bili na voljo.

89 Države članice morajo pri tem, ko na podlagi okvirne direktive poročajo Evropski agenciji za okolje, uporabljati orodje [Reportnet](#), platformo za elektronsko poročanje o okoljskih in podnebnih podatkih. Informacije iz okvirne direktive so na voljo v [centralni zbirki podatkov Eionet](#), ki je del platforme Reportnet.

90 Poleg tega se z naslednjima dvema orodjema EU zagotavljajo javno dostopne informacije o onesnaževanju morja:

- o informacijskim sistemom za morske vode za Evropo ([WISE Marine](#)), ki ga upravlja Evropska agencija za okolje in je portal za izmenjavo informacij o morskem okolju na evropski ravni. V sistemu WISE Marine so na voljo podatki, o katerih so države članice poročale na spletišču Reportnet na podlagi okvirne direktive o morskimi strategiji, in podatki iz drugih virov,
- o evropsko mrežo za pomorsko opazovanje in podatke ([EMODnet](#)), ki jo financira in upravlja Komisija ter je vir pomorskih podatkov, metapodatkov in z njimi povezanih podatkovnih produktov.

91 Sodišče je ugotovilo, da nekatere informacije v [preglednici sistema WISE Marine](#) o tem, ali je bilo doseženo dobro okoljsko stanje, niso bile vedno skladne z nekaterimi znanstvenimi ocenami nacionalnih organov ali [Skupnega raziskovalnega središča](#). To na primer velja za Belgijo in Francijo v zvezi z morskimi odpadki.

92 Z orodjem EMODnet so na voljo podatki o odpadkih na obalah, pridobljeni pri poročanju na podlagi okvirne direktive o morskimi strategiji in iz drugih virov, podatki o odpadkih z morskega dna, ki se na primer zbirajo z vlečno mrežo, in podatki o mikroodpadkih, ki pa so zgolj omejeni. Deležniki, kot so organi držav članic, vnašajo podatke o morju v orodje EMODnet prostovoljno, zato so ti nepopolni. V [poročilu o izvajanju okvirne direktive o morskimi strategiji iz leta 2020 in vrednotenju orodja EMODnet iz leta 2023](#), ki ga je opravila Komisija, je poudarjeno, da ni sistematične izmenjave podatkov med orodjema EMODnet in WISE Marine, ter priporočeno, naj se informacije v obeh podatkovnih zbirkah bolje uskladijo in organizirajo.

Zaključki in priporočila

93 Sodišče je na splošno ugotovilo, da se pravila EU o onesnaževanju morja z ladij izboljšujejo, vendar so bile pri izvajanju in izvrševanju slabosti, podatki pa niso bili zadostni za merjenje rezultatov.

94 V zakonodajo EU so vključena mednarodna pravila, kar prispeva k njihovemu pravilnemu izvrševanju, ne glede na to, ali so države članice pogodbenice konvencij IMO. Komisija si prizadeva zapolniti vrzeli glede preostalih tveganj onesnaževanja, povezanih z razgradnjo in recikliranjem ladij, izgubljenimi zabojniki na morju, ladijskimi razbitinami, potopljenim strelivom in sistemi za čiščenje izpušnih plinov (odstavki [19–40](#)).

95 Sodišče je ugotovilo, da je Evropska agencija za pomorsko varnost (EMSA) državam članicam zagotovila koristna orodja za boj proti onesnaževanju morja z ladij, vendar njihov potencial ni bil v celoti izkoriščen. S sistemom CleanSeaNet se z napredno satelitsko tehnologijo odkrivajo morebitna razlitja nafte, vendar sistem nima podobnih zmogljivosti za druga onesnaževala. Države članice so preverile manj kot polovico opozoril sistema CleanSeaNet, ki so bila izdana na podlagi satelitskih posnetkov, in onesnaženja pogosto niso potrdile s pregledi na kraju samem (odstavki [43–51](#)).

Priporočilo 1 – Izboljšati delovanje in uspešnost orodij agencije EMSA za izdajo opozoril o onesnaženju

Komisija naj ob podpori agencije EMSA:

- (a) državam članicam zagotovi smernice o ukrepih, ki jih je treba sprejeti, in o obveznostih poročanja v zvezi z opozorili sistema CleanSeaNet;
- (b) razvije tehnologijo in pripravi metodologijo za izdajo opozoril v zvezi z onesnaževali, ki niso nafta;
- (c) oceni zanesljivost opozoril agencije EMSA o onesnaženju in to, ali države članice v odziv nanje uspešno ukrepajo.

Ciljni datum izvedbe: leto 2027.

96 Pri izvajanju in izvrševanju pravil EU o preverjanju in preprečevanju onesnaževanja z ladij so še vedno pomanjkljivosti. EMSA se je na obiskih v državah članicah med letoma 2012 in 2022 osredotočila na direktivo o pomorski inšpekciji države pristanišča. Veliko držav članic še vedno ni doseglo ciljev glede inšpekcijskih pregledov v skladu z direktivo o pristaniških sprejemnih zmogljivostih, nekatere pa niso izpolnile obveznosti glede letnih inšpekcijskih pregledov iz direktive o pomorski inšpekciji države pristanišča. Poleg tega so imele države članice različne pristope k določanju in izvrševanju kazni ali sankcij (odstavki [52–63](#)).

Priporočilo 2 – Okrepiti spremljanje obveznih pregledov, ki jih izvajajo države članice na podlagi direktiv EU

Komisija naj ob podpori agencije EMSA izboljša način, kako države članice poročajo o skladnosti z zahtevami iz direktiv EU glede izvajanja pregledov in izvrševanja kazni ali sankcij. To naj na primer doseže z določitvijo rokov za poročanje, oblik poročanja in kazalnikov.

Ciljni datum izvedbe: leto 2028.

97 Niti Komisija niti obiskani državi članici niso mogle v celoti opredeliti zneskov iz proračuna EU, ki se namenjajo za boj proti onesnaževanju morske vode v EU. Poleg tega niso imele pregleda nad doseženimi rezultati in tem, kako bi jih bilo mogoče izkoriščati v širšem merilu (odstavki [71–73](#)).

Priporočilo 3 – Nadalje ukrepati v zvezi z vprašanji glede širšega izkoriščanja rezultatov projektov, ki jih financira EU

Komisija naj skupaj z državami članicami nadalje ukrepa v zvezi z vprašanji glede širšega izkoriščanja rezultatov projektov, ki jih financira EU, za boj proti onesnaževanju morja z ladij.

Ciljni datum izvedbe: leto 2026.

98 Pri reviziji Sodišča se je pokazalo, da so v sistemu EU za spremljanje onesnaževanja morja z ladij omejitve. Kazalniki morskega okolja, opredeljeni na ravni EU (tj. deskriptorji v skladu z okvirno direktivo o morski strategiji), bi se lahko uporabljali za preverjanje onesnaževanja morja z ladij, vendar je za onesnaženje morja in odpadke le redko mogoče ugotoviti, od kod izvirajo. Poleg tega pragovi in metodologije za spremljanje med državami članicami niso v celoti usklajeni, zaradi

česar prihaja do razlik pri spremljanju rezultatov in poročanju o njih. Sodišče je odkrilo tudi vrzeli in neskladja v platformah, na katerih se zagotavljajo podatki o kakovosti morske vode, kar zmanjšuje njihovo zanesljivost (odstavki 76–92).

Priporočilo 4 – Okrepiti spremljanje okoljskega stanja morskih voda in poročanje o njem

Komisija naj izboljša harmonizacijo spremljanja onesnaževal in morskih odpadkov ter poročanja o njih med državami članicami in poročanja o njih Komisiji. Pri tem naj pridobi dostop do primerljivih osnovnih podatkov za boljše merjenje napredka glede stanja morskega okolja.

Ciljni datum izvedbe: leto 2027.

To poročilo je sprejel senat I, ki ga vodi članica Evropskega računskega sodišča Joëlle Elvinger, v Luxembourgju na zasedanju 15. januarja 2025.

Za Evropsko računsko sodišče

Tony Murphy
predsednik

Priloge

Priloga I – Poročila Sodišča o onesnaževanju s kopnega

Posebno poročilo 02/2025:Onesnaževanje v mestih v EU – V mestih je zrak čistejši, vendar so še vedno prehrupna

Pregled 02/2023:Ukrepi EU za obravnavo vse večje količine nevarnih odpadkov

Posebno poročilo 12/2021:Načelo „onesnaževalec plača“: nedosledna uporaba v različnih okoljskih politikah in ukrepih EU

Pregled 04/2021:Ukrepi EU in izzivi v zvezi z elektronskimi odpadki

Posebno poročilo 05/2020:Trajnostna raba fitofarmaceutskih sredstev: omejen napredek pri merjenju in zmanjševanju tveganj

Pregled 04/2020:Ukrepi EU za obravnavo problema plastičnih odpadkov

Priloga II – Glavni mednarodni pravni akti o onesnaževanju morja z ladij

- Mednarodna konvencija o izmeritvi ladij iz leta 1972, s katero se obravnava preprečevanje onesnaževanja morja z odlaganjem odpadkov in drugih snovi v morje. Leta 1996 je bila dopolnjena s protokolom.
- Mednarodna konvencija o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij iz leta 1973 (MARPOL) in njen protokol iz leta 1978, v katerih so določeni predpisi in standardi za nadzor onesnaževanja iz različnih virov, vključno z nafto, kemikalijami, odpadno vodo, odpadki in emisijami v zrak.
- Mednarodna konvencija o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS) iz leta 1974, s katero se obravnava varnost trgovskih ladij z določitvijo minimalnih standardov za izgradnjo, opremo in delovanje takih ladij.
- Mednarodna konvencija o nadzoru škodljivih sistemov proti obraščanju na ladjah iz leta 2001 (konvencija AFS), s katero se prepovedujejo škodljive organokositrne spojine v barvah proti obraščanju, ki se uporabljajo na ladjah.
- Konvencija iz Nairobija iz leta 2007, v kateri so določena pravila o odstranjevanju razbitin, ki lahko škodijo morskemu okolju.
- Mednarodna konvencija iz Hongkonga o varnem in okolju prijaznem recikliranju ladij iz leta 2009, ki zajema varno in okolju prijazno delovanje obratov za recikliranje ladij.

Priloga III – Glavni zakonodajni akti EU o onesnaževanju morja z ladij

- [Direktiva 2005/35/ES](#) o onesnaževanju morja z ladij in uvedbi kazni za kršitve, katere namen je vključiti mednarodne standarde za onesnaževanje morja z ladij v zakonodajo EU in zagotoviti, da se odgovornim za izpuste onesnaževalnih snovi naložijo ustrezne kazni, vključno s kazenskimi sankcijami. Od leta 2024 so kazenske sankcije za onesnaževanje morja z ladij zajete v [Direktivi \(EU\) 2024/1203](#) o kazenskopravnem varstvu okolja.
- [Direktiva 2008/56/ES](#) o določitvi okvira za ukrepe Skupnosti na področju politike morskega okolja.
- [Direktiva 2009/16/ES](#) o pomorski inšpekciji države pristanišča, v kateri so določena skupna merila za nadzor ladij, ki ga izvaja država pristanišča, in usklajeni postopki za inšpekcijske preglede in zadržanje.
- [Direktiva 2009/18/ES](#) o pomorskih nesrečah, v kateri so določena temeljna načela za preiskovanje nesreč v sektorju pomorskega prometa.
- [Direktiva 2009/21/ES](#) o skladnosti z zahtevami države zastave, katere namen je preprečiti onesnaževanje z ladij, ki plujejo pod zastavo države članice.
- [Direktiva \(EU\) 2019/883](#) o pristaniških sprejemnih zmogljivostih, v skladu s katero morajo države članice vzpostaviti pristaniške sprejemne zmogljivosti za različne vrste odpadkov, ki nastanejo na ladjah, vključno z ostanki nafte, smetmi, odpadno vodo in ostanki tovora.
- [Direktiva \(EU\) 2019/904](#) o zmanjšanju vpliva nekaterih plastičnih proizvodov na okolje.
- [Uredba \(ES\) št. 1406/2002](#) o ustanovitvi Evropske agencije za pomorsko varnost (EMSA), v skladu s katero se zagotavlja visoka, enotna in uspešna raven pomorske varnosti ter preprečuje onesnaževanje z ladij v EU.
- [Uredba \(ES\) št. 782/2003](#) o prepovedi organokositrnih spojin na ladjah, katere cilj je zmanjšati ali odpraviti škodljive učinke organokositrnih spojin, ki se uporabljajo kot aktivni biocidi v sistemih proti obraščanju ladij, na morsko okolje in zdravje ljudi.
- [Uredba \(EU\) št. 1257/2013](#) o recikliranju ladij, katere namen je zagotoviti, da se z nevarnimi odpadki iz takega recikliranja ravna okoljsko primerno.

Priloga IV – Mehanizmi večstranskega sodelovanja

Država članica EU	Bonski sporazum Severno morje	Københavnski dogovor Nordijske države	Lizbonski sporazum Severovzhodni Atlantik	Pariški memorandum o soglasju
	Barcelonska konvencija Sredozemsko morje	Bukareška konvencija Črno morje	Helsinška konvencija HELCOM Baltsko morje	Konvencija OSPAR Severovzhodni Atlantik
Belgija		●		●
Bolgarija		●		●
Danska	●		●	●
Nemčija	●		●	●
Estonija			●	●
Irska	●			●
Grčija	●			●
Španija	●	●	●	●
Francija	●	●		●
Hrvaška	●			●
Italija	●			●
Ciper	●			●
Latvija			●	●
Litva			●	●
Luksemburg				●
Malta	●			●
Nizozemska		●		●
Poljska			●	●
Portugalska				●
Romunija		●		●
Slovenija	●			●
Finska			●	●
Švedska		●	●	●
EU	●	● opazovalec	●	● skupno stališče EU*
Albanija	●			
Alžirija	●			
Bosna in Hercegovina	●			
Kanada				●
Egipt	●			
Gruzija		●		
Islandija			●	●
Izrael	●			
Libanon	●			
Libija	●			
Monako	●			
Črna gora	●			●
Maroko	●			●
Norveška		●	●	●
Rusija		●	●	● zač. ustavljeno
Švica				●
Sirija	●			
Tunizija	●			
Turčija	●	●		
Ukrajina		●		
Združeno kraljestvo		●		●

* Sklep Sveta (EU) 2020/722 (UL L 171, 2. 6. 2020, str. 4 in 5).

Vir: Sodišče

Priloga V – Ratifikacije najpomembnejših konvencij in protokolov IMO o onesnaževanju morja z ladij s strani držav članic EU (s skupnim številom ratifikacij)

Stanje 30. septembra 2024	Protokol k SOLAS (1978)		Protokol k SOLAS (1988)	MARPOL 1973/78 (Priloga I/II)		MARPOL 1973/78 (Priloga VI)		Protokol k MARPOL iz leta 1997 (Priloga VI)	Prot. 96 k medn. konv. o izm. ladij	Prot. h konv. HNS (2010)	Konv. o balastni vodi (2004)		Konvencija iz Hongkonga				
	Konvencija IMO (1948)	Protokol k SOLAS (1978)	Dogovor iz leta 1996 v okviru SOLAS	MARPOL 1973/78 (Priloga III)	MARPOL 1973/78 (Priloga V)	Medn. konv. o izm. ladij (1972)	Konvencija HNS (1996)	Konvencija o obraščanju (2001)	Konv. iz Nairobija o razbitinah (2007)								
Belgija	15																
Bolgarija	14																
Češka*	8																
Danska	17																
Nemčija	16																
Estonija	16																
Irska	14																
Grčija	12																
Spanija	14																
Francija	16																
Hrvaška	14																
Italija	12																
Ciper	14																
Latvija	12																
Litva	12																
Luksemburg*	14																
Madžarska*	10																
Malta	14																
Nizozemska	16																
Avstrija*	7																
Poljska	13																
Portugalska	14																
Romunija	11																
Slovenija	13																
Slovaška*	10																
Finska	15																
Švedska	15																
Obalne države EU	22	22	22	22	9	22	22	22	22	18	13	3	3	22	19	14	10
Države EU	27	27	27	24	9	27	27	27	25	20	14	4	4	24	19	15	11

* neobalne države

Vir: Sodišče

Priloga VI – Projekti, izbrani v obiskanih državah članicah

Cilji	Dosežki
Projekt INDIGO , Francija-Anglija, Interreg, 2,9 milijona EUR	
<p>Zmanjšanje onesnaževanja morja s plastiko zaradi ribolovnih dejavnosti in dejavnosti akvakulture z:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ razvojem prvega biološko razgradljivega ribolovnega orodja v morjih EU, ○ evidentiranjem že izgubljenega ribolovnega orodja in izboljšanjem recikliranja izrabljenega ribolovnega orodja. 	<p>Financiranje EU je omogočilo razvoj prototipa biološko razgradljive mreže za školjke. Ker ni bilo sektorjev za sistematično zbiranje in recikliranja ribolovnega orodja ter industrijske baze s strokovnim znanjem na področju tkanja mrež, proizvodnja v industrijskem obsegu ni bila mogoča.</p>
Projekt FIRENOR , Francija, ESPR, 57 000 EUR	
<ul style="list-style-type: none"> ○ Preučevanje tehnične in ekonomske izvedljivosti sektorja recikliranja za rabljeno ribolovno orodje v Normandiji, ○ zagotovitev ključnih kazalnikov za določitev razširjene odgovornosti proizvajalca za ribolovno orodje na nacionalni ravni. 	<p>V okviru projekta FIRENOR je bilo v treh pilotnih pristaniščih v Normandiji zbranih 26 ton odpadnega ribolovnega orodja. Ko se je projekt FIRENOR končal, je eno pristanišče prenehalo zbirati odpadno ribolovno orodje, eno ga še naprej zbira, tretje pa še vedno zbira le drobne mreže, kar je počelo že pred projektom FIRENOR.</p>
Projekt HISEA : osem partnerjev iz osmih držav, Obzorje 2020, skupni stroški: 2,4 milijona EUR, prispevek EU: 1,9 milijona EUR	
<p>Razvoj novih storitev nižje v verigi, ki temeljijo na programu Copernicus ter zajemajo spremljanje morja in kopnega v okviru programa Copernicus, vključno z opozorili o onesnaževanju, in storitve na področju podnebnih sprememb, lokalne podatke o spremljanju in napredno modeliranje, in sicer v integrirano storitev, ki prinaša dodano vrednost za potencialnega uporabnika podatkov programa Copernicus</p>	<p>Projekt je privedel do vzpostavitve platforme, ki je še vedno dejavna in jo uporabljajo pristanišča (na Portugalskem in v Braziliji). Uporablja se tudi za projekte UNITED in ULTFARMS (ki se sofinancirajo iz programa Obzorje Evropa).</p>

Cilji	Dosežki
<p>Projekt SEACLEAR: osem partnerjev iz petih držav, Obzorje 2020, skupni stroški / prispevek EU: 5,0 milijona EUR</p>	
<p>Razvoj avtonomnih robotov za zbiranje manjših količin odpadkov pod vodo z uporabo novih sistemov kartiranja, razvrščanja in zbiranja. Projekt SeaClear je osredotočen zlasti na vzpostavitev mešane skupine podvodnih plovil brez posadke, površinskih plovil in letalnikov za iskanje in zbiranje odpadkov z morskega dna.</p>	<p>Projekt se je ob obisku Sodišča še vedno izvajal: končna poročila niso bila na voljo, prikaz ob dokončanju pa naj bi bil izveden šele tik pred koncem leta 2023. Nosilec projekta je ugotovil, da obstajajo izzivi, zlasti v zvezi z vmesniki, prepoznavanjem podob (kakovost senzorjev, odsevna vodna površina), podatki in električnimi kablji (npr. zaradi izpostavljenosti vetru in morskemu toku), določanjem lokacije odpadkov, samostojnostjo naprav in heterogenimi območji delovanja.</p>

Kratice in okrajšave

EEA: Evropska agencija za okolje

EMSA: Evropska agencija za pomorsko varnost

HELCOM: Komisija za varstvo morskega okolja Baltika, znana tudi kot Helsinška komisija

IMO: Mednarodna pomorska organizacija

JRC: Skupno raziskovalno središče

LIFE: finančni instrument za okolje

MARPOL: Mednarodna konvencija o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij

MSFD: okvirna direktiva o morski strategiji

OSPAR: Konvencija o varstvu morskega okolja severovzhodnega Atlantika

Odgovori Komisije

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

Časovnica

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

Revizijska ekipa

Sodišče v posebnih poročilih predstavlja rezultate svojih revizij politik in programov EU ali tem upravljanja, ki se nanašajo na posamezna področja proračuna. Te revizijske naloge izbere in oblikuje tako, da imajo kar največji možni učinek, pri čemer upošteva tveganja za smotrnost poslovanja ali skladnost, višino zadevnih prihodkov ali porabe, pričakovan razvoj dogodkov ter politični in javni interes.

To revizijo smotrnosti je opravil revizijski senat I – Trajnostna raba naravnih virov, ki ga vodi članica Sodišča Joëlle Elvinger. Revizijo je vodil član Sodišča Nikolaos Milionis, pri njej pa so sodelovali vodja njegovega kabineta Kristian Sniter in atašejka v njegovem kabinetu Katarzyna Radecka-Moroz, vodilni upravni uslužbenec Emmanuel Rauch, namestnik vodje naloge Jan Huth in revizorka Monika Dedicova. Podporo pri analizi podatkov sta zagotovila Stamatis Kalogirou in Viktor Popov, jezikovno podporo pa Jennifer Schofield in Laura Mcmillan.



Z leve proti desni: Viktor Popov, Kristian Sniter, Emmanuel Rauch, Nikolaos Milionis, Monika Dedicova in Jan Huth.

AVTORSKE PRAVICE

© Evropska unija, 2025

Politika Evropskega računskega sodišča (Sodišča) glede ponovne uporabe je določena v njegovem sklepu o politiki odprtih podatkov in ponovni uporabi dokumentov [ECA Decision No 6-2019](#).

Če ni drugače navedeno (npr. v posameznih obvestilih o avtorskih pravicah), so vsebine Sodišča, ki so v lasti EU, pod licenco [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Praviloma je zato ponovna uporaba dovoljena, če se ustrezno navede vir in označijo morebitne spremembe. Kdor ponovno uporabi vsebine Sodišča, ne sme potvortiti prvotnega pomena ali sporočila. Sodišče ni odgovorno za morebitne posledice ponovne uporabe.

Če so na gradivu prikazane fizične osebe, ki jih je mogoče prepoznati, npr. na fotografijah uslužbencev Sodišča, ali če gradivo vsebuje dela tretjih oseb, je treba pridobiti dodatne pravice.

Kadar je pridobljeno tako dovoljenje, se z njim razveljavi in nadomesti zgoraj omenjeno splošno dovoljenje, zato morajo biti v njem jasno navedene morebitne omejitve glede uporabe.

Za uporabo in prikazovanje vsebin, katerih lastnica ni EU, je morda treba pridobiti dovoljenje neposredno od imetnikov avtorskih pravic.

Slika 1 – © EEA, *Contamination of Europe's seas*, objavljeno leta 2019 s podatki, večinoma iz obdobja 2008–2017, pa tudi s starejšimi podatki, dostop 21. novembra 2024 (Sodišče je prilagodilo zemljevid)

Slika 2 – © EEA, *Assessment of marine litter in all four regional seas, 2010–2021*, objavljeno leta 2023, dostop 21. novembra 2024 (Sodišče je prilagodilo zemljevid)

Slika 3 – ikone zabojnikov, oblika ladje –© Adobe Stock: Flash Vector; photoplotnikov; ONYXpri.

Slika 8 – © platforma *HELCOM Map and data service*, podatkovni nabor: nevarne razbitine v Baltskem morju, nazadnje posodobljeno 22. junija 2023

Slika 9 – © platforma *OSPAR Data and Information Management System* (podatkovni nabor: OSPAR Encounters with Munitions 1999–2021) in © platforma *HELCOM Map and data service* (podatkovni nabor: odlagališča kemičnega orožja v Baltskem morju in zemljevid pobude *Baltic Ordnance Safety Board* z nevarnimi območji morskih min iz prve in druge svetovne vojne, ki ležijo na morskem dnu)

Slika 11 – © EMSA (2023), storitve sistema daljinsko pilotiranega zrakoplova, zagotovljene francoskim organom (sliko desno spodaj je dodalo Sodišče)

Slika 12 – © EMSA, načrtovane operativne storitve do konca leta 2024

Okvir 3 – © Tornero, V., Hanke, G. in strokovna mreža za onesnaževala na podlagi okvirne direktive o morski strategiji, *Marine chemical contaminants – support to the harmonization of MSFD D8 methodological standards*, 2019

Programska oprema ali dokumenti, za katere veljajo pravice industrijske lastnine, kot so patenti, blagovne znamke, registrirani modeli, logotipi in imena, niso vključeni v politiko Sodišča glede ponovne uporabe.

Na spletiščih institucij Evropske unije znotraj domene europa.eu so povezave do spletišč tretjih oseb. Ker Sodišče na ta spletišča ne more vplivati, vas poziva, da preberete njihove dokumente o politiki glede varstva osebnih podatkov in avtorskih pravic.

Uporaba logotipa Sodišča

Logotip Sodišča se ne sme uporabljati brez predhodnega soglasja Sodišča.

HTML	ISBN 978-92-849-4595-5	ISSN 1977-5784	doi:10.2865/9772011	QJ-01-25-013-SL-Q
PDF	ISBN 978-92-849-4596-2	ISSN 1977-5784	doi:10.2865/0212916	QJ-01-25-013-SL-N

CITIRANJE TE PUBLIKACIJE

Evropsko računsko sodišče, [Posebno poročilo 06/2025](#): Ukrepi EU za boj proti onesnaževanju morja z ladij – Še vedno v nemirnih vodah, Urad za publikacije Evropske unije, 2025.

EU želi do leta 2030 doseči ničelno onesnaževanje vode. Sodišče je zato ocenilo ukrepe EU za boj proti onesnaževanju morske vode z ladij. Na splošno so se pravila EU izboljšala, vendar so obstajale slabosti pri izvajanju, podatki pa niso zadostovali za merjenje rezultatov.

Evropska agencija za pomorsko varnost je sicer razvila uporabna orodja, vendar jih države članice niso v celoti izkoristile. Poleg tega te pogosto niso dosegle svojih obveznih ciljev za inšpekcijske preglede ladij. Ni bilo pregleda nad rezultati projektov, ki jih financira EU, in tem, kako bi jih bilo mogoče izkoriščati v širšem merilu. Sodišče je ugotovilo tudi, da spremljanje onesnaževanja morja z ladij ni bilo ustrezno.

Namen priporočil Sodišča je povečati uspešnost orodij za izdajo opozoril o onesnaženju, okrepiti spremljanje, kako se dosegajo cilji inšpekcijskih pregledov ladij, izboljšati učinek financiranja EU in bolje meriti onesnaževanje morske vode.

Posebno poročilo Sodišča v skladu z drugim pododstavkom člena 287(4) PDEU.



EVROPSKO
RAČUNSKO
SODIŠČE



Urad za publikacije
Evropske unije

EVROPSKO RAČUNSKO SODIŠČE
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUKSEMBURG

Tel.: +352 4398-1

Vprašanja: eca.europa.eu/sl/contact

Spletišče: eca.europa.eu

Twitter: @EUAuditors