



# ANTWORTEN DER EUROPÄISCHEN KOMMISSION AUF DEN SONDERBERICHT DES EUROPÄISCHEN RECHNUNGSHOFS

**EU-Maßnahmen zur Bekämpfung der  
Meeresverschmutzung durch Schiffe:**  
Noch nicht in ruhigen Gewässern

# Inhalt

I. DIE ANTWORTEN DER KOMMISSION ZUSAMMENGEFASST .....	0
II. ANTWORTEN DER KOMMISSION AUF DIE WICHTIGSTEN BEMERKUNGEN DES EuRH .....	0
1. EU-Vorschriften zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe .....	0
2. Umsetzung und Durchsetzung der EU-Vorschriften zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe.....	0
3. Der EU-Rahmen für die Überwachung der Meeresverschmutzung durch Schiffe .....	0
III. ANTWORTEN DER KOMMISSION AUF DIE EMPFEHLUNGEN DES EuRH.....	0
Empfehlung 1 – Funktionsweise und Wirksamkeit der Instrumente der EMSA verbessern, die der Warnung vor Verschmutzungen dienen.....	0
Empfehlung 2 – Die Überwachung der gemäß den EU-Richtlinien vorgeschriebenen mitgliedstaatlichen Kontrollen verstärken .....	0
Empfehlung 3 – Weiterverfolgung von Fragen im Zusammenhang mit der Ausweitung von EU-finanzierten Projekten.....	0
Empfehlung 4 – Die Berichterstattung und Überwachung im Hinblick auf den Umweltzustand von Meeresgewässern verbessern.....	0

Dieses Dokument enthält die Antworten der Europäischen Kommission auf die Bemerkungen in einem Sonderbericht des Europäischen Rechnungshofes gemäß Artikel 265 der [Haushaltsordnung](#), die zusammen mit dem Sonderbericht veröffentlicht werden.

# I. DIE ANTWORTEN DER KOMMISSION ZUSAMMENGEFASST

Die Europäische Kommission begrüßt den Sonderbericht des Europäischen Rechnungshofs (EuRH) über EU-Maßnahmen zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe. Die Kommission erkennt an, dass nach Jahren des Fortschritts bei der Verwirklichung der ehrgeizigen Ziele für die Verhütung von Meeresverschmutzung durch die [Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie](#) zusätzliche Anstrengungen und Methoden erforderlich sind, um die Meeresverschmutzung durch Schiffe zu bekämpfen.

Der [europäische Grüne Deal](#) bekräftigt das Bestreben der Kommission, die Bevölkerung vor umweltbedingten Risiken und Auswirkungen zu schützen und so den Weg zu einem gesunden Planeten für alle zu ebnen. Die Kommission hat mehrere EU-Initiativen zur Verringerung der Meeresverschmutzung durch den Seeverkehr in ihren Gewässern im Einklang mit der [Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität](#) und dem [Null-Schadstoff-Aktionsplan](#) angenommen. Ein nachhaltigerer Seeverkehr ist von entscheidender Bedeutung, um die Vorgaben und Ziele des europäischen Grünen Deals zu erreichen und unsere Klimaziele sowie die Biodiversitäts- und Null-Schadstoff-Ziele voranzubringen. Der maritime Sektor unternimmt Anstrengungen, um diese Ziele zu erreichen, und es werden bedeutende Fortschritte erzielt.

Die Kommission wird diesen Bericht bei künftigen politischen Initiativen der EU und bei der Umsetzung bestehender Initiativen berücksichtigen. Ein [europäischer Pakt für die Meere](#) wird für Kohärenz in allen mit den Ozeanen zusammenhängenden Politikbereichen sorgen. Der Schwerpunkt wird auf der Unterstützung widerstandsfähiger und gesunder Meeres- und Küstengebiete, der Förderung der blauen Wirtschaft, der kohärenten Verwaltung der Nutzung unserer Meere und Ozeane und der Entwicklung einer umfassenden Agenda für Wissen über die Meere, Innovation und Investitionen in die Meere liegen. Eine neue [europäische Strategie für Häfen](#) und eine neue [Industriestrategie für die maritime Wirtschaft](#) der EU werden die Wettbewerbsfähigkeit, Nachhaltigkeit und Widerstandsfähigkeit der europäischen maritimen verarbeitenden Industrie und der europäischen Häfen stärken. Die Kommission wird sich auch dafür einsetzen, dass die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) ehrgeizige Maßnahmen beschließt, z. B. in Bezug auf Kunststoffgranulat aus verloren gegangenen Containern, Einleitwasser und Rückstände aus Abgasreinigungssystemen oder Vorwaschverfahren für Chemikaliertankschiffe. Es sei auch daran erinnert, dass das Meer untrennbar mit Tätigkeiten an Land verbunden ist und umgekehrt, ein Thema, das in der [Strategie für eine resiliente Wasserversorgung](#), die einen Ansatz von der Quelle bis zum Meer umfassen wird, eingehender behandelt werden wird. Die Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie wird derzeit überarbeitet, und in Kürze werden ein Bewertungsbericht und eine Folgenabschätzung veröffentlicht.

## II. ANTWORTEN DER KOMMISSION AUF DIE WICHTIGSTEN BEMERKUNGEN DES EuRH

### 1. EU-Vorschriften zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe

Die Kommission setzt sich nachdrücklich für die Umsetzung moderner Vorschriften für die Sicherheit im Seeverkehr und die Verringerung der Wasserverschmutzung durch Schiffe ein. In dieser Hinsicht ist es von entscheidender Bedeutung, dafür zu sorgen, dass die EU-Vorschriften für den Seeverkehr mit den Vorschriften der IMO im Einklang stehen.<sup>1</sup>

Im November 2024 wurden vier neue Rechtsvorschriften des sogenannten „Pakets zur Seeverkehrssicherheit“ angenommen, um eine saubere, sicherere und moderne Schifffahrt in der EU zu unterstützen. Damit werden die einschlägigen Richtlinien in den folgenden Bereichen geändert: i) Meeresverschmutzung durch Schiffe, ii) Hafenstaatkontrolle, iii) Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und iv) Erfüllung von Flaggenstaatpflichten. Mit dem überarbeiteten „Paket“ wird ein Gleichgewicht geschaffen zwischen der Notwendigkeit, eine hohe Qualität des Seeverkehrs zu gewährleisten, und dem Erfordernis, die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Seeverkehrssektors zu wahren, wobei gleichzeitig die Kosten für die Betreiber und die Verwaltungen der Mitgliedstaaten in einem vernünftigen Rahmen gehalten werden. Insgesamt wird die EU damit über moderne Instrumente zur Förderung einer sauberen Schifffahrt verfügen, indem die EU-Rechtsvorschriften an internationale Normen angepasst und gleichzeitig die Umsetzung und Durchsetzung durch einen verstärkten Rahmen für die Zusammenarbeit zwischen europäischen und nationalen Behörden verbessert werden.<sup>2</sup>

Mit der [kürzlich überarbeiteten Richtlinie über die Meeresverschmutzung durch Schiffe](#)<sup>3</sup> werden internationale Normen in das EU-Recht übernommen, und es wird sichergestellt, dass gegen Personen, die für illegale Einleitungen von Schadstoffen verantwortlich sind, abschreckende, wirksame und verhältnismäßige Sanktionen verhängt werden, um die Sicherheit des Seeverkehrs zu erhöhen und den Schutz der Meeresumwelt vor der Verschmutzung durch Schiffe zu verstärken. Das überarbeitete Gesetz gewährleistet im Interesse des Schutzes der Meeresumwelt Klarheit und Kohärenz mit den internationalen Vorschriften und Verfahren, insbesondere denen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL). Mit der überarbeiteten Richtlinie über die Meeresverschmutzung durch Schiffe wird auch der Geltungsbereich der derzeitigen Richtlinie auf die illegale Einleitung von Schadstoffen in verpackter Form, Schiffsabwasser, Schiffsmüll sowie Einleitwasser und Rückstände aus Abgasreinigungssystemen ausgeweitet. Außerdem wurde ein strengerer Rechtsrahmen für verwaltungsrechtliche Sanktionen und deren wirksame Anwendung geschaffen, der es den nationalen Behörden ermöglicht, eine abschreckende und kohärente Verhängung von Sanktionen für von Schiffen ausgehende Verschmutzungsereignisse in allen europäischen Meeren zu gewährleisten.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Siehe Bemerkung 14 des EuRH.

<sup>2</sup> Siehe Bemerkungen 18 bis 21 des EuRH.

<sup>3</sup> Richtlinie (EU) 2024/3101 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2024 zur Änderung der Richtlinie 2005/35/EG über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von verwaltungsrechtlichen Sanktionen bei Verstößen [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=OJ:L\\_202403101](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=OJ:L_202403101).

<sup>4</sup> Siehe Bemerkungen 28, 63 und 64 des EuRH.

Mit der [kürzlich überarbeiteten Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle](#)<sup>5</sup> werden die Anforderungen an die Überprüfung von Schiffen im Hafen aktualisiert. Damit wird das Internationale Übereinkommen von Nairobi über die Beseitigung von Wracks in EU-Recht übernommen. Dieses Übereinkommen bietet den Unterzeichnerstaaten die Rechtsgrundlage, um Schiffswracks, die die Sicherheit von Menschenleben, Gütern und Eigentum auf See sowie die Meeresumwelt beeinträchtigen könnten, zu entfernen oder entfernen zu lassen. Die Durchsetzung durch das System der Hafenstaatkontrolle bedeutet, dass Schiffe, die EU-Häfen anlaufen, nachweisen müssen, dass sie dieses Übereinkommen im Wesentlichen einhalten, da sie anderenfalls mit einer gründlicheren Überprüfung rechnen müssen; dies ist ein Anreiz für mehr Staaten, das Übereinkommen zu ratifizieren.

Mit der [kürzlich überarbeiteten Richtlinie über die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr](#)<sup>6</sup> wird die Fähigkeit der Unfalluntersuchungsstellen gestärkt, Unfalluntersuchungen zügig, kompetent und unabhängig durchzuführen und darüber Bericht zu erstatten. Mit der überarbeiteten Richtlinie werden auch mehrere Begriffsbestimmungen und Verweise auf einschlägige EU-Rechtsvorschriften und Vorschriften der IMO aktualisiert, sodass die Unfalluntersuchungsstellen EU-weit harmonisierte Untersuchungen durchführen können. Was auf See verlorene Container betrifft, ist in der überarbeiteten Richtlinie vorgesehen, dass die Mitgliedstaaten diese im Europäischen Informationsforum für Unfälle auf See erfassen müssen, wenn sie sich in ihren Gewässern befinden oder von Schiffen stammen, die unter ihrer Flagge fahren. Darüber hinaus müssen die Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie zur Einrichtung eines Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr<sup>7</sup> sicherstellen, dass der Kapitän eines Schiffes, das Container verloren hat, die verlorenen Container dem betroffenen Küstenstaat sofort meldet, was bedeutet, dass die Überwachung verloren gegangener Container auf EU-Ebene geregelt ist.<sup>8</sup>

Die [überarbeitete EU-Strategie für maritime Sicherheit](#)<sup>9</sup> (EUMSS), die im Oktober 2023 in Schlussfolgerungen des Rates gebilligt wurde, enthält ein umfassendes Konzept für die Bewältigung von Bedrohungen der maritimen Sicherheit. Die Strategie umfasst unter anderem verschiedene Maßnahmen zur Bekämpfung von nicht zur Wirkung gelangten explosiven Kampfmitteln (UXO). Ergänzend hat die Europäische Kommission zwischen 2016 und 2022 mehr als 7 Mio. EUR in spezielle Projekte im Zusammenhang mit UXO investiert. Die Ergebnisse dieser Projekte haben dazu beigetragen, die Techniken zur Auffindung und Neutralisierung von UXO zu verbessern und das Wissen über die Bedrohung durch UXO in der Meeresumwelt zu erweitern.<sup>10</sup>

Auf der von der Kommission im September 2023 in Palanga veranstalteten Konferenz „Our Baltic 2.0“ sind die Ministerinnen und Minister der Ostseeanrainer-Mitgliedstaaten mehrere Verpflichtungen eingegangen: i) Ausbau der Zusammenarbeit mit regionalen Organisationen (Helsinki-Kommission zum Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets – HELCOM, Ostseerat – CBSS) zur Bekämpfung von UXO in der Ostsee, ii) das Schließen von Wissenslücken und rechtlichen Lücken und die Weiterentwicklung von Technologien für die Beseitigung von UXO, iii) Priorisierung von

---

<sup>5</sup> Richtlinie (EU) 2024/3009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2024 zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32024L3099>.

<sup>6</sup> Richtlinie (EU) 2024/3017 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2024 zur Änderung der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1286/2011 der Kommission, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=OJ%3AL\\_202403017](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=OJ%3AL_202403017).

<sup>7</sup> Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32002L0059>.

<sup>8</sup> Siehe Bemerkungen 29 bis 31 des EuRH.

<sup>9</sup> Strategie der Europäischen Union für maritime Sicherheit, <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-14280-2023-INIT/de/pdf>.

<sup>10</sup> Siehe Bemerkung 37 des EuRH.

Hochrisikogebieten für die Beseitigung von UXO, und iv) die Prüfung von Finanzierungsmechanismen zur Unterstützung dieser Maßnahmen. Um die Mitgliedstaaten bei der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu unterstützen, hat die Kommission weitere Projekte auf den Weg gebracht. Vier Projekte laufen bereits oder werden demnächst aus dem Europäischen Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds (EMFAF), dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) oder Horizont Europa finanziert. Das jüngste Projekt (5,6 Mio. EUR) wird von der Kommission auf Ersuchen des Europäischen Parlaments durchgeführt, um neue Technologien für die Beseitigung von UXO in der Ostsee zu entwickeln und zu testen. Dieses Projekt soll insbesondere eine Schlüsselrolle beim Übergang von der „Vorbereitungsphase“ oder „Wissensbeschaffung“ zur Sanierungsphase spielen.

Insgesamt hat die EU zwischen 2016 und 2024 bislang mehr als 24 Mio. EUR in Projekte im Zusammenhang mit nicht zur Wirkung gelangten explosiven Kampfmitteln investiert.

## **2. Umsetzung und Durchsetzung der EU-Vorschriften zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe**

Die Kommission ist bestrebt, den Mitgliedstaaten Instrumente zur Erkennung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe an die Hand zu geben. Erstens wird den Mitgliedstaaten ein Satellitenüberwachungssystem (CleanSeaNet) angeboten, um Meeresverschmutzung durch Schiffe zu erkennen. Zweitens wird im Rahmen der neu überarbeiteten Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle und der Richtlinie über Hafenauffangeinrichtungen (PRF-Richtlinie)<sup>11</sup> ein Überprüfungssystem eingerichtet, um mutmaßliche Unregelmäßigkeiten zu beheben; beide Richtlinien verfügen über spezielle Instrumente, die von der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) betrieben werden, um die Durchsetzung zu unterstützen (das Identifizierungs- und Meldesystem für die Hafenstaatkontrolle – THETIS und THETIS EU).

Mit der Richtlinie über die Meeresverschmutzung durch Schiffe werden nicht nur internationale Normen übernommen, sondern sie bietet den Mitgliedstaaten auch Informationen zum Aufspüren möglicher Verschmutzungen. CleanSeaNet ist das europäische Satellitenüberwachungssystem der EMSA zum Aufspüren von Ölverschmutzungen und zur Ermittlung von Schiffen. Seit 2007 kommt eine spezielle Gruppe von Experten der Mitgliedstaaten regelmäßig zusammen und schlägt technische Lösungen für die von CleanSeaNet verwendeten Technologien und Methoden sowie deren Zuverlässigkeit und Wirksamkeit vor. Die Gruppe ist an der Vorbereitung der Verbesserungen beteiligt, die aufgrund der jüngst geänderten Richtlinie über die Meeresverschmutzung durch Schiffe in CleanSeaNet vorgesehen sind.

Synergien bestehen auch zwischen den Satellitenüberwachungssystemen, die für die Richtlinie über die Meeresverschmutzung durch Schiffe genutzt werden, (CleanSeaNet) und dem Identifizierungs- und Meldesystem für die Hafenstaatkontrolle (THETIS). Beispielsweise haben die Behörden der Mitgliedstaaten über THETIS Zugang zu den Ergebnissen früherer Hafenstaatkontrollen von Schiffen und können anhand dieser Informationen beurteilen, ob ein Schiff im Verdacht steht, illegale Einleitungen vorgenommen zu haben. Die Mitgliedstaaten können THETIS auch nutzen, um eine Behörde eines anderen Mitgliedstaats (z. B. den nächsten Anlaufhafen) aufzufordern, das verdächtige Schiff zu überprüfen. Zudem können sie THETIS EU verwenden, um festzustellen, ob das betreffende Schiff einer Kontrolle seiner Abfallbewirtschaftung unterzogen wurde und ob es die betreffenden Abfälle in der Hafenauffangeinrichtung des letzten Anlaufhafens entsorgt hat.

---

<sup>11</sup> Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen, zur Änderung der Richtlinie 2010/65/EU und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/59/EG, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/883/oj?eliuri=eli%3Adir%3A2019%3A883%3Aoj&locale=de>.



Die Daten werden für die EU über integrierte Seeverkehrsdienste in SafeSeaNet, CleanSeaNet, THETIS und THETIS EU erhoben. Dies erleichtert die Entscheidung, ob das mögliche Verschmutzungsereignis untersucht werden soll oder nicht. Die Mitgliedstaaten verfügen daher über ein spezielles, von der EMSA betriebenes zentrales System der EU zur Unterstützung bei der Erkennung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe.<sup>12</sup>

In der PRF-Richtlinie werden die Anforderungen an die Entladung von Abfällen von Schiffen in Häfen geregelt. Während durch die Richtlinie über die Meeresverschmutzung durch Schiffe die illegale Einleitung solcher Abfälle ins Meer unterbunden wird, wird mit der PRF-Richtlinie sichergestellt, dass diese Abfälle ordnungsgemäß gesammelt und entsorgt werden. Die Entladungsverpflichtung nach der PRF-Richtlinie entspricht den Verboten von Einleitungen nach dem MARPOL-Übereinkommen. Schiffe müssen ihre Voranmeldungen von Abfällen und Abfallabgabebescheinigungen melden, die die Grundlage für die in THETIS EU erfassten Überprüfungen bilden. Die Kommission überwacht die Überprüfungsquoten und kontrolliert, ob das jährliche Ziel erreicht wurde.<sup>13</sup>

Die vor Kurzem überarbeitete Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle sorgt für eine Verbesserung des Systems der Überprüfung ausländischer Schiffe in Häfen anderer Staaten als des Flaggenstaats, bei der Besichter der Hafenstaatkontrolle überprüfen, ob die Befähigung des Kapitäns, der Offiziere und der Besatzung an Bord, der Zustand eines Schiffes sowie seine Ausrüstung den Anforderungen der internationalen Übereinkommen – und innerhalb der Europäischen Union dem geltenden EU-Recht – entsprechen. Daher ist die Hafenstaatkontrolle wichtig für die Gewährleistung der Sicherheit im Seeverkehr und den Schutz der Meeresumwelt. Mit der überarbeiteten Richtlinie i) werden die EU-Rechtsvorschriften aktualisiert und an die internationalen Vorschriften und Verfahren, wie sie in der Pariser Vereinbarung und den IMO-Übereinkommen festgelegt sind, angeglichen, ii) werden Fischereifahrzeuge, ihre Besatzungen und die Umwelt geschützt, unter anderem durch die Einführung einer freiwilligen Überprüfungsregelung für größere Fischereifahrzeuge (mit einer Länge von mehr als 24 Metern), und iii) wird ein wirksames und harmonisiertes Konzept für die Durchführung von Hafenstaatkontrollen gewährleistet.<sup>14</sup>

### **3. Der EU-Rahmen für die Überwachung der Meeresverschmutzung durch Schiffe**

Im Jahr 2008 verabschiedete die EU die **Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie**<sup>15</sup> (MSRR), um saubere, gesunde, produktive und widerstandsfähige Meeresökosysteme zu erhalten und gleichzeitig eine nachhaltigere Nutzung der Meeresressourcen sicherzustellen.

Nach der Richtlinie sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, nationale Meeresstrategien zu erarbeiten, um einen „guten Umweltzustand“ mit Blick auf elf Deskriptoren, darunter Schadstoffe und Abfälle im Meer, zu erreichen oder gegebenenfalls aufrechtzuerhalten. Dieser Zustand sollte bis 2020 erreicht werden. Die Meeresstrategien umfassen regelmäßige Bewertungen der Meeresumwelt, die Festlegung von Zielen und Vorgaben, die Einrichtung von Überwachungsprogrammen und die Einführung von Maßnahmen zur Verbesserung des Zustands der Meeresgewässer. Diese Strategien müssen alle sechs Jahre aktualisiert werden. Da es sich um eine Rahmenrichtlinie handelt, können sich die von den Mitgliedstaaten erarbeiteten Überwachungsprogramme auch auf verschiedene andere EU-, regionale oder internationale Überwachungsmaßnahmen stützen. Die Kommission setzt

<sup>12</sup> Siehe Bemerkungen 41 bis 53 des EuRH.

<sup>13</sup> Siehe Bemerkungen 54 bis 58 des EuRH.

<sup>14</sup> Siehe Bemerkungen 59 bis 61 des EuRH.

<sup>15</sup> Richtlinie 2008/56/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt (Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie) (ABl. L 164 vom 25.6.2008, S. 19), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex:32008L0056>.

sich für die Verbesserung der Überwachungsprogramme der Mitgliedstaaten ein und hat [zwei Berichte](#) veröffentlicht, die den Mitgliedstaaten als Orientierungshilfe bei ihren Überwachungsbemühungen dienen sollen, während sie im Rahmen der gemeinsamen Strategie für die Umsetzung der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie einen kontinuierlichen Dialog führt. Die MSRR wird derzeit überarbeitet.<sup>16</sup>

### III. ANTWORTEN DER KOMMISSION AUF DIE EMPFEHLUNGEN DES EuRH

#### **Empfehlung 1 – Funktionsweise und Wirksamkeit der Instrumente der EMSA verbessern, die der Warnung vor Verschmutzungen dienen**

**(Zieldatum für die Umsetzung: 2027)**

**Die Kommission sollte mit Unterstützung der EMSA**

- a) Leitlinien für die Mitgliedstaaten in Bezug auf zu ergreifende Maßnahmen bereitstellen und Berichterstattungspflichten im Zusammenhang mit CleanSeaNet-Warnmeldungen einführen;**

Die Kommission **nimmt** diese Empfehlung **an**.

Die Kommission wird mit Unterstützung der EMSA weiterhin mit den Mitgliedstaaten zusammenarbeiten, insbesondere im Forum der CleanSeaNet-Benutzergruppe, und sie ermutigen, Maßnahmen zu ergreifen und über die Folgemaßnahmen zu CleanSeaNet-Warnmeldungen (mögliche von CleanSeaNet ermittelte Verschmutzungsereignisse) Bericht zu erstatten. Gemeinsam mit der CleanSeaNet-Benutzergruppe wird eine spezifische Orientierungshilfe für CleanSeaNet erarbeitet. Die Kommission wird mit Unterstützung der EMSA Leitlinien mit detaillierten Vorschriften für das Berichterstattungsverfahren veröffentlichen, damit die Mitgliedstaaten ihren Berichterstattungspflichten ab 2027 nachkommen können.

- b) Technologie und Methodik für Warnmeldungen zu anderen Schadstoffen als Öl entwickeln; und**

Die Kommission **nimmt** diese Empfehlung **an**.

Die Kommission wird mit Unterstützung der EMSA CleanSeaNet ausbauen, damit der Dienst die Mitgliedstaaten auf weitere Arten von Schadstoffen, wie z. B. Abwasser, Müll, verlorene Container, aufmerksam machen kann. Diese Aufgabe ist im Rahmen des Projekts zur Anpassung der von der EMSA betriebenen IT-Instrumente an die Anforderungen der geänderten Richtlinie über die Meeresverschmutzung durch Schiffe vorgesehen. Der Zeitplan für das Projekt ist an den Zeitplan für die Umsetzung der Richtlinie angepasst.

---

<sup>16</sup> Siehe Bemerkungen 73 bis 91 des EuRH.



- c) die Zuverlässigkeit der Verschmutzungswarnungen der EMSA bewerten und der Frage nachgehen, ob die Maßnahmen der Mitgliedstaaten als Reaktion auf die Warnmeldungen wirksam sind.**

Die Kommission **nimmt** diese Empfehlung **an**.

Die Kommission wird die Maßnahmen der Mitgliedstaaten als Reaktion auf CleanSeaNet-Warnmeldungen überwachen und über die Zahl der möglichen Verschmutzungsereignisse, die über CleanSeaNet gemeldet, überprüft und bestätigt werden, Bericht erstatten. Die Informationen über die Zuverlässigkeit von CleanSeaNet werden analysiert, indem sie mit Fällen bestätigter Ereignisse, die von den Mitgliedstaaten gemeldet wurden, verglichen werden, wobei zu beachten ist, dass der Zeitpunkt der Beobachtung und die Art der für die Überprüfung verwendeten Ausrüstung von größter Bedeutung sind, um die Wirksamkeit der Vor-Ort-Überprüfung zu gewährleisten. Die Informationen über die Wirksamkeit der Maßnahmen der Mitgliedstaaten werden durch einen Vergleich der Zahl der überprüften Ereignisse mit der Zahl der Ereignisse, die bestätigt wurden, ermittelt. Eine solche Analyse kann erst erfolgen, wenn die neuen Berichterstattungspflichten für die Mitgliedstaaten verbindlich werden, d. h. nach Ablauf der Umsetzungsfrist im Juli 2027. Es wird erwartet, dass bis Ende 2027 vorläufige Daten zur Bewertung der Zuverlässigkeit von Warnmeldungen zur Verfügung stehen, da die Richtlinie dann erst fünf Monate umgesetzt sein wird. Diese Angaben werden unvollständig sein, da die erste Berichterstattungsfrist für Informationen über Sanktionen, die im vorangegangenen Kalenderjahr im Falle eines bestätigten Ereignisses verhängt wurden, am 30. Juni 2028 endet.

## **Empfehlung 2 – Die Überwachung der gemäß den EU-Richtlinien vorgeschriebenen mitgliedstaatlichen Kontrollen verstärken**

**(Zieldatum für die Umsetzung: 2028)**

**Die Kommission sollte mit Unterstützung der EMSA darauf hinwirken, dass die Mitgliedstaaten ihre Berichterstattung über die Einhaltung der Anforderungen der EU-Richtlinien zur Durchführung von Kontrollen und zur Verhängung von Sanktionen verbessern, z. B. durch Festlegung von Fristen für die Berichterstattung, Berichtsformaten und Indikatoren.**

Die Kommission **nimmt** diese Empfehlung **an**.

In Bezug auf die Richtlinie über die Meeresverschmutzung durch Schiffe wird die Kommission mit Unterstützung der EMSA ein neues Berichterstattungsinstrument für die Umsetzung der geänderten Richtlinie über die Meeresverschmutzung durch Schiffe einrichten, um zu überprüfen, ob die Mitgliedstaaten mögliche Ereignisse untersuchen und in Fällen, in denen die Verschmutzung bestätigt und der Verursacher ermittelt wurde, Sanktionen verhängen. Die Frist für die Berichterstattung endet jedes Jahr am 30. Juni für die im vorangegangenen Kalenderjahr verhängten Sanktionen. Die Kommission wird mit Unterstützung der EMSA ein Berichtsformat ausarbeiten und der Öffentlichkeit eine Reihe von Indikatoren für die Meeresverschmutzung durch Schiffe zur Verfügung stellen. Die neuen Indikatoren können erst nach Inkrafttreten der neuen Berichterstattungspflichten, d. h. Ende 2028, wenn die ersten Berichte vorliegen, veröffentlicht werden.

In Bezug auf Hafenstaatkontrollen ist in der geänderten Richtlinie eine verstärkte Schulung der Besichtigter der Mitgliedstaaten vorgesehen, um die Qualität der Überprüfungen zu verbessern, außerdem wird die Frist, innerhalb derer die Mitgliedstaaten, die die Überprüfungen durchführen, ihre

Überprüfungsberichte an die EU-Datenbank übermitteln müssen, verkürzt und auf 72 Stunden festgesetzt.

## **Empfehlung 3 – Weiterverfolgung von Fragen im Zusammenhang mit der Ausweitung von EU-finanzierten Projekten**

**(Zieldatum für die Umsetzung: 2026)**

**Die Kommission sollte gemeinsam mit den Mitgliedstaaten Fragen im Zusammenhang mit der Ausweitung von EU-finanzierten Projekten zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe weiterverfolgen.**

Die Kommission **nimmt** diese Empfehlung **teilweise an**.

Wie vom EuRH hervorgehoben, werden mehrere EU-Förderprogramme zur Finanzierung von Projekten zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe genutzt. Hingegen gibt es keine EU-Förderprogramme, die ausschließlich der Meeresverschmutzung durch Schiffe vorbehalten sind. Diese Empfehlung muss daher bei jedem Finanzierungsprogramm berücksichtigt werden, das Projekte zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe umfasst.

Im Rahmen des Europäischen Meeres- und Fischereifonds und des EMFAF werden die meisten Projekte zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von der Kommission und den Mitgliedstaaten gemeinsam verwaltet. Die Kommission wird mit den Mitgliedstaaten zusammenarbeiten und die Frage der Ausweitung als ständigen Tagesordnungspunkt bei den Sitzungen zur Jährlichen Leistungsüberprüfung des EMFAF zur Sprache bringen, um die Verwendung von Mitteln für Projekte wie die in Anhang VI dieses Berichts des EuRH genannten Projekte und deren Ausweitung zu fördern. Die Bewertung von Fragen im Zusammenhang mit der Ausweitung von Projekten bleibt jedoch in der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten.

Im Rahmen von Horizont Europa liegt der Schwerpunkt der Partnerschaft für eine nachhaltige blaue Wirtschaft darauf, die Auswirkungen der blauen Wirtschaft auf die Meeres- und Küstenumwelt im Allgemeinen zu verringern. Ohne das Problem der Meeresverschmutzung durch Schiffe im Rahmen einer spezifischen Maßnahme gezielt anzugehen, wird sie zu innovativen und nachhaltigen Konzepten für kleine und mittlere Schiffe und Sportboote beitragen, wie in der strategischen Forschungs- und Innovationsagenda 2024 dargelegt.<sup>17</sup> Die EU-Mission „Wiederbelebung unserer Ozeane und Gewässer“ zielt ebenfalls darauf ab, die Verschmutzung von Ozeanen, Meeren und Gewässern zu verringern und eine CO<sub>2</sub>-neutrale blaue Wirtschaft zu fördern.<sup>18</sup> Im Rahmen der Partnerschaft für eine nachhaltige blaue Wirtschaft und der EU-Mission „Wiederbelebung unserer Ozeane und Gewässer“ wird die Kommission die Fragen prüfen, die sich auf die Ausweitung der geförderten Projekte auswirken, da dies Teil ihrer Kernziele ist.

Aufgrund der spezifischen Konzeption der anderen Finanzierungsprogramme, die Projekte zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe umfassen können, ist die Kommission nicht in der Lage, die Empfehlung für diese Programme umzusetzen.

---

<sup>17</sup> [sustainable\\_blue\\_economy\\_partnership\\_strategic\\_research\\_and\\_innovation\\_agenda\\_2024.pdf](#) (Seite 8).

<sup>18</sup> [Restore our Ocean and Waters – European Commission](#).

## **Empfehlung 4 – Die Berichterstattung und Überwachung im Hinblick auf den Umweltzustand von Meeresgewässern verbessern**

**(Zieldatum für die Umsetzung: 2027)**

**Die Kommission sollte die von den Mitgliedstaaten vorgenommene Überwachung in Bezug auf Schadstoffe und Abfälle im Meer sowie die entsprechende Berichterstattung an die Kommission stärker vereinheitlichen. Dazu gehört auch der Zugang zu vergleichbaren zugrunde liegenden Daten, um die Fortschritte beim Zustand der Meeresumwelt besser messen zu können.**

Die Kommission **nimmt** diese Empfehlung **an**.

Die Kommission arbeitet bereits mit den Mitgliedstaaten zusammen, um die Harmonisierung der Überwachung und Berichterstattung im Rahmen der gemeinsamen Strategie für die Umsetzung der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie zu verbessern. Die Kommission wird die Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten fortsetzen, um dies weiter zu verbessern. Die Kommission bewertet derzeit die Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie und wird dabei auch die Überwachungs- und Berichterstattungspflichten berücksichtigen. Die Kommission könnte Vorschläge für die erforderlichen Änderungen der Rechtsvorschriften unterbreiten; sie kann aber dem Ergebnis der Folgenabschätzung nicht vorgreifen. Mit ihren Rahmenprogrammen für Forschung und Innovation hat die EU eine Reihe von Projekten finanziert, die unter anderem darauf abzielen, die Überwachung und Bewertung der Plastikverschmutzung zu harmonisieren. Im [Strategieplan 2025-2027 für Horizont Europa](#) wird auch die Notwendigkeit bekräftigt, die Verschmutzung von Süß- und Meeresgewässern von der Quelle bis zum Meer zu bekämpfen und zu überwachen. Die Kommission ist bestrebt, die Verbindung zwischen Forschung und Politikgestaltung und -umsetzung kontinuierlich zu stärken, und unterstützt nachdrücklich die Übernahme der Projektergebnisse in die Umsetzung der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie.