



Brüssel, den 31.7.2018  
COM(2018) 564 final

**BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN  
RAT**

**Halbzeitbewertung der Verordnung (EU) Nr. 911/2014 über die mehrjährige  
Finanzierung der Maßnahmen der Europäischen Agentur für die Sicherheit des  
Seeverkehrs im Bereich des Eingreifens bei Meeresverschmutzung durch Schiffe und  
durch Öl- und Gasanlagen**

{SWD(2018) 394 final}

## **EINLEITUNG**

Nach Artikel 7 der Verordnung (EU) Nr. 911/2014<sup>1</sup> muss die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Durchführung der vorstehenden Verordnung vorlegen und eine Halbzeitbewertung der Maßnahmen der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (European Maritime Safety Agency – EMSA) im Bereich des Eingreifens bei Meeresverschmutzung durch Schiffe und durch Öl- und Gasanlagen vornehmen.

In dem Bericht und seinem Anhang werden die Ergebnisse der Verwendung des Unionsbeitrags belegt sowie eine Bewertung der Fähigkeit der Agentur vorgelegt, ihre Aufgaben wirkungsvoll und kostengünstig zu erfüllen.

Die Ergebnisse werden von der Kommission und dem Verwaltungsrat der Agentur bei der Erörterung einer etwaigen Neuausrichtung der Mittelzuweisung und der Maßnahmen im Rahmen der Festlegung der Jahres- und der Mehrjahresprogramme der Agentur herangezogen werden.

## **HINTERGRUND**

Schwere Ölverschmutzungen fügen der Meeresumwelt, den Küsten und den Bürgerinnen und Bürgern Schaden zu. Tankschiffe wie die Torrey Canyon (1967), die Amoco Cadiz (1978), die Erika (1999) und die Prestige (2002) haben ökologische Katastrophen verursacht. Die Deepwater Horizon (2010) hat der Welt im Golf von Mexiko vor Augen geführt, welche großen Risiken mit Öl- und Gasanlagen sowie mit Explorationsbohrungen verbunden sind. Die gesteigerte Sensibilisierung für die sozio-ökonomischen und ökologischen Auswirkungen von Ölverschmutzungen<sup>2</sup> hat dazu beigetragen, dass sich im Laufe der Zeit in den Mitgliedstaaten und der Industrie die Strukturen für die Vorsorge gegen und das Eingreifen bei Ölverschmutzungen erheblich weiterentwickelt haben.

Im Nachgang zur Havarie der Prestige, die zutage brachte, wie mangelhaft die Kapazitäten für die Ölbergung zur See zum damaligen Zeitpunkt in Europa waren, wurde der Beschluss gefasst, Maßnahmen auf EU-Ebene zu ergreifen und eine zusätzliche Kapazität zu schaffen, die die Küstenstaaten in Europa dabei unterstützen soll, große Ölverschmutzungen rasch, wirksam und gründlich zu bekämpfen. Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs wurde 2004 mit der Bereitstellung dieser Aufstockungskapazität beauftragt. Durch diese Mittel sollten keine nationalen Ressourcen (weder auf nationaler noch auf regionaler Ebene) ersetzt, sondern die notwendigen zusätzlichen Kapazitäten bei einem Vorkommnis größeren Ausmaßes bereitgestellt werden.

---

<sup>1</sup> Verordnung (EU) Nr. 911/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über die mehrjährige Finanzierung der Maßnahmen der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs im Bereich des Eingreifens bei Meeresverschmutzung durch Schiffe und durch Öl- und Gasanlagen (ABl. L 257 vom 28.8.2014).

<sup>2</sup> So werden die Kosten für den Einsatz zur Beseitigung der Küstenverschmutzung infolge der durch die Prestige verursachten Ölpest in der Studie, die die Fundación Barrie de la Maza im Jahr 2003 über diesen Vorfall veröffentlichte, auf rund 2,5 Mrd. EUR geschätzt, wovon ungefähr 2,2 Mrd. EUR in den ersten zwei Jahren verausgabt wurden. Verschiedene andere Autoren (Vereinigungen und Verbände von Wirtschaftswissenschaftlern in Galizien) schätzten den wirtschaftlichen Schaden, der während eines Zeitraums von zehn Jahren entstanden ist, insgesamt auf rund 5 Mrd. EUR.

Nach dem Untergang der Offshore-Ölbohrplattform Deepwater Horizon folgte man der gleichen Logik, wonach die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs bei größeren Katastrophen für ein Eingreifen bereitstünde, ohne jedoch die vorrangige Verantwortung der Öl- und Gasindustrie zur Unterhaltung eigener Eingreifstrukturen zu ersetzen.

In den letzten Jahren haben sich in den Gewässern der EU keine größeren Katastrophen ereignet, was in erster Linie auf die Fortschritte zurückzuführen ist, die hinsichtlich des Sicherheits- und Vorsorgeniveaus erzielt wurden, das als das gemeinsame Bestreben privater Interessensträger, nationaler Seebehörden, internationaler Regelungen und der Unionspolitik angesehen wird. Die Entwicklung und wirksame Umsetzung des auf die Sicherheit des Seeverkehrs bezogenen Besitzstands der Union, wodurch die einheitliche Durchsetzung strenger Normen ermöglicht wird, hat bahnbrechende Veränderungen im Hinblick auf die Gefahr der Ölverschmutzung von EU-Gewässern und das Risiko der Meeresverschmutzung in der EU herbeigeführt.

Allerdings haben mehrere Vorkommnisse, wie z. B. der Untergang des Tankschiffs Agia Zoni II in griechischen Gewässern im September 2007, gezeigt, wie wichtig die Aufrechterhaltung vielfältiger und wirksamer Kapazitäten für das Eingreifen bei Ölverseuchungen ist. Ferner gibt es Belege dafür, dass die Risiken, die mit dem Öltransport, den Offshore-Erdöl- und -Erdgasaktivitäten, dem kontinuierlichen Wachstum des Seeverkehrs, der Expansion der Explorationsbohrungen und der Erdöl- und Erdgasförderung verbunden sind, nach wie vor bestehen.

#### **MAßNAHMEN DER EUROPÄISCHEN AGENTUR FÜR DIE SICHERHEIT DES SEEVERKEHRS FÜR DAS EINGREIFEN BEI VERSCHMUTZUNGSEREIGNISSEN**

Laut ihrer Gründungsverordnung<sup>3</sup> hat die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs die folgenden Aufgaben:

- kostenwirksame Unterstützung der Mechanismen, über die die Mitgliedstaaten für das Eingreifen bei Verschmutzungsereignissen verfügen, indem sie auf Anfrage zusätzliche Kapazitäten bereitstellt;
- technische und wissenschaftliche Unterstützung der Mitgliedstaaten und der Kommission im Bereich der durch Schiffe und durch Öl- und Gasanlagen verursachten Meeresverschmutzung.

#### ***Dienstleistungen für das Eingreifen bei Ölverschmutzungen***

Das Netz der von der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs unterhaltenen abrufbereiten Ölbekämpfungsschiffe wird seit 2005 durch jährliche Ausschreibungen aufgebaut und gepflegt. Dieser Dienst beruht auf der langfristigen Charterung von Handelsschiffen, die ausgerüstet wurden, um im Bedarfsfall als Ölbekämpfungsschiffe eingesetzt zu werden. Wenn sie nicht zur Bekämpfung einer Ölverseuchung benötigt werden, werden sie für die üblichen Handelsgeschäfte eingesetzt, und zwar unter der Voraussetzung, dass sie innerhalb eines Radius von 24 Stunden bleiben, der ihnen das schnelle Eingreifen im Notfall erlaubt. Dieser Dienst ergänzt die Ressourcen und Mittel, die auf nationaler und regionaler Ebene bereits geschaffen und eingerichtet wurden.

---

<sup>3</sup> Verordnung (EU) Nr. 100/2013 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (ABl. L 39 vom 9.2.2013).

Nachdem ihr Mandat 2013 auf den Einsatz bei Verschmutzungen durch Öl- und Gasanlagen ausgeweitet wurde, baute die Agentur die Eingreifkapazitäten ihrer Schiffsflotte aus. Dies geschah in erster Linie dadurch, dass die Anlagen in den Gebieten, in denen diese Methode zur Bekämpfung der Verschmutzung seitens der Küstenstaaten zugelassen ist, um einige Kapazitäten für das Versprühen von Dispersionsmitteln erweitert und die Fähigkeiten der Schiffe für den Umgang mit explosionsfähigen und dampfförmigen Atmosphären verbessert wurden<sup>4</sup>. Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs legte Vorräte von Dispersionsmitteln an und stellte Systeme für deren Anwendung auf See bereit, die in erster Linie für den Einsatz bei größeren Verseuchungen durch Öl- oder Gasanlagen gedacht sind, aber auch bei Verschmutzungen durch Schiffe zur Anwendung kommen können.

Eine weitere Fortentwicklung der Eingreifkapazitäten der Agentur besteht in der Umsetzung des Programms zur Bereitstellung von Unterstützungsleistungen, die auf die Ausrüstungen bezogen sind (Equipment Assistance Service). Dieses Programm zielte darauf ab, das Instrumentarium, über das die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs für das Eingreifen bei Verschmutzungsereignissen verfügt, durch die Bereitstellung von alleine operierenden spezialisierten Geräten vielfältiger zu gestalten. Seit 2016 ist jeweils ein Lager mit derartigen Gerätschaften in der Nord- und in der Ostsee errichtet worden.

Ende 2016 umfasste die Kapazität der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs die folgenden Mittel zur Bekämpfung von Ölverschmutzungen:

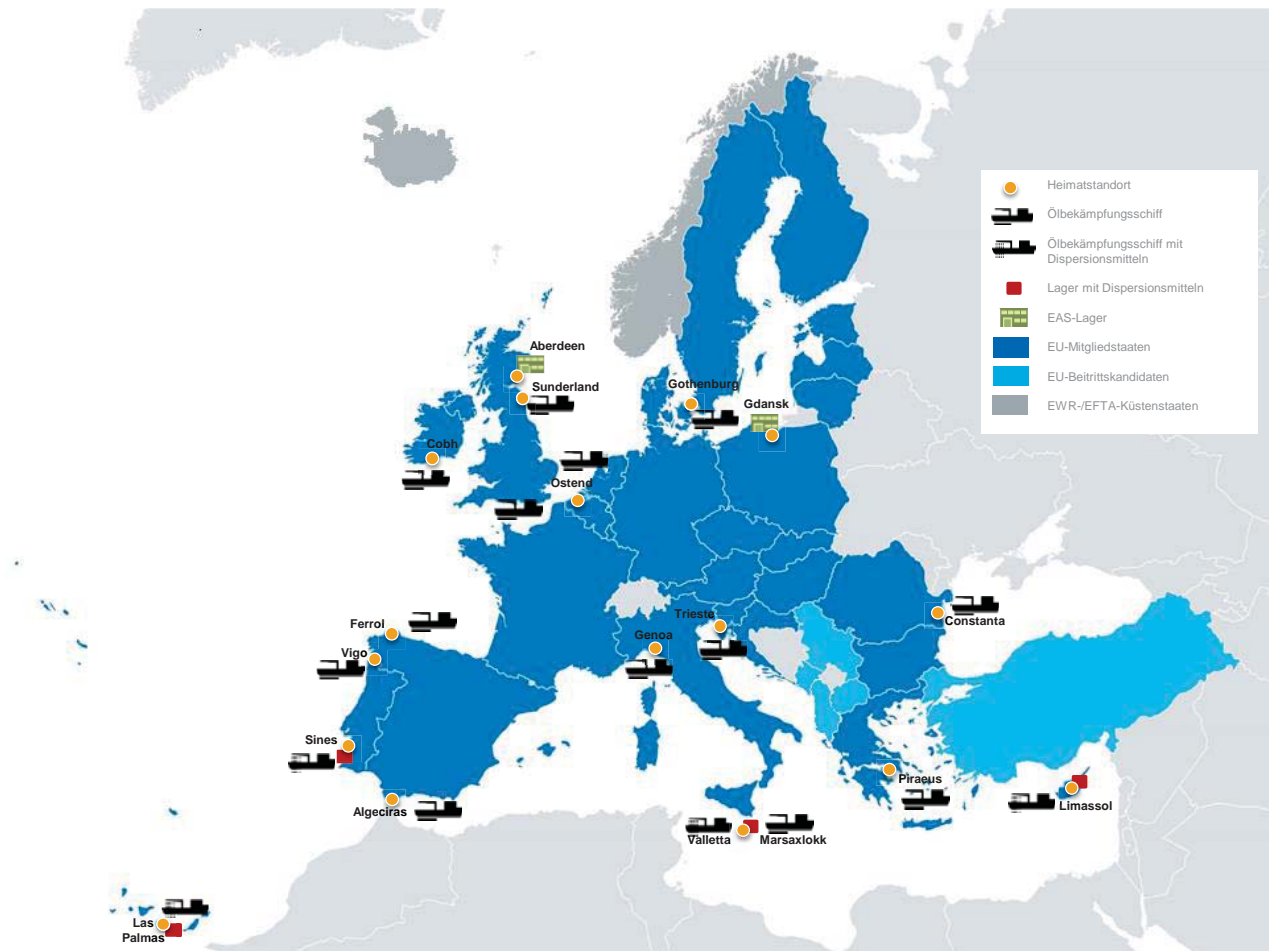
- 17 vollständig ausgestattete abrufbereite Ölbekämpfungsschiffe zur mechanischen Ölbeseitigung, von denen vier zusätzlich mit einem Mechanismus für das Versprühen von Dispersionsmitteln ausgerüstet sind;
- vier Vorratslager mit Dispersionsmitteln;
- zwei Lager für den Equipment Assistance Service.

Abbildung 1 zeigt die Verteilung der Einrichtungen der EMSA für das Eingreifen bei Verschmutzungen Ende 2016.

**Abbildung 1: Verteilung der Einrichtungen der EMSA für das Eingreifen bei Verschmutzungen in den europäischen Gewässern, Stand Ende 2016**

---

<sup>4</sup> Bei frischen und kontinuierlichen Öleinleitungen aus Offshore-Anlagen entstehen dampfförmige und explosionsfähige Atmosphären. Für den Einsatz in der Nähe von Verseuchungsquellen und um Unfällen vorzubeugen, müssen die Schiffe und Ausrüstungen dahingehend angepasst werden, dass sie einem Flammpunkt von unter 60° standhalten können.



Quelle: Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs

### CleanSeaNet

Neben der unfallbedingten Ölverschmutzung stellt die versehentliche oder vorsätzliche illegale Einleitung von Öl (und anderen Schadstoffen) in die Meeresumwelt eine der Hauptquellen der Meeresverschmutzung dar, die zwar weniger sichtbar, aber mindestens ebenso schädlich ist. Mit Verabschiedung der Richtlinie 2005/35/EG über die Meeresverschmutzung durch Schiffe<sup>5</sup> wurde das Entdecken von Verschmutzungen einschließlich der illegalen Einleitung von Öl auf See als neuer Bestandteil der Eingreifkapazitäten der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs in den Aufgabenbereich der Agentur aufgenommen. In der Folge wurde 2007 CleanSeaNet errichtet, ein satellitengestützter Dienst für das Entdecken von Ölverschmutzungen und die Durchführung entsprechender Überwachungsmaßnahmen.

Wenn in den Gewässern eines Mitgliedstaats eine potenzielle Ölverschmutzung entdeckt wird, wird dem betreffenden Staat eine Warnmeldung übermittelt. Bei Ölverschmutzungen, die eine hohe Alarmstufe auslösen, kann der Unterstützungsdienst der EMSA für den Seeverkehr (EMSA Maritime Support Service) den jeweiligen Küstenstaat anrufen, um sicherzustellen, dass die Warnmeldung eingegangen ist, und um zusätzliche Unterstützung

<sup>5</sup> Richtlinie 2009/123/EG vom 21. Oktober 2009 zur Änderung der Richtlinie 2005/35/EG über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen für Verstöße (ABl. L 280 vom 27.10.2009).

anzubieten. Die analysierten Satellitenbilder werden den nationalen Kontaktstellen fast in Echtzeit – weniger als 30 Minuten nach Aufnahme des Bildes – zur Verfügung gestellt. Dieser Dienst umfasst auch die Identifizierung etwaiger Meeresverschmutzer durch den Abgleich des Satellitenbilds mit Informationen über den Schiffsverkehr. Nachdem die nationale Behörde diese angereicherten Informationen erhalten hat, entscheidet sie, welche operativen Maßnahmen angemessen sind, ob sie etwa ein Flugzeug zur Überprüfung der Ölverschmutzung in das Gebiet entsendet oder eine Inspektion des betreffenden Schiffes im nächsten Anlaufhafen beantragt.

### ***Maßnahmen, die auf gefährliche und schädliche Stoffe bezogen sind***

Was die durch Schiffe verursachte Verunreinigung des Meeres mit Chemikalien anlangt, führte die Notwendigkeit, sich mit den Risiken zu befassen, die mit dieser Art der Meeresverschmutzung verbunden sind, dazu, dass Konsultationen mit den Mitgliedstaaten und der Kommission durchgeführt wurden, und dass der Beschluss gefasst wurde, wonach sich das Eingreifen der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs im Notfall schwerpunktmäßig auf die rasche Bereitstellung von Fachinformationen und die zeitnahe fachliche Beratung über chemische Stoffe konzentrieren sollte, um die Entscheidungsfindung der ersuchenden Partei zu unterstützen. Die wichtigste Herausforderung, der sich die Helfer bei einem Chemiezwischenfall gegenübersehen, besteht in der Tat darin, Zugang zu den Frachtdaten sowie fachlichen Rat für das konkrete Eingreifen beim jeweiligen Notfall zu erhalten, und zwar einschließlich einer kurzen Risikoabschätzung, da chemische Stoffe nicht nur als Massengut, sondern auch in kleine Posten verpackt befördert werden und die Chemikalien miteinander reagieren können, wenn sie miteinander in Kontakt kommen.

### **ZIEL DER VERORDNUNG (EU) NR. 911/2014**

Um dieses Maßnahmenpaket für das Eingreifen bei Meeresverschmutzungen zu unterstützen, hat die Kommission die Tatsache gewürdigt, dass die Agentur in der Lage sein sollte, langfristige finanzielle Verpflichtungen einzugehen, um der Kommission und den Mitgliedstaaten dauerhaft eine angemessene operative Unterstützung zu bieten, indem sie Dienstleistungen der Industrie nutzt. Deshalb schlug die Kommission 2005 vor<sup>6</sup>, einen mehrjährigen Finanzrahmen für die Maßnahmen zu schaffen, die die Agentur für das Eingreifen bei Meeresverschmutzungen unterhält. Die Mittelausstattung für den ersten Zeitraum 2007-2013 belief sich auf 154 Mio. EUR. Die Mittelausstattung für den aktuellen Zeitraum 2014-2020 ist mit 160,5 Mio. EUR etwas höher, um der Erweiterung des Mandats der Agentur auf Meeresverschmutzungen durch Öl- und Gasanlagen Rechnung zu tragen.

Durch die mehrjährige Perspektive gemäß der Verordnung (EU) Nr. 911/2014 sollte Rechtssicherheit und ein solider Rahmen dafür geschaffen werden, dass die Agentur Verträge mit mehrjähriger Laufzeit mit der Industrie schließen kann, und zwar sowohl in Bezug auf abrufbereite Ölbekämpfungsschiffe, als auch für die Umsetzung von CleanSeaNet.

---

<sup>6</sup> KOM(2005) 210 endgültig/2: Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die mehrjährige Finanzierung der Maßnahmen der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs im Bereich der Meeresverschmutzung durch Schiffe und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002.



## **ERGEBNISSE DER HALBZEITBEWERTUNG**

Die Analyse, die die Kommission, unterstützt durch eine externe Studie<sup>7</sup>, vornahm, hat gezeigt, dass sich die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs in Einklang mit ihrem Mandat zur Aufstockung der Kapazitäten der Mitgliedstaaten und unter Berücksichtigung der in der Industrie vorhandenen Ressourcen auf Maßnahmen konzentrierte, die die vorhandenen Ressourcen auf kosteneffiziente Art ergänzten. Im speziellen Fall der mit Öl- und Gasanlagen verbundenen Risiken, bei denen potenziell größere Mengen ausgelaufenen Öls ins Meer eingeleitet werden und die Einleitung länger anhält<sup>8</sup>, ist es der Agentur gelungen, ihre Eingreifkapazitäten an die Erfordernisse derartiger Verseuchungen anzupassen.

Es sollte noch darauf hingewiesen werden, dass die Analyse durch das schwierige Unterfangen, die Wirksamkeit, die Leistungsfähigkeit, die Sachdienlichkeit und den Mehrwert einer Kapazität zu beurteilen, bei der es sich im Wesentlichen um eine Reserve für umfangreichere Ölverseuchungen handelt und die deshalb erst bei einem Verschmutzungsereignis größeren Ausmaßes mobilisiert wird, Einschränkungen unterworfen war.

Was die Beurteilung der sozio-ökonomischen und der ökologischen Auswirkungen der Maßnahmen der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs auf europäischer Ebene anbelangt, ist bei der Einschätzung des Umfangs der sozio-ökonomischen und ökologischen Schäden, die durch die Dienstleistungen vermieden werden können, die die Agentur im Rahmen ihres Eingreifens bei Meeresverschmutzungen erbringt, äußerste Sorgfalt geboten, da es sich in der Vergangenheit gezeigt hat, dass erhebliche Unterschiede zwischen den Schadensschätzungen und dem tatsächlich ermittelten Wert der Schäden sowie dem geleisteten Schadenersatz bestehen<sup>9</sup>.

### ***Dienstleistungen für das Eingreifen bei Ölverschmutzungen***

Angesichts der beträchtlichen Finanzausstattung, die für das Netz abrufbereiter Ölbekämpfungsschiffe zur Verfügung steht und den größeren Teil des für das Eingreifen bei Verschmutzungsereignissen vorgesehenen Budgets der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs ausmacht, wurde besonderer Wert auf die Analyse der Leistungsfähigkeit dieses Systems gelegt. Die Versuche, die Kostenwirksamkeit des bestehenden Modells gecharterter Schiffe zu beurteilen, legen nahe, dass die Maßnahmen, die die Agentur unterhält, um bei Ölverseuchungen eingreifen zu können, kosteneffizient sein dürften, wenn man sie mit den wirtschaftlichen Folgen vergleicht, die entstünden, wenn die Agentur nicht über die Fähigkeit verfügen würde, in angemessener Weise auf eine Ölverseuchung zu reagieren und zu verhindern, dass das Öl die Küste erreicht<sup>10</sup>. Des Weiteren

---

<sup>7</sup> Studie über die Kostenwirksamkeit und Leistungsfähigkeit der Dienstleistungen der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs bei der Bekämpfung von Ölverschmutzungen, Abschlussbericht für die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs, Vertrag Nr. EMSA/NEG/08/2016, April 2017.

<sup>8</sup> Für Vergleichszwecke sei angemerkt, dass bei der Havarie der Deepwater Horizon 800 000 Tonnen Öl ins Meer flossen, während bei der Erika 20 000 Tonnen und bei der Prestige 64 000 Tonnen ausgelaufen sind.

<sup>9</sup> So wurde der durch die Havarie der Erika verursachte Schaden in verschiedenen Studien auf insgesamt 1 370 Mio. EUR geschätzt, während der anerkannte Gesamtschaden auf der Grundlage der geleisteten Schadenersatzzahlungen im Bereich von 322,5 Mio. EUR anzusiedeln ist.

<sup>10</sup> Verglichen mit den durchschnittlichen Kosten der Bergung einer Tonne Öl an der Küste, die sich auf 5744 EUR belaufen (auf der Basis von Daten, die über historische Kosten verfügbar sind), liegen die Gesamtkosten für die Bergung einer Tonne Öl auf See durch die Ölbekämpfungsschiffe der Agentur zwischen 287 EUR und 681 EUR und sind somit zwanzig bis achtmal niedriger.

kann die Schlussfolgerung gezogen werden, dass die Agentur die mit ihrem Mandat verbundenen Anforderungen im Rahmen (und bis zur Höhe) des ihr für diese Zwecke zugewiesenen Budgets in kostenwirksamer Weise erfüllt. Diese Schlussfolgerung beruht auf der Tatsache, dass das von der Agentur derzeit erzielte Leistungsniveau durch keines der in der externen Studie beschriebenen realisierbaren Alternativmodelle zu niedrigeren Kosten erreicht werden könnte.

Diese Schlussfolgerung wird durch die verschiedenen Evaluierungen der Maßnahmen, die die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs in diesem Bereich durchführt, und durch die Rückmeldungen relevanter Akteure bekräftigt. Der (operative) Mehrwert eines derartigen Rahmens wurde bestätigt. Die technischen Spezifikationen der Dienstleistungen für die Ölbergung auf See, die durch das Netz abrufbereiter Ölbekämpfungsschiffe bereitgestellt werden, wurden als zweckmäßig anerkannt.

Die folgenden Tabellen veranschaulichen, auf welche Art und Weise die nationalen Kapazitäten der Mitgliedstaaten durch die Mittel und Ressourcen der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs aufgestockt werden. Entsprechend ihrem Mandat richtet die Agentur ihr Augenmerk auf Einsatzmittel, die für Verseuchungen erheblichen Ausmaßes bestimmt sind, wobei die Mitgliedstaaten diese Investitionen auf nationaler Ebene nicht hätten leisten können.

**Tabelle 1: Die Ölbekämpfungsschiffe der Mitgliedstaaten und der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA)**

Lagerkapazität	Anzahl der Schiffe		Lagerkapazität (m <sup>3</sup> )	
	Mitgliedstaaten und EFTA (MS)	EMSA	MS	EMSA
< 200 m <sup>3</sup>	172	0	8861	0
200 m <sup>3</sup> - 700 m <sup>3</sup>	56	0	17 311	0
700 m <sup>3</sup> - 1500 m <sup>3</sup>	23	1	24 935	997
< 1500 m <sup>3</sup>	19	17	70 553	62 475

Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs nahm in Übereinstimmung mit ihrem Mandat Ölbekämpfungsschiffe mit großen Lagerkapazitäten unter Vertrag und stellte so sicher, dass die Schiffe weniger häufig einen Hafen anlaufen müssen, um geborgenes Öl abzuladen, wodurch die Dauer der Ölbergung auf See optimiert wird. Anders ausgedrückt entsprechen die Lagerkapazitäten der 17 Ölbergungsschiffe der Agentur fast den Lagerkapazitäten der Schiffe sämtlicher Mitgliedstaaten mit vergleichbaren Fähigkeiten.

**Tabelle 2: Die Ölbekämpfungsausrüstungen der Mitgliedstaaten und der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA)**

	Anzahl	
	Mitgliedstaaten	EMSA
Systeme zur Eindämmung und Bergung	16	12
Wehrsperrren	2	2
Feuersperrren	1	8
Schwenkarme	12	19
Dispersionmittel (Tonnen)	~ 3500	800



Darüber hinaus hat die Studie, die zur Unterstützung der Halbzeitbewertung durchgeführt wurde, bemerkenswerterweise gezeigt, dass die Dienste, die die Agentur zur Aufstockung nationaler und privater Ressourcen für die Bekämpfung von Ölverschmutzungen vorhält, allem Anschein nach keinerlei negative Auswirkungen auf das Niveau der Vorsorge haben, die von den EU-Mitgliedstaaten und den EFTA-Ländern betrieben wird. Dieser Aspekt blieb im untersuchten Zeitraum konstant und der Trend wird allem Anschein nach bis 2020 anhalten.

### *CleanSeaNet*

Was CleanSeaNet, den satellitengestützten Dienst für die Aufdeckung von Ölverschmutzungen, anlangt, kommt die Bewertung zu dem Schluss, dass er einen maßgeblichen Beitrag leistet und ein nützliches Instrumentarium für die Mitgliedstaaten darstellt. Es ist am besten, wenn dieser Dienst auf EU-Ebene angesiedelt ist, somit alle europäischen, aber auch außereuropäische, Meeresgewässer erfasst und dadurch einen erheblichen Mehrwert erbringt. CleanSeaNet stellt sicher, dass die Entwicklungstendenzen, die im Hinblick auf das Einleiten und den Ausfluss von Schadstoffen zu beobachten sind, sowie die abschreckende und vorbeugende Wirkung, die durch das Programm zur Überwachung von Öleinleitungen erzielt wird, einheitlich beurteilt und in der Gesamtschau betrachtet werden. Angesichts des anhaltenden Ausmaßes der vorsätzlich oder versehentlich begangenen Öleinleitungen in die Gewässer der EU stellt der Dienst einen unverzichtbaren Faktor im Hinblick auf die Belange des Schutzes der Meeresumwelt und die derzeitigen Entwicklungen dar. Darüber hinaus steht CleanSeaNet, gepaart mit dem Erdbeobachtungsprogramm Copernicus, im Hinblick auf die Meeresüberwachung in Einklang mit einem weitgefächerten Spektrum anderer EU-Politiken.

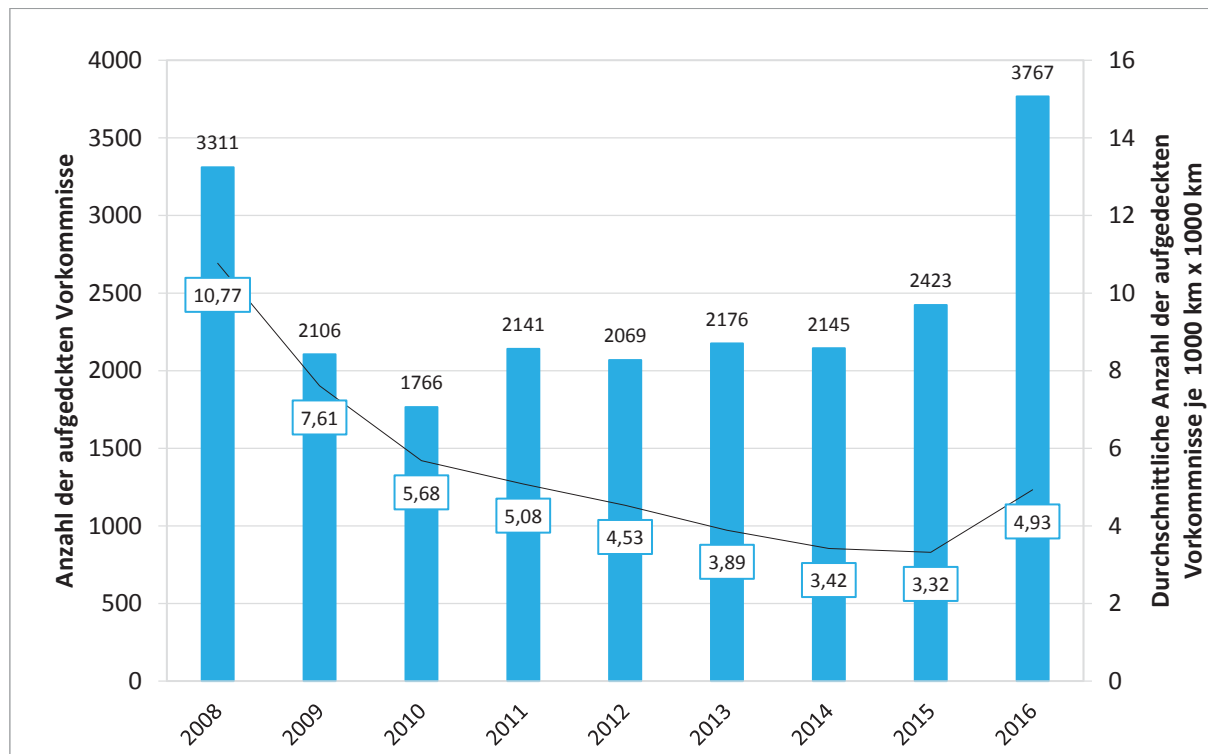
Der Einsatz von Satelliten der Europäischen Weltraumagentur führte zu erheblichen Kosteneinsparungen aufseiten von CleanSeaNet, da die Lizenzen unentgeltlich zur Verfügung stehen. So nahmen die Kosten, die dem Dienst für die Überwachung von 1000 km<sup>2</sup> Meeresoberfläche entstanden, im Zeitraum 2014-2016 annähernd um 22 % ab. Seit dem zweiten Halbjahr 2016 hat die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs verhältnismäßig gesehen stets größere Mengen an Sentinel-1-Produkten zur Erdbeobachtung geordert, wobei diese Mengen in den kommenden Jahren weiter zunehmen dürften. Dank des Einsatzes von Sentinel 1-A und Sentinel 1-B kann CleanSeaNet eine bessere Satellitenabdeckung erreichen und gleichzeitig seine Kosten senken.

Was die abschreckende und vorbeugende Wirkung von CleanSeaNet anlangt, so wird durch Abbildung 2 veranschaulicht, dass die Gesamtentwicklung der Anzahl möglicher Öleinleitungen, die pro überwachter Million Quadratkilometer entdeckt wurden, während des größten Teils des letzten Zehnjahreszeitraums von Jahr zu Jahr zurückgegangen ist. Der ausgeprägte jährliche Rückgang im Zeitraum 2008-2010 fiel mit dem Wirtschaftsabschwung zusammen und deckt sich mit einem gesteigerten Bewusstsein für die Problematik der Meeresverschmutzung sowie mit einem besseren Angebot an Hafenauffangeinrichtungen auf dem gesamten Kontinent, wobei dieser Rückgang im Zeitraum 2010-2015 langsamer vorstättenging.

2016 kehrte sich dieser Trend um und es war eine Zunahme der aufgedeckten möglichen Öleinleitungen zu beobachten. Es gibt eine ganze Reihe möglicher Ursachen dafür, weshalb sich dieser Trend 2016 gewendet haben kann. So wurde mit dem Einsatz der Sentinel-1-Satelliten begonnen, was zur Verbesserung der Aufklärungskapazitäten führte, ferner wurde die Planung von CleanSeaNet optimiert und schließlich kam es zu einem Anstieg des Seefrachtverkehrs, auf den die Zunahme der festgestellten Öleinleitungen zurückgeführt

werden könnte, wobei dieser Anstieg im geringeren Umfang zur Umkehrung des Trends beigetragen haben dürfte.

**Abbildung 2: CleanSeaNet 2008 – 2016: Entwicklungstendenzen bezüglich der festgestellten möglichen Verschmutzungsvorkommnisse**



Quelle: Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs

### **Maßnahmen, die auf gefährliche und schädliche Stoffe bezogen sind**

Was die auf gefährliche und schädliche Stoffe bezogenen Maßnahmen anlangt, für die ein geringerer Teil des Finanzbeitrags der Union aufgewendet wird, kommt die Halbzeitbewertung zu dem Schluss, dass diese Aktivitäten, die größtenteils darauf ausgerichtet waren, fachliche Informationen für den Umgang mit Chemienotfällen zur Verfügung zu stellen, auch wenn sie der allgemeinen Öffentlichkeit weniger gut bekannt sind, von Relevanz sind und seitens der Mitgliedstaaten als nützlich angesehen werden. Im Durchschnitt greifen die Mitgliedstaaten fünfmal pro Jahr auf den Sachverständigendienst der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs zurück.

### **SCHLUSSFOLGERUNGEN**

Insgesamt kommt die Halbzeitbewertung zu dem Schluss, dass die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs entsprechend ihrem Mandat zur Aufstockung der Kapazitäten der an der Küste gelegenen EU-/EFTA-Mitgliedstaaten bei Verschmutzungsereignissen großen Ausmaßes ein umfassendes Programm zur Aufdeckung, Prävention und Bekämpfung von Meeresverschmutzungen errichtet hat und unterhält. Die Maßnahmen, die die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs für das Eingreifen bei Meeresverschmutzung verfolgt, schaffen einen Mehrwert, sind auch heute noch von

Relevanz, stimmen mit den Präventionskonzepten auf EU-Ebene überein und stehen mit anderen politischen Strategien der EU in Einklang, beispielsweise ihrer Katastrophenschutzpolitik. Bezüglich des Katastrophenschutzes wurde festgestellt, dass ein Bereich optimiert werden sollte, um den Mitgliedstaaten im Notfall bessere Unterstützungsleistungen anbieten zu können. Hierbei handelt es sich um die Möglichkeit, die Finanzierung der Transportkosten der Ölbekämpfungsausrüstungen durch das Katastrophenschutzverfahren der Union zu erleichtern<sup>11</sup>.

Die Maßnahmen, die die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs für das Eingreifen bei Verschmutzungsereignissen verfolgt, tragen zweifelsohne dazu bei, dass die Meeresumwelt, die Küsten und die Bürger besser geschützt sind als vor der Einführung dieser Maßnahmen. Der Agentur ist es gelungen, ihre Strategie im Rahmen ihrer durch die Verordnung (EU) 911/2014 festgelegten Finanzausstattung anzupassen, indem sie Synergien nutzte und ihre Maßnahmen priorisierte, um der Ausweitung ihres Mandats auf potenzielle Verseuchungen durch Öl- und Gasanlagen gerecht zu werden.

Trotz dieser positiven Ergebnisse wird die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs entsprechend der Empfehlung ihres Verwaltungsrats in den Jahren 2018-2019 eine weitere Risikobewertung einleiten. In Zusammenarbeit mit regionalen und nationalen Behörden wird sie die vorhandenen Kapazitäten einer Art Stresstest unterziehen, um herauszufinden, ob bei den Optionen für das Eingreifen bei Verschmutzungen längerfristige Entwicklungserfordernisse bestehen. Was künftige Entwicklungen anlangt, könnte sich die letzte Änderung des Mandats der EMSA<sup>12</sup>, wonach die Zusammenarbeit mit der Europäischen Agentur für die Grenz- und Küstenwache (Frontex) und mit der Europäischen Fischereiaufsichtsagentur im Bereich der Küstenwache ausgebaut werden soll, auf die Maßnahmen der EMSA für das Eingreifen bei Verschmutzungen auswirken. Diese Zusammenarbeit verlangt vor allem danach, dass die Möglichkeiten der gemeinsamen Nutzung von Einsatzmitteln erkundet werden. Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs hat bei der Erfüllung ihres Mandats Erfahrungen mit dem Einsatz verschiedener Schiffstypen erworben. Sie könnte bei Operationen, die mehreren Missionen dienen, einen Beitrag leisten, indem sie einige Mehrzweckschiffe zur Verfügung stellt, die Funktionen der Küstenwache, der Fischereiaufsicht und der Bekämpfung von Ölverschmutzungen erfüllen und so gemeinsam von der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und den zuständigen Behörden genutzt werden können.

Abschließend sei darauf hingewiesen, dass sich die Verordnung (EU) 911/2014, in der die mehrjährige Finanzausstattung der Agentur für den Zeitraum 2014-2020 festgelegt wird und die nach Ablauf dieser Zeitspanne außer Kraft tritt, als nützliches Instrument erwiesen hat, das die Agentur in die Lage versetzt, ihre Maßnahmen im Bereich der Prävention und Bekämpfung von Meeresverschmutzungen umzusetzen. Der komplexe Charakter einiger dieser Maßnahmen hat es in Verbindung mit dem Erfordernis, mehrjährige Verträge mit der Industrie abzuschließen, am Anfang notwendig gemacht, Rechtssicherheit sowie eine längerfristige finanzielle Perspektive zu schaffen. Aufgrund dieser Verordnung konnte die Agentur von einmaligen Investitionen in die Vorrüstungen von Schiffen für die Ölbergung profitieren und großenbedingte Kosteneinsparungen bei ihren satellitengestützten Dienstleistungen erzielen.

Angesichts der Ausgereiftheit der Maßnahmen und insbesondere der Erfahrungen, die bezüglich des Ausschreibungsverfahrens für die Verträge mit mehrjähriger Laufzeit

---

<sup>11</sup> Beschluss Nr. 1313/2013/EU.

<sup>12</sup> Verordnung (EU) 2016/1625, ABl. L 251/77.

zwischenzeitlich gewonnen wurden, erscheint eine derartige gesonderte Verordnung zur Regelung der finanziellen Aspekte (und eine eigene Haushaltlinie) im Hinblick auf den nächsten mehrjährigen Finanzrahmen (2020-2027) jedoch nicht mehr so notwendig zu sein, um die Nachhaltigkeit der operativen Dienstleistungen zu gewährleisten.

Der Etat für die weitere Finanzierung dieser Maßnahmen wird angesichts der derzeitigen und der künftigen Haushaltszwänge ein integraler Bestandteil der jährlichen finanziellen Unterstützung durch die Union bleiben. Die rechtliche Grundlage für die Tätigkeit der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs wird durch das Gesamtmandat der Agentur gebildet und die genaue Reichweite ihrer Maßnahmen wird durch die dazugehörigen Aktionspläne und das Arbeitsprogramm der Agentur festgelegt. Dies stellt die Kontinuität der von der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs durchgeführten Maßnahmen zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe sowie durch Öl- und Gasanlagen sicher.