



Brüssel, den 16.10.2012
COM(2012) 606 final

2010/0303 (COD)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT
gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
betreffend den
Standpunkt des Rates zum Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und
des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 zur Errichtung einer
Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs

(Text von Bedeutung für den EWR)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union

betreffend den

Standpunkt des Rates zum Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. KONTEXT

Übermittlung des Vorschlags an das Europäische Parlament und den Rat 28. Oktober 2010
(Dokument KOM(2010) 611 endg.– 2010/303 COD):

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses: 16. Februar 2011

Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung: 15. Dezember 2011

Übermittlung des geänderten Vorschlags: Entfällt

Festlegung des Standpunkts des Rates: 4. Oktober 2012

2. ZIELE DES VORSCHLAGS DER KOMMISSION

Durch den Vorschlag soll die Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 geändert werden, um die bestehenden Aufgaben und die Rolle der EMSA zu präzisieren und ihre Aufgaben auf neue Gebiete, die sich auf internationaler Ebene und/oder auf EU-Ebene entwickeln, auszudehnen. Die Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 wurde seit 2002 dreimal geändert, was im Wesentlichen durch die Weiterentwicklung der EU-Seeverkehrsvorschriften bedingt war.

Die Kommission schlägt vor, die derzeitigen Ziele und Aufgaben der EMSA beizubehalten. Allerdings müssen diese weiter geklärt und die Unterstützung, die die EMSA der Kommission, den Mitgliedstaaten und anderen Parteien leistet, genauer definiert werden. Einige neue Aufgaben der EMSA ergeben sich aus der Umsetzung des dritten Pakets zur Seeverkehrssicherheit aus dem Jahr 2009, das Vorschriften in Bezug auf die Hafenstaatkontrolle, Klassifikationsgesellschaften, die Überwachung des Schiffsverkehrs, die Untersuchung von Unfällen, die Entschädigung von Fahrgästen, die Flaggenstaatpflichten und die Haftung von Schiffseignern umfasst.

Im Bereich der Forschung sollte die EMSA enger in die EU-Meeresforschung einbezogen werden und durch Analyse von Forschungsprojekten mögliche regulatorische Folgemaßnahmen benennen.

Der Vorschlag soll auch Einzelheiten der technischen Unterstützung der Kommission und der Mitgliedstaaten durch die EMSA in verschiedenen internationalen und regionalen Organisationen klären. Darüber hinaus können einige der hochwertigen operativen Dienstleistungen der EMSA (SafeSeaNet, CleanSeaNet, LRIT, Hafenstaatkontrolle usw.) einen signifikanten Beitrag zu anderen EU-Strategien leisten wie dem integrierten Ansatz der Seeüberwachung im Rahmen der integrierten EU-Meerespolitik. Zudem sollte die EMSA bei der Bewertung und Analyse der mit dem Seeverkehr zusammenhängenden Belastungen der Meeresumwelt wie Ballastwasser, Abfälle im Meer und Unterwassergeräusche helfen können. Mit dieser Überarbeitung wird ferner klargestellt, dass die Interventionskapazitäten der EMSA auch dann genutzt werden können, wenn eine Meeresverschmutzung durch andere Quellen als Schiffe, insbesondere durch Ölplattformen, verursacht wird. Weiter soll durch den Vorschlag die technische Zusammenarbeit mit Nachbarländern vereinfacht werden. In der vorgeschlagenen Änderung der Verordnung sind im Einklang mit dem beigefügten Finanzbogen begrenzte zusätzliche Ressourcen für die EMSA vorgesehen.

3. BEMERKUNGEN ZUM STANDPUNKT DES RATES

Der Standpunkt des Rates spiegelt die am 12. April 2012 erzielte politische Einigung zwischen dem Europäischen Parlament und dem Rat wider. Die Kommission befürwortet diese Einigung und hat vier Erklärungen zu deren Verdeutlichung abgegeben. Diese sind im Anhang beigefügt.

Der Rat unterscheidet zwischen Kern- und Nebenaufgaben. Den Zielen der Kommission hinsichtlich der Aufgaben der EMSA wurde in der endgültigen Fassung ausnahmslos – in einigen Fällen mit zusätzlichen Garantien oder Beschränkungen – angemessen Rechnung getragen. Damit erhält die EMSA ein eindeutiges Mandat für die Zukunft. Der Schwerpunkt bleibt bei der Seeverkehrssicherheit, gleichzeitig kann die EMSA mit ihrem Fachwissen und ihren Instrumenten aber auch einen Beitrag zu anderen Strategien der EU leisten, um auf möglichst effiziente Weise einen EU-Mehrwert schaffen. Für die Erfüllung dieses neuen Mandats erscheinen die Ressourcen, die im Finanzbogen, der dem ursprünglichen Kommissionsvorschlag beigefügt war, ausgewiesen wurden, auszureichen. Die Kommission akzeptiert die überarbeitete Methodik für Kontrollbesuche der EMSA in Mitgliedstaaten, da diese die politischen Bedenken der Kommission angemessen berücksichtigt.

4. ERKLÄRUNGEN DER KOMMISSION

Die Kommission hat vier Erklärungen abgegeben, die dem Anhang beigefügt wurden.

5. SCHLUSSFOLGERUNG

Die Kommission unterstützt die Ergebnisse der Verhandlungen zwischen den Organen und akzeptiert daher den vom Rat in erster Lesung festgelegten Standpunkt.

ANHANG
Erklärungen der Kommission

1. INSPEKTIONEN ZUR GEFAHRENABWEHR IN DER SCHIFFFAHRT

Hinsichtlich der technischen Unterstützung, die die Agentur der Kommission bei der Durchführung der in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe b genannten Inspektionsaufgaben zur Gefahrenabwehr in der Schifffahrt leistet, bestätigt die Kommission, dass sich diese Bestimmung nicht auf den Charakter der Inspektionen zur Gefahrenabwehr in der Schifffahrt auswirkt, die in der Verordnung (EG) Nr. 324/2008 der Kommission vom 9. April 2008 zur Festlegung geänderter Verfahren für die Durchführung von Kommissionsinspektionen zur Gefahrenabwehr in der Schifffahrt vorgesehen sind.

Insbesondere werden mit dieser Bestimmung weder die Befugnisse der Kommission zur Durchführung von Inspektionen erweitert noch der EMSA Befugnisse zur eigenständigen Durchführung von Inspektionen zur Gefahrenabwehr in der Schifffahrt übertragen.

2. ZUSTÄNDIGKEIT DER UNION

Hinsichtlich der den Mitgliedstaaten und der Kommission zu leistenden technischen Unterstützung für die Beteiligung an den einschlägigen Arbeiten der technischen Gremien der IMO versteht die Kommission den Begriff „Zuständigkeit“ im Sinne des Vertrages so, dass er auch den Begriff des Unionsinteresses umfasst, der derzeit bei der praktischen Koordinierungsarbeit der EU in Bezug auf die IMO verwendet wird.

3. MEERESSTRATEGIE-RAHMENRICHTLINIE UND TREIBHAUSGASEMISSIONEN VON SCHIFFEN

Im Hinblick auf die in Artikel 2a aufgelisteten Nebenaufgaben weist die Kommission auf Folgendes hin:

1. Ziel der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie ist es, einen guten Umweltzustand der Meeresgewässer zu erreichen. Einige der in Anhang III Tabelle 2 aufgeführten Belastungen und Auswirkungen hängen mit dem Seeverkehr zusammen. Die Kommission, die unter anderem die Fortschritte bei der Umsetzung der verschiedenen Bereiche, die durch die Richtlinie abgedeckt werden, einzuschätzen hat, hält es für sinnvoll, die technische Unterstützung der Agentur für Fragen im Zusammenhang mit dem Seeverkehr zu erhalten, insbesondere durch die Nutzung der Ergebnisse bestehender Instrumente wie SafeSeaNet und CleanSeaNet.
2. Im Hinblick auf Treibhausgasemissionen von Schiffen vertritt die Kommission die Auffassung, dass sich die mögliche technische Unterstützung der Agentur nicht auf die Berechnung von Emissionen beschränken sollte, da dies als eine EU-Präferenz für ein bestimmtes marktbasierendes Instrument angesehen werden könnte. Ferner ist die Kommission der Meinung, dass jegliche technische Unterstützung, die die EMSA bereitstellt, den Standpunkt der EU zu einer weltweiten oder regionalen Situation nicht beeinträchtigen wird.

4. KLASSIFIKATIONSGESELLSCHAFTEN FÜR BINNENSCHIFFE

Die Kommission ist der Auffassung, dass die in Artikel 2a Absatz 2 Buchstabe f vorgesehene Bereitstellung sachdienlicher Informationen seitens der Agentur für die Kommission auf der Grundlage der vorhandenen Sachkompetenz der EMSA erfolgen kann und daher keine zusätzlichen Mittel für Inspektionen erfordert.