

DE

DE

DE



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 28.10.2010
KOM(2010) 611 endgültig

2010/0303 (COD)

XXXXX

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG (EU) Nr. [.../....] DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES
RATES**

**zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 zur Errichtung einer Europäischen
Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs**

SEK(2010) 1263
SEK(2010) 1264

BEGRÜNDUNG

1. HINTERGRUND

Nach dem Unfall des Öltankers „Erika“ und der dadurch verursachten großen Ölverschmutzung schlug die Kommission Ende 2000 eine Verordnung zur Errichtung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) als Fachinstanz vor, deren Ziel die Gewährleistung eines hohen, einheitlichen und effektiven Niveaus bei der Sicherheit und der Gefahrenabwehr im Seeverkehr sowie bei der Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe in der EU ist. Die Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 wurde am 27. Juni 2002 vom Europäischen Parlament und vom Rat verabschiedet. Die Verordnung trat im August 2002 in Kraft; die EMSA nahm im März 2003 ihre Arbeit auf.

Frühere Änderungen der EMSA-Verordnung

Die Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 wurde seit 2002 dreimal geändert, was im Wesentlichen auf die Entwicklung der EU-Seerechtsvorschriften zurückzuführen war.

Die erste Änderung¹ der Verordnung zur Errichtung der EMSA hatte einen querschnittlichen Charakter und betraf finanzielle und haushaltsbezogene Verfahren sowie die Transparenz.

Die zweite Änderung² erfolgte vor dem Hintergrund des Unfalls der „Prestige“ im Jahr 2002. Sie trat im Mai 2004 in Kraft und verlieh der Agentur erhebliche neue Befugnisse, insbesondere im Bereich der Vorsorge gegen und des Eingreifens bei Verschmutzung. Bei dieser zweiten Überarbeitung wurde auch der Weiterentwicklung der Zuständigkeit der EU im Bereich der Gefahrenabwehr im Seeverkehr Rechnung getragen, da die Agentur ersucht wurde, bei den Inspektionen der Kommission im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 725/2004³ zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen technische Unterstützung zu leisten. Außerdem wurde die EMSA im Bereich der Ausbildung von Seeleuten gebeten, die Kommission bei der Bewertung der Verfahren für die Erteilung von Befähigungszeugnissen und der Ausbildungseinrichtungen für Seeleute sowohl in EU-Ländern als auch in Drittländern gemäß dem STCW-Übereinkommen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (Internationales Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungsnachweisen und den Wachdienst von Seeleuten) zu unterstützen.

¹ Erste Änderung durch die Verordnung (EG) Nr. 1644/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juli 2003, ABl. L 245 vom 29.9.2003, S. 10.

² Zweite Änderung durch die Verordnung (EG) Nr. 724/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004, ABl. L 129 vom 29.4.2004, S. 1.

³ Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen, ABl. L 129 vom 29.4.2004, S. 6.

Durch die dritte Änderung⁴ wurde die EMSA mit einem mehrjährigen Finanzrahmen von 154 Mio. EUR für Maßnahmen zum Eingreifen bei Meeresverschmutzung im Zeitraum 2007-2013 ausgestattet.

Diese bisherigen Änderungen reichten jedoch für die Bewältigung der neuen Herausforderungen, vor denen die EMSA steht, nicht aus, da diese überwiegend weder in die Zuständigkeit der EMSA noch in die Zuständigkeit der EMSA und der EU insgesamt fallen.

⁴ Dritte Änderung durch die Verordnung (EG) Nr. 2038/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2006, ABl. L 394 vom 30.12.2006, S. 1; siehe auch Berichtigung im Amtsblatt ABl. L 30 vom 3.2.2007, S. 12.

Aktuelle Situation der EMSA

Derzeit leistet die EMSA den Mitgliedstaaten und der Kommission technische und wissenschaftliche Unterstützung, damit die Mitgliedstaaten die Rechtsvorschriften der Gemeinschaft im Bereich der Sicherheit und der Gefahrenabwehr im Seeverkehr sowie der Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe ordnungsgemäß anwenden, die Anwendung dieser Rechtsvorschriften überwachen, die Wirksamkeit der bestehenden Maßnahmen beurteilen und die Entwicklung neuer Maßnahmen unterstützen. Einige Schlüsselzahlen aus 2009 veranschaulichen die verschiedenen Aktivitäten der EMSA:

114 Inspektionen in den Bereichen Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr sowie Verhütung von Verschmutzung durch Schiffe
88 Veranstaltungen mit mehr als 2 250 Teilnehmern organisiert. Dazu gehört die Schulung von 694 Personen im Rahmen von 34 Schulungen.
65 substanzielle technische Berichte.
13 Verträge über 18 auf Abruf bereitstehende Ölbekämpfungsschiffe (von denen 16 auf Abruf stehen und 2 derzeit umgerüstet werden) für die verschiedenen Regionalmeere der EU. Beteiligung an 47 Seeübungen.
Mehr als 3 Millionen Mitteilungen werden pro Monat über das EU-Überwachungssystem für den Schiffsverkehr SafeSeaNet mit 2 000 Nutzern ausgetauscht.
CleanSeaNet: Es wurden 2107 mögliche Ölverschmutzungen entdeckt, 751 Ölverschmutzungen von den Mitgliedstaaten verifiziert und 194 Ölverschmutzungen bestätigt.
System der Fernidentifizierung und -verfolgung von Schiffen (LRIT): Einrichtung und Verwaltung des EU-LRIT-Datenzentrums, das mehr als 6 000 unter EU-Flagge fahrende Schiffe abdeckt.

Weitere umfassende Informationen zur EMSA können dem beigefügten Folgenabschätzungsbericht und der EMSA-Website⁵ entnommen werden.

2. ZIEL UND BEGRÜNDUNG DER VORGESCHLAGENEN MAßNAHME

Ziel der vorgeschlagenen Maßnahme ist es, die Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 so zu ändern, dass die bestehenden Aufgaben sowie die Rolle der EMSA präzisiert und ihre Aufgaben auf neue Gebiete, die sich international und/oder auf EU-Ebene entwickeln, ausgedehnt werden.

In ihrer Mitteilung zur Einführung des dritten Maßnahmenpakets zur Seeverkehrssicherheit Ende 2005 erklärte die Kommission: „Die durch die Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates eingerichtete Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs wird, soweit dies zweckmäßig ist, in die Durchführung der in diesem Paket enthaltenen Maßnahmen einbezogen. Einige dieser Maßnahmen sind bereits in der betreffenden Verordnung vorgesehen. Die übrigen Maßnahmen werden Gegenstand eines

⁵

<http://www.emsa.europa.eu/>

Vorschlags zur Änderung der Verordnung zur Errichtung der Agentur sein, den die Kommission in den nächsten Monaten vorlegen wird.“⁶

In ihrer Mitteilung „Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018“⁷ bekundete die Kommission ihre Absicht, *„das Mandat und die Arbeitsweise der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs so zu überarbeiten, dass diese den Mitgliedstaaten und der Kommission umfassendere technische und wissenschaftliche Unterstützung leisten kann“*.

In seinen Schlussfolgerungen vom 30. März 2009 forderte der Rat die Kommission dazu auf, *„in Anbetracht der künftigen Herausforderungen“* Maßnahmen zur *„Verbesserung der Arbeit der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs im Hinblick auf die technische und wissenschaftliche Unterstützung der Mitgliedstaaten und der Kommission“⁸* zu entwickeln.

Nach einer entsprechenden Aufforderung des Europäischen Parlaments und des Rates⁹ arbeiten die Kommissionsdienststellen derzeit an einer Studie über die Realisierbarkeit einer europäischen Küstenwache. Bislang kamen die Dienststellen der Kommission zu dem Schluss, dass Synergien auf EU-Ebene hinsichtlich bestimmter Einsätze der Küstenwache durch die Tätigkeiten der EMSA verstärkt werden könnten. Diese ließen sich durch die Erweiterung der Aufgaben der EMSA in ausgewählten Bereichen, etwa im Bereich der Überwachung des Seeverkehrs und der Schifffahrtsrouten und der Unterstützung von Mitgliedstaaten bei der Verfolgung möglicher Verschmutzer, weiter ausbauen.

2.1. Externe Bewertung der EMSA

Wie in Artikel 22 der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 vorgesehen, hat der Verwaltungsrat der EMSA Ende 2007 eine unabhängige externe Bewertung der Durchführung der Verordnung in Auftrag gegeben. In der vom Beratungsunternehmen COWI durchgeführten Studie wurden die Auswirkungen der Verordnung zur Errichtung der EMSA, der Agentur und ihrer Arbeitspraktiken bewertet. Der Abschlussbericht wurde dem Verwaltungsrat im März 2008 vorgelegt¹⁰. Im Rahmen der externen Bewertung erhielt die Agentur ausgezeichnete Noten, die in folgendem Zitat (Übersetzung) zusammengefasst werden:

„Das allgemeine Fazit der Bewertung ist, dass mit der Errichtung der EMSA eine Lücke im Bereich der Seeverkehrssicherheit in der Europäischen Union geschlossen wurde. Die Aufgaben und die Bedeutung der Agentur sind schnell gewachsen, und sie ist zu einem wichtigen Akteur im Bereich der Seeverkehrssicherheit geworden. Die Agentur hat einen zusätzlichen Nutzen für den Sektor im Allgemeinen und für seine beiden Hauptakteure, die Mitgliedstaaten und die Kommission, geschaffen.“¹¹

⁶ Siehe KOM(2005) 585 vom 23.11.2005, S. 5.

⁷ Siehe KOM(2009) 8 vom 21.1.2009, S. 7.

⁸ Siehe Presseerklärung des Rates, Dokument 8176/09, S. 28.

⁹ Siehe Artikel 11 der Richtlinie 2005/35/EG vom 7. September 2005 über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen für Verstöße, ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 11.

¹⁰ Siehe EMSA-Website unter <http://www.emsa.europa.eu/end179d003d002.html>. Außerdem ist die Zusammenfassung des Cowi-Berichts in Anhang II der beigelegten Folgenbewertung zu finden.

¹¹ Siehe COWI-Studie, S. 6.

Im Bericht wird jedoch auch hervorgehoben, dass weitere Verbesserungen und Präzisierungen möglich sind.

2.2. Empfehlungen des Verwaltungsrats der EMSA

Ausgehend von der externen Bewertung hat der Verwaltungsrat Empfehlungen¹² formuliert, die wie folgt zusammengefasst werden können:

I. Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002:

- Änderung von Artikel 22 der Verordnung zur Errichtung der Agentur dahingehend, dass regelmäßige Bewertungen der EMSA-Verordnung (alle 5 Jahre) vorgesehen werden

II. Empfehlungen zur Agentur und ihren Arbeitspraktiken

- Schwerpunkt weiterhin auf Aktivitäten, die einen zusätzlichen Nutzen für ihre Akteure schaffen;
- Entwicklung eines strategischen Plans für einen Zeitraum von 5 Jahren;
- Fortführung der Bemühungen um eine maßnahmenbezogene Kalkulation und Budgetierung;
- Gliederung der jährlichen Arbeitsprogramme dahingehend, dass sie als operativer Aktionsplan für das jeweilige Jahr dienen;
- Weiterentwicklung des jährlichen Berichts, sodass er die konkreten Erfolge gemessen an den Zielvorgaben wiedergibt;
- Entwicklung der Projektmanagementkapazität.

III. Sonstige/allgemeine Empfehlungen

- Gewährleistung förmlicher, regelmäßiger Überprüfungen der Effektivität der EMSA.

2.3. Mehrjahresstrategie der EMSA

Im März 2010 hat der Verwaltungsrat der EMSA eine Mehrjahresstrategie für den Zeitraum 2010-2014 gebilligt, in der für die EMSA 14 neue Themen umrissen wurden. Die Kommission unterstützt die Strategie vorbehaltlich der Verfügbarkeit der erforderlichen Haushaltsmittel. Wenngleich sie davon ausgeht, dass viele der 14 Themen keine Änderungen der EU-Rechtsvorschriften, insbesondere der EMSA-Verordnung, erfordern, hat sie in diesem Vorschlag die folgenden Themen berücksichtigt:

Thema 1 – Untersuchung von Unfällen: Der neue Wortlaut von Artikel 2 Absatz 4 Buchstabe b trägt der Mehrjahresstrategie Rechnung.

¹² Siehe EMSA-Website unter <http://www.emsa.europa.eu/end179d003d002.html>. Außerdem sind die Empfehlungen in Anhang I der beigefügten Folgenabschätzung zu finden.

Thema 4 – Inspektionen: Der Gedanke einer querschnittlichen Analyse von Inspektionsberichten kommt in Artikel 3 Absatz 3 zum Ausdruck. Hinsichtlich der Seeverkehrssicherheit wird in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe b vorgeschlagen, dass die EMSA eine technische Unterstützung für alle Inspektionen im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 (schiffsseitig und hafenanlagenseitig) leistet. Die Frage der Anerkennung von Organisationen zur Gefahrenabwehr im Hafen wird ggf. im Rahmen spezieller EU-Rechtsvorschriften behandelt werden.

Thema 6 – Meeresüberwachung: In Artikel 2 Absatz 4 Buchstabe a wurde ein Hinweis auf den Beitrag der EMSA zur Meeresüberwachung aufgenommen.

Thema 7 – Koordinierung maritimer Satelliteninformationen (GMES): In Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe d wurde ein Hinweis auf den Beitrag der EMSA zur Umsetzung von EU-Programmen wie GMES hinzugefügt.

Thema 9 – Regionale Zentren: Im Einklang mit der Strategie schlägt die Kommission vor, dass die derzeitige Beschränkung auf die Überwachung des Schiffsverkehrs gestrichen wird, da im regionalen Kontext des Mittelmeeres und des Schwarzen Meeres andere Formen der technischen Beratung, insbesondere die Ausbildung und der Zugang zu operativen Dienstleistungen, ebenfalls wichtig sind (siehe Änderung des Artikels 5 Absatz 3).

Thema 10 – Forschung: Die erweiterte Rolle der EMSA hinsichtlich der EU-Forschung wird in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe e hervorgehoben.

Thema 11 – Nachbarschaftsländer: Die neue Rolle der EMSA in Bezug auf die Nachbarschaftsländer wird in Artikel 2 Absatz 5 zum Ausdruck gebracht.

Obwohl das Thema 13 „der Faktor Mensch“ und das Thema 14 „e-maritime“ im derzeitigen Stadium keine Änderungen der EMSA-Verordnung erfordern, plant die Kommission in dem diesem Vorschlag beigelegten Finanzbogen zusätzliche Humanressourcen ein.

2.4. Aufgaben der EMSA

Die Kommission hat die externe Bewertung, die Empfehlungen und die Mehrjahresstrategie für die Erstellung dieses Vorschlags verwendet. Außerdem hat sie die internationalen und EU-weiten Entwicklungen berücksichtigt, die Änderungen der EMSA-Verordnung erforderlich machen könnten (siehe beigelegte Folgenabschätzung).

Die Kommission schlägt vor, die derzeitigen Ziele und Aufgaben der EMSA beizubehalten. Allerdings müssen bestimmte Begriffe geklärt und die Unterstützung, die die EMSA der Kommission, den Mitgliedstaaten und anderen Parteien leistet, genauer definiert werden.

Neue Aufgaben der EMSA ergeben sich aus der **Umsetzung des dritten Pakets zur Seeverkehrssicherheit**. Der Gemeinschaftsgesetzgeber hat im Dezember 2008 dieses ehrgeizige und umfassende Legislativpaket vereinbart, das die Hafenstaatkontrolle, Klassifikationsgesellschaften, die Überwachung des Schiffsverkehrs, die Untersuchung von Seeunfällen, die Entschädigung von Passagieren, die Flaggenstaatpflichten und die Haftung von Schiffseignern umfasst.

Die acht Rechtsakte wurden im April 2009 förmlich erlassen, und die Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen erfolgt in den nächsten Jahren¹³.

Im Bereich der **Forschung** sollte die EMSA enger an der EU-Meeresforschung mitwirken und durch die Analyse von Forschungsprojekten etwaige Folgemaßnahmen aus der Regelsetzungsperspektive benennen. Außerdem könnte die EMSA aufgrund ihrer umfassenden technischen Erfahrung die Kommission bei der Identifizierung von Forschungsmaßnahmen unterstützen. Allerdings wird die EMSA weder Forschungsprojekte verwalten noch die Arbeit der vorhandenen EU-Forschungsstrukturen duplizieren.

Die Änderungen sollen auch die Unterstützung der Kommission und der Mitgliedstaaten durch die EMSA in verschiedenen **internationalen und regionalen Organisationen** klären, um sicherzustellen, dass die Kommission und die Mitgliedstaaten die bestmögliche technische Beratung erhalten. Dies betrifft Organisationen wie die IMO, die ILO, die Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle und andere regionale Gremien (z. B. das Übereinkommen von Barcelona, das Bonner Übereinkommen, das Übereinkommen von Bukarest, das Helsinki-Übereinkommen, das Übereinkommen von Lissabon und den Arktischen Rat).

Darüber hinaus können einige der hochwertigen **operativen Dienstleistungen** der EMSA (SafeSeaNet, CleanSeaNet, LRIT, Hafenstaatkontrolle usw.) einen signifikanten Beitrag zu anderen EU-Strategien leisten, z. B. zum integrierten Ansatz bei der Seeüberwachung im Rahmen der **integrierten EU-Meerespolitik**. Dabei sollen verschiedene bereits bestehende, in der Entwicklung befindliche oder geplante Überwachungssysteme zusammengeführt und ihre Interoperabilität hergestellt werden¹⁴. Ein weiterer Bereich, zu dem die EMSA aufgrund ihres Fachwissens bezüglich der Verarbeitung von Satellitendaten einen relevanten Beitrag leisten kann, ist das Programm GMES („Global Monitoring for Environment and Security“). Außerdem sind die Sachkompetenz, die Systeme, Anwendungen und Daten der EMSA für die Bewertung und Analyse des Beitrags der mit dem Seeverkehr zusammenhängenden **Belastungen der Meeresumwelt** wie Ballastwasser, Abfälle im Meer und Unterwassergeräusche nützlich, berücksichtigt man das Ziel eines guten Umweltzustands, der nach der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie erreicht werden soll¹⁵.

Zudem muss den unlängst deutlich gewordenen Gefahren der **Offshore-Erdölaktivitäten** für den Seeverkehr und die Meeresumwelt Rechnung getragen werden. Mit dieser Überarbeitung wird klargestellt, dass die Interventionskapazitäten der EMSA auch dann genutzt werden können, wenn eine Meeresverschmutzung durch andere Quellen als Schiffe, insbesondere durch Ölplattformen, verursacht wird. Im Rahmen des EU-Verfahrens für den Katastrophenschutz haben die EMSA und viele Mitgliedstaaten der EU den US-Behörden spezielle Geräte und Schiffe zur

¹³ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 11-135.

¹⁴ Siehe die Mitteilung „Auf dem Weg zur Integration der Meeresüberwachung: Ein gemeinsamer Informationsraum für den maritimen Bereich der EU“, KOM(2009) 538 endgültig.

¹⁵ 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.

Bekämpfung der Meeresverschmutzung als Hilfe beim Ölfund im Golf von Mexiko angeboten. Die Kommission wird weitere Überlegungen zu der Frage anstellen, in welchem Umfang die EMSA künftig zur Sicherheit von Offshore-Erdöl- und Erdgasexplorations- und -produktionsanlagen beitragen könnte, wobei zu berücksichtigen ist, dass eine solche Aktivität über den Seeverkehrssektor hinausgeht und die Kommission derzeit in Zusammenarbeit mit den Beteiligten bewertet, ob EU-Vorschriften eingeführt werden müssen.

Mit der aktuellen EMSA-Verordnung gestaltet sich die technische Zusammenarbeit mit **Nachbarländern** sehr schwierig. Bislang konnten sich nur Norwegen und Island aufgrund der Bestimmungen des Artikels 17 an der EMSA beteiligen. Andere Drittländer, die ein Regionalmeer mit der EU teilen (Ostsee, Schwarzes Meer, Mittelmeer und Arktisches Meer), haben ihr Interesse an einer technischen Zusammenarbeit mit der EMSA auf verschiedenen Gebieten (Nutzung von Satellitenbildern zur Verfolgung potenzieller Verschmutzer, Austausch von Seeverkehrsdaten, Ausbildungsmaßnahmen, technisches Fachwissen, Schiffe zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung) bekundet. Wegen der restriktiven Rechtsgrundlage waren die Kooperationsaktivitäten der Agentur bislang sehr begrenzt.

Die Kommission ist der Ansicht, dass die Unterstützung der EMSA im Bereich der **Gefahrenabwehr im Seeverkehr** nicht über die in der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 vorgesehene Unterstützung hinausgehen sollte¹⁶. Daher ist nicht geplant, die EMSA an der Durchführung der Richtlinie 2005/65/EG zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in Häfen¹⁷ zu beteiligen. Es wird jedoch vorgeschlagen, die derzeitige Begrenzung der EMSA-Unterstützung auf Inspektionen¹⁸ der Kommission im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 im Interesse einer größeren Effizienz und Flexibilität zu beseitigen. Es wird davon ausgegangen, dass innerhalb eines Inspektionsteams der Teamleiter die verschiedenen Aufgaben den Experten entsprechend ihrer einschlägigen Erfahrung zuweist. Diese Änderung beinhaltet keine zusätzlichen Ressourcen für die EMSA.

2.5. Leitungsaspekte

Nach einer mehr als siebenjährigen Erfahrung hat sich die Leitungsstruktur der EMSA als robust erwiesen. Es ist sinnvoll, die institutionelle Ausgestaltung der EMSA als so genannte „Regulierungsagentur“ der Gemeinschaft mit einem hohen Grad an Autonomie beizubehalten. Die Erfahrung hat jedoch gezeigt, dass in einer kleinen Anzahl von Bereichen Verbesserungen und Präzisierungen erforderlich sind.

Dies gilt insbesondere für die **Organisation von Inspektionen** durch die Agentur im Auftrag der Kommission. In diesem Bereich muss die Rolle der Agentur, der Kommission, des Verwaltungsrates und der Mitgliedstaaten geklärt werden. Die

¹⁶ Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen, ABl. L 129 vom 29.4.2004, S. 6.

¹⁷ Richtlinie 2005/65/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2005 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in Häfen, ABl. L 310 vom 25.11.2005, S. 28.

¹⁸ Artikel 2 Buchstabe b Ziffer iv der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 sieht derzeit Folgendes vor: „Die Unterstützung der Kommission durch die Agentur beschränkt sich auf Schiffe und einschlägige Unternehmen sowie anerkannte Organisationen zur Gefahrenabwehr, die zur Durchführung bestimmter Gefahrenabwehrtätigkeiten in diesem Bereich ermächtigt sind.“

Vertreter der Mitgliedstaaten im Verwaltungsrat sind mit einem potenziellen Interessenkonflikt konfrontiert: Einerseits entscheiden sie über die Tätigkeiten und Ressourcen der EMSA, vor allem über die Kontrollbesuchspolitik¹⁹, andererseits vertreten sie nationale Verwaltungen, die ihrerseits Inspektionen der EMSA im Auftrag der Kommission unterliegen, bei denen die Konformität der nationalen Rechtsvorschriften und Praktiken mit geltendem EU-Recht kontrolliert wird. Dieser potenzielle Konflikt hat bei Sitzungen des Verwaltungsrates zu Diskussionen geführt, vor allem als es um die Vereinbarung der „Kontrollbesuchspolitik“ der EMSA ging.

Obwohl größere Probleme glücklicherweise einstweilen vermieden wurden, erfordert der problematische Charakter der Grundbestimmungen Korrekturen, die die Rolle der verschiedenen Akteure klären. Damit die Mitgliedstaaten, die Agentur selbst und die Kommission die Möglichkeit bekommen, Input zu liefern und Verantwortung zu übernehmen, schlägt die Kommission vor, dass die operativen Arbeitsmethoden der Agentur im Bereich der Inspektionen wie bei der EASA von der Kommission im Komitologieverfahren verabschiedet werden. Der Verwaltungsrat wird seine bisherige Rolle weiterführen, u. a. indem er über das Arbeitsprogramm und das Budget der Agentur entscheidet.

- Weitere Leitungsaspekte betreffen die Verwaltung der Agentur. Wie vom Verwaltungsrat der EMSA empfohlen wurde, sollte die **externe Bewertung der Agentur** regelmäßig wiederholt werden, weshalb Änderungen des Artikels 22 erforderlich sind. Eine zweite Empfehlung betrifft die Entwicklung einer **Mehrjahresstrategie** für die EMSA, die ein besseres strategisches Leitbild ermöglichen sollte, während die aktuelle Planung im Wesentlichen vom jährlichen Haushaltszyklus bestimmt wird (siehe Änderungen der Artikel 10 und 15). Außerdem sollte wegen des Größenzuwachses der EMSA die Funktion der **Abteilungsleiter** in der Verordnung verankert werden.
- Was **querschnittliche Leitungsaspekte** betrifft, die alle EU-Agenturen betreffen, so haben die EU-Organe im Anschluss an die Kommissionsmitteilung von 2008²⁰ einen Reflexionsprozess eingeleitet. Die Kommission hat daher beschlossen, keine Änderungen mit querschnittlichem Charakter vorzuschlagen. Allerdings möchte die Kommission auf das geänderte Verhältnis der Stimmrechte zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten im Verwaltungsrat hinweisen, das durch die jüngsten Erweiterungen erheblich geändert wurde. Während 2002 bei den ersten Sitzungen des EMSA-Verwaltungsrates die Kommission ca. 21 % der Stimmen auf sich vereinigte (4 Vertreter von insgesamt 19 Vertretern mit Stimmrechten), ist dieser Anteil infolge der Erweiterung auf 27 Mitgliedstaaten inzwischen auf ca. 13 % zurückgegangen und dürfte bei den nächsten Erweiterungen weiter gesenkt werden. Der Verwaltungsrat fasst seine Beschlüsse mit einer Zweidrittelmehrheit aller stimmberechtigten Mitglieder (siehe Artikel 14), während für die Ernennung des Exekutivdirektors eine

¹⁹ Siehe Artikel 3 Absatz 1. „Zur Erfüllung der ihr übertragenen Aufgaben kann die Agentur im Einklang mit der vom Verwaltungsrat festgelegten Politik Kontrollbesuche in den Mitgliedstaaten durchführen.“ Das Dokument zu dieser Politik kann abgerufen werden unter <http://www.emsa.europa.eu/end179d003d001.html> (Beschlüsse der Sitzung des Verwaltungsrats vom 25. Juni 2004).

²⁰ Siehe Mitteilung „Europäische Agenturen - Mögliche Perspektiven“, KOM(2008) 135.

Vierfünftelmehrheit erforderlich ist (siehe Artikel 16). Die Kommission ist der Ansicht, dass den ursprünglichen Absichten des europäischen Gesetzgebers in Bezug auf die institutionelle Ausgewogenheit im EMSA-Verwaltungsrat mittelfristig entsprochen werden sollte, ohne die Mitgliederzahl des Verwaltungsrats weiter zu erhöhen (derzeit 31 stimmberechtigte Mitglieder und 6 Vertreter ohne Stimmrecht²¹).

2.6. Folgenabschätzung

Der Folgenabschätzungsbericht und die Zusammenfassung liegen dem Vorschlag bei. Der „Ausschuss für Folgenabschätzung“ gab am 22. Juni 2008 seine Stellungnahme ab und formulierte eine Reihe von Empfehlungen für Verbesserungen am Berichtsentwurf, die in die endgültige Fassung eingearbeitet wurden.

3. RECHTLICHE ASPEKTE

3.1. Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage des Vorschlags ist Artikel 100 (2) AEUV, der die Rechtsgrundlage der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 war.

3.2. Subsidiaritätsprinzip und Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Die Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit werden vollständig eingehalten. Die unabhängige externe Bewertung (siehe oben Punkt 2.1) hat bestätigt, dass ein Tätigwerden der EU notwendig ist, um den Mitgliedstaaten und der Kommission zu helfen, das erforderliche Niveau der Sicherheit und der Gefahrenabwehr im Seeverkehr sowie des Schutzes der Meeresumwelt in der EU zu erreichen. Überdies wurde die Wirksamkeit der Aktivitäten der Agentur anerkannt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind verhältnismäßig, da durch sie nur die Teile der bestehenden Verordnung geändert werden, die Klarstellungen oder Änderungen erfordern.

3.3. Wahl des Instruments

Eine Verordnung ist das geeignete Instrument zur Änderung einer bestehenden Verordnung.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag wirkt sich in bescheidenem Umfang auf den Haushalt insofern aus, als die Agentur eine begrenzte Zahl neuer oder erweiterter Aufgaben erhält, für die die EMSA 18 Stellen bräuchte, um einen effektiven und effizienten Betrieb sicherzustellen. Angesichts der aktuellen Haushaltslage hat die Kommission jedoch mit der Agentur erhebliche Umverteilungsanstrengungen vereinbart, infolge deren 6 dieser Stellen von der EMSA durch eine interne Umschichtung bereitgestellt werden.

²¹ Die 27 Vertreter der EU-Mitgliedstaaten und die 4 Kommissionsvertreter sind stimmberechtigt, während die 4 Fachleute aus den am meisten betroffenen Wirtschaftszweigen und die 2 Vertreter Norwegens und Islands nicht stimmberechtigt sind.

Dies bedeutet, dass die Haushaltsbehörde bei den bevorstehenden jährlichen Haushaltsverfahren nur über insgesamt 12 zusätzliche Stellen für den Stellenplan der Agentur entscheiden müsste, die gestaffelt zwischen 2012 und 2014 vorzusehen wären (5 Stellen im Jahr 2012, 4 Stellen im Jahr 2013 und 3 Stellen im Jahr 2014). Dies entspricht in vollem Umfang dem Mehrjahrespersonalentwicklungsplan der Agentur für 2011-2013, der vom EMSA-Verwaltungsrat im März 2010 verabschiedet und der Haushaltsbehörde als Teil der Unterlagen für das Haushaltsverfahren 2011 übermittelt wurde. Die Auswirkungen des Vorschlags auf den Haushalt sind somit auf insgesamt ca. 3,9 Mio. EUR für den Zeitraum 2012-2015 beschränkt (weitere Einzelheiten sind dem Finanzbogen und der Folgenabschätzung, die beigelegt sind, zu entnehmen).

Die Kommission ist der Ansicht, dass sich die Agentur nach dem großen Ausbau der Humanressourcen der EMSA in den Jahren 2005 bis 2008 (die EMSA erhielt in diesen 4 Jahren insgesamt 126 zusätzliche Stellen) jetzt in einer Konsolidierungsphase befindet, wie bereits aus den Stellenplänen für 2009 bis 2011 hervorgeht, die trotz des schnellen Wachstums der Aktivitäten und Aufgaben der EMSA einen bescheidenen Zuwachs vorsehen. Bevor eine weitere Ausweitung der Aufgaben, die zusätzliche Ressourcen erfordert, vorgeschlagen wird, wird die Kommission mit Unterstützung der Agentur die Aktivitäten und Ressourcen der EMSA weiter einem Screening unterziehen, um auch in Zukunft sicherzustellen, dass alle Möglichkeiten einer Umverteilung innerhalb der Agentur genutzt werden.

5. INHALT DES VORSCHLAGS

Der Vorschlag umfasst 2 Artikel. Im ersten Artikel werden die vorgeschlagenen Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 dargelegt, während der zweite Artikel das Inkrafttreten der Verordnung betrifft. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002, während in den darauffolgenden Abschnitten auf die Einzelheiten eingegangen wird:

Artike l	Gegenstand	Änderungen
1	Ziele	Neufassung
2	Aufgaben	Neufassung
3	Inspektionen	Neufassung
4	Transparenz	keine Änderung
5	Rechtsform	kleine Änderungen in den Absätzen 3 und 4
6	Personal	keine Änderung
7	Vorrechte	keine Änderung
8	Haftung	keine Änderung
9	Sprachenregelun g	keine Änderung
10	Verwaltungsrat	kleine Änderungen in Absatz 2: Änderung von Buchstabe c, Hinzufügung der Buchstaben ca und cb, Streichung von Buchstabe g, Änderungen von Buchstabe i und Vereinfachung von Punkt l
11	Zusammensetzun g	keine Änderung
12	Vorsitz	keine Änderung

Artike l	Gegenstand	Änderungen
13	Tagungen	keine Änderung
14	Abstimmungen	keine Änderung
15	Exekutivdirektor	Änderungen in Absatz 2 (Änderungen von Buchstabe a, Einfügung der Buchstaben aa und ab, Änderungen der Buchstaben b und d, Streichung von Buchstabe g und Streichung von Absatz 3
16	Ernennung	Neufassung
17	Drittländer	keine Änderung
18	Haushalt	kleine Änderung in Absatz 1
19	Kontrolle	keine Änderung
20	Betrugs- bekämpfung	keine Änderung
21	Finanzvorschrift en	keine Änderung
22	Bewertung	kleine Änderung in Absatz 1
23	Beginn	Neufassung
24	Inkrafttreten	keine Änderung

5.1.1. Änderungen von Artikel 1 (Ziele)

Wie bereits dargestellt, bleiben die Ziele der Verordnung unverändert. Daher schlägt die Kommission nur einige kleine Änderungen von Artikel 1 vor.

5.1.2. Änderungen von Artikel 2 (Aufgaben)

Da der Artikel in seiner derzeitigen Fassung inzwischen schwer leserlich ist, schlägt die Kommission eine neue Fassung vor, die die vorherige Gliederung aufgreift. Dadurch sollen die Aufgaben der EMSA in einer nutzerfreundlichen Form klarer dargestellt werden. Der vorgeschlagene Artikel umfasst 5 Absätze. Im einleitenden Absatz werden die Tätigkeitsfelder der Agentur entsprechend der Klarstellung in Artikel 1 beschrieben. In Erwägungsgrund 4 wird daran erinnert, dass die Verantwortung für die Umsetzung des Besitzstands der Union letztlich bei der Kommission liegt. In den Absätzen 2 bis 5 werden die verschiedenen Aufgaben der EMSA in Bezug auf die verschiedenen Adressaten ausgeführt.

5.1.3. Änderungen von Artikel 3 (Inspektionen)

Um der institutionellen Rolle der EMSA bei der Durchführung der EU-Rechtsvorschriften ordnungsgemäß Rechnung zu tragen, schlägt die Kommission einen neuen Wortlaut für Artikel 3 vor. Der Hinweis auf die vom Verwaltungsrat festgelegte Politik wurde gestrichen. Die Beschlussfassung über eine „Kontrollbesuchspolitik“, die die heimische Verwaltung betrifft, könnte bei den Vertretern der Mitgliedstaaten in der Tat zu einem Interessenkonflikt führen. Stattdessen schlägt die Kommission vor, in diesem Bereich bei der Festlegung der operativen Arbeitsmethoden der Agentur dem Beispiel der Europäischen Agentur für Flugsicherheit zu folgen²². Dadurch wird die Beteiligung aller interessierten Parteien

²²

Siehe Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1, und

(Agentur, Mitgliedstaaten, Kommission) bei gleichzeitiger Wahrung der institutionellen Aufgaben und Verantwortlichkeiten gewährleistet.

5.1.4. *Änderungen von Artikel 5 (Rechtsform, administrative Regelungen, regionale Zentren)*

Mit den vorgeschlagenen Änderungen von Absatz 3 will die Kommission die derzeitige Beschränkung aufheben, aufgrund der sich die regionalen Zentren ausschließlich auf Fragen der Schiffsverkehrsüberwachung im Rahmen der Richtlinie 2002/59 konzentrieren. Die vorgeschlagene Änderung bedeutet nicht, dass die Kommission dem EMSA-Verwaltungsrat ein Ersuchen um Einrichtung eines regionalen Zentrums vorlegen wird. Die Realisierbarkeit eines solchen regionalen Zentrums muss zuerst klar nachgewiesen werden.

Die vorgeschlagene Änderung von Absatz 4 spiegelt die wachsende Einbeziehung der EMSA in Angelegenheiten des Seeverkehrs auf regionaler und internationaler Ebene wider, z. B. durch LRIT und die Entwicklung der Meeresüberwachung. Die Agentur muss daher die administrative Zusammenarbeit mit anderen Gremien aufnehmen. Der Exekutivdirektor vertritt die Agentur und kann somit durch Verwaltungsvereinbarungen, die keine internationalen Verträge sind, Verpflichtungen für die Agentur eingehen. Aus Transparenzgründen ist eine angemessene Unterrichtung des Verwaltungsrats erforderlich.

5.1.5. *Änderungen von Artikel 10 (Verwaltungsrat)*

Die Kommission schlägt folgende Änderungen von Artikel 10 Absatz 2 vor:

- Unter Buchstabe c muss der Verweis auf Artikel 2 angepasst werden.
- Die neuen Buchstaben ca und cb beziehen sich auf die Verabschiedung der Mehrjahresstrategie und des Mehrjahrespersonalentwicklungsplans durch den Verwaltungsrat der EMSA.
- Infolge der Änderung von Artikel 3 muss Buchstabe g gestrichen werden.
- Unter Buchstabe i müssen die neuen Abteilungsleiterstellen aufgeführt werden.
- Buchstabe l kann aufgrund der Vereinfachung von Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe g hinsichtlich des separaten Berichts über Maßnahmen gegen die Verschmutzung erheblich vereinfacht werden.

5.1.6. *Änderungen von Artikel 15 (Exekutivdirektor)*

Die Kommission schlägt einige Änderungen von Artikel 15 Absatz 2 den Exekutivdirektor betreffend vor. Viele davon sind rein redaktionelle Änderungen, die sich aus Änderungen anderer Artikel ergeben. Absatz 3 schließlich kann gestrichen werden, da sein Inhalt in Artikel 16 übernommen wurde.

die Verordnung (EG) Nr. 736/2006 der Kommission vom 16. Mai 2006 über die Arbeitsweise der Europäischen Agentur für Flugsicherheit bei Inspektionen zur Kontrolle der Normung, ABl. L 129 vom 17.5.2006, S. 10.

5.1.7. Änderungen von Artikel 18 (Ernennung des Exekutivdirektors und der Abteilungsleiter)

Wegen des Größenzuwachs der Agentur (2010 bis zu 242 Beschäftigte) benötigt der Exekutivdirektor Unterstützung auf der Managementebene. Im Organigramm der EMSA sind seit Juni 2008 drei Abteilungsleiter als Zwischenmanagementebene vorgesehen, was der Situation anderer EU-Agenturen vergleichbarer Größe entspricht. Der neue Wortlaut erfordert daher keine neuen Stellen im Stellenplan der EMSA. Der Titel des Artikels wird geändert; es wird die Ernennung der Abteilungsleiter durch den Verwaltungsdirektor nach einer befürwortenden Stellungnahme des Verwaltungsrats eingeführt.

5.1.8. Änderungen von Artikel 18 (Haushalt)

Wegen des globalen Charakters des LRIT-Netzes wird die EMSA Seeverkehrsdaten mit anderen Datenzentren, auch mit einem detaillierten Fakturierungssystem, austauschen. Obwohl die aktuelle EMSA-Verordnung bereits Entgelte für verschiedene Dienstleistungen als eine der Einnahmequellen der Agentur vorsieht (siehe Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe c), sollte der Fachbegriff „Gebühren“ hinzugefügt werden. Im Gegensatz zu anderen EU-Agenturen besteht weder die Erwartung noch die Absicht, einen erheblichen Teil der Einnahmen der EMSA durch Gebühren zu finanzieren. Der EU-Beitrag wird die Hauptfinanzierungsquelle der EMSA bleiben.

5.1.9. Änderungen von Artikel 22 (Bewertung)

Wie vom EMSA-Verwaltungsrat empfohlen, sollten die Vorschriften in Bezug auf die externe Bewertung der Agentur keine einmalige, sondern eine in regelmäßigen Abständen vorgenommene Bewertung vorsehen.

5.1.10. Änderungen von Artikel 23

Die Bestimmungen dieses Artikels zum Beginn der Tätigkeit der EMSA sind überholt und können gestrichen werden. Der Artikel kann daher den Wortlaut des Standardartikels für Ausschüsse erhalten. Im Bereich der Seeverkehrssicherheit wurde 2002 durch die Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 ein Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) eingesetzt, der die Kommission auch bei dieser Verordnung unterstützen soll. Es sei daran erinnert, dass die operativen Arbeitsmethoden der Agentur im Bereich der Inspektionen (Artikel 3) dem Komitologieverfahren unterliegen.

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG (EU) Nr. [.../....] 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)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Übermittlung des Vorschlags an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses²³,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²⁴,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren²⁵,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002²⁶ wurde eine Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs („die Agentur“) errichtet, deren Ziel die Gewährleistung eines hohen, einheitlichen und effektiven Niveaus bei der Sicherheit im Seeverkehr und bei der Verhütung von Verschmutzung durch Schiffe ist.
- (2) Der Verwaltungsrat der Agentur hat 2007 gemäß Artikel 22 der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 eine unabhängige externe Bewertung der Durchführung der Verordnung in Auftrag gegeben. Ausgehend von dieser Bewertung formulierte er im Juni 2008 Empfehlungen für Änderungen, die die Verordnung (EG) Nr. 1406/2002, die Agentur und ihre Arbeitsweise betreffen.
- (3) Einige Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 sollten auf der Grundlage der Ergebnisse der externen Bewertung, der Empfehlungen des Verwaltungsrats und der Mehrjahresstrategie geklärt und aktualisiert werden. Außerdem sollte die Agentur

²³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

²⁴ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

²⁵ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

²⁶ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1.

bestimmte zusätzliche Aufgaben erhalten, die der Entwicklung der Politik für die Sicherheit im Seeverkehr auf EU-Ebene und auf internationaler Ebene Rechnung tragen. Zur Gewährleistung der Kosteneffizienz und der effizienten Verwendung von Haushaltsmitteln sind erhebliche Screening- und Umverteilungsanstrengungen erforderlich. Ein Drittel des für die neuen Aufgaben benötigten zusätzlichen Personals sollte so durch eine agenturinterne Umschichtung gedeckt werden können.

- (4) Einige Vorschriften, die speziell die Leitung der Agentur betreffen, sollten geklärt werden. Aufgrund der im Vertrag verankerten besonderen Verantwortung der Kommission für die Durchführung der EU-Politik sollte die Kommission der Agentur politische Leitlinien für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben unter vollständiger Wahrung der Rechtsform der Agentur und der Unabhängigkeit ihres Exekutivdirektors, die in der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 festgelegt wurden, vorgeben.
- (5) Die Agentur sollte im Interesse der Union handeln. Dies sollte beinhalten, dass die Agentur in ihren Zuständigkeitsbereichen außerhalb der EU tätig werden kann.
- (6) Die Agentur sollte die Kommission bei den Forschungsaktivitäten, die mit ihren Zuständigkeitsbereichen in Zusammenhang stehen, stärker unterstützen. Doppelarbeit mit dem vorhandenen EU-Forschungsrahmen sollte jedoch vermieden werden. Insbesondere sollte die Agentur nicht für die Verwaltung von Forschungsprojekten zuständig sein.
- (7) Nach dem Auslaufen des gemeinschaftlichen Rahmens für die Zusammenarbeit im Bereich der unfallbedingten oder vorsätzlichen Meeresverschmutzung, der durch die Entscheidung Nr. 2850/2000/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2000²⁷ geschaffen wurde, sollte die Agentur einige der zuvor nach dem früheren Rahmen durchgeführten Aktivitäten fortsetzen, indem sie insbesondere auf das Fachwissen der beratenden technischen Gruppe für die Vorsorge gegen und das Eingreifen bei Meeresverschmutzungen zurückgreift.
- (8) Jüngste Ereignisse haben die Gefahren der Offshore-Erdöl- und Erdgasexploration und -produktion für den Seeverkehr und die Meeresumwelt deutlich gemacht. Die Nutzung der Interventionskapazitäten der Agentur sollte explizit dahingehend erweitert werden, dass sie sich auf das Eingreifen bei Verschmutzungen erstreckt, die von solchen Aktivitäten herrühren. Darüber hinaus sollte die Agentur die Kommission bei der Analyse der Sicherheit mobiler Offshore-Gas- und Ölanlagen unterstützen, um mögliche Schwachstellen festzustellen; Grundlage dafür ist das Fachwissen, das sie sich in den Bereichen Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr, Verhütung von Verschmutzung durch Schiffe und Eingreifen bei Meeresverschmutzung erworben hat.
- (9) Die Union hat eine umfassende Seeverkehrsstrategie bis 2018 erarbeitet, die das Konzept elektronischer Systeme für den Seeverkehr („e-maritime“) einschließt. Außerdem entwickelt sie zurzeit ein EU-Meeresüberwachungsnetz. Die Agentur verfügt über Systeme und Anwendungen für den Seeverkehr, die für die Durchführung dieser Strategien von Interesse sind. Daher sollte die Agentur die Systeme und Daten anderen interessierten Partnern zur Verfügung stellen.

²⁷ ABL L 332 vom 28.12.2000, S. 1.

- (10) Die Agentur hat sich als maßgeblicher Anbieter von Seeverkehrsdaten auf EU-Ebene etabliert, die für andere EU-Aktivitäten von Interesse und relevant sind. Durch ihre Aktivitäten, insbesondere im Bereich der Hafenstaatkontrolle, der Überwachung des Seeverkehrs und der Schifffahrtsrouten sowie der Unterstützung bei der Verfolgung möglicher Verschmutzer sollte die Agentur zur Stärkung von Synergien auf EU-Ebene hinsichtlich bestimmter Einsätze der Küstenwache beitragen. Darüber hinaus sollten im Zuge der Datenüberwachung und -erhebung durch die Agentur auch grundlegende Informationen zu potenziellen Gefahren für den Seeverkehr und die Meeresumwelt aufgrund der Offshore-Erdöl- und Erdgasexploration und -produktion gesammelt werden.
- (11) Die Systeme, Anwendungen, Sachkenntnis und Daten der Agentur sind auch von Belang für den Beitrag zu dem Ziel, einen guten Umweltzustand der Meeresgewässer gemäß der Richtlinie 2008/56/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008²⁸ zu erreichen, insbesondere in Bezug auf ihre den Seeverkehr betreffenden Elemente wie Ballastwasser, Abfälle im Meer und Unterwassergeräusche.
- (12) Die Agentur führt Inspektionen durch, um die Kommission bei der Bewertung der effektiven Durchführung von EU-Recht zu unterstützen. Die Rolle der Agentur, der Kommission, der Mitgliedstaaten und des Verwaltungsrates sollte klar festgelegt sein.
- (13) Die Kommission und die Agentur sollten bei der Vorbereitung der operativen Arbeitsmethoden der Agentur für die Inspektionen eng zusammenarbeiten. Solange die Maßnahmen, die diese Arbeitsmethoden betreffen, nicht in Kraft getreten sind, sollte die Agentur die aktuelle Praxis der Durchführung der Inspektionen fortführen.
- (14) Die Anforderungen an die operativen Arbeitsmethoden der Agentur für die Durchführung von Inspektionen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse²⁹ beschlossen werden.
- (15) Die Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 sollte daher entsprechend geändert werden -

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002

Die Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 wird wie folgt geändert:

- 1) Die Artikel 1 bis 3 erhalten folgende Fassung:

"Artikel 1

²⁸ 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.

²⁹ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

Ziele

1. Mit dieser Verordnung wird eine Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs („Agentur“) errichtet. Die Agentur handelt im Interesse der Union.
2. Die Agentur stellt den Mitgliedstaaten und der Kommission die erforderliche wissenschaftlich-technische Unterstützung und hochwertiges Fachwissen zur Verfügung, damit diese die Rechtsvorschriften der Union im Bereich der Sicherheit und der Gefahrenabwehr im Seeverkehr sowie der Verhütung der von Schiffen verursachten Verschmutzung ordnungsgemäß anwenden, die Anwendung überwachen und die Wirksamkeit der bestehenden Maßnahmen beurteilen können.
3. Die Agentur leistet den Mitgliedstaaten und der Kommission wissenschaftlich-technische Unterstützung im Bereich der unfallbedingten oder vorsätzlichen Meeresverschmutzung und unterstützt - unbeschadet der Verantwortung der Küstenstaaten, angemessene Mechanismen zum Eingreifen bei Verschmutzung vorzusehen - auf Ersuchen die Mechanismen, die in den Mitgliedstaaten zum Eingreifen bei Verschmutzung bestehen, mit zusätzlichen Mitteln in kosteneffizienter Weise; dabei trägt sie der bestehenden Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten in diesem Bereich Rechnung. Sie unterstützt das mit der Entscheidung 2007/779/EG, Euratom³⁰ des Rates geschaffene EU-Verfahren für den Katastrophenschutz.

Artikel 2

Aufgaben der Agentur

1. Zur angemessenen Verwirklichung der in Artikel 1 genannten Ziele erfüllt die Agentur die in Absatz 2 dieses Artikels aufgeführten Aufgaben im Bereich der Sicherheit und der Gefahrenabwehr im Seeverkehr, der Verhütung der von Schiffen verursachten Verschmutzung und des Eingreifens bei Meeresverschmutzung.
2. Die Agentur unterstützt die Kommission
 - a) bei den Vorarbeiten für die Aktualisierung und Weiterentwicklung relevanter EU-Vorschriften, insbesondere im Zuge der Weiterentwicklung der einschlägigen internationalen Vorschriften;
 - b) bei der wirksamen Anwendung relevanter EU-Vorschriften, insbesondere indem sie Inspektionen gemäß Artikel 3 dieser Verordnung durchführt und der Kommission technische Unterstützung bei der Durchführung der Inspektionsaufgaben leistet, die ihr gemäß Artikel 9 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates³¹ übertragen werden; sie kann der Kommission mögliche Verbesserungen relevanter EU-Vorschriften vorschlagen;
 - c) bei der Bereitstellung der notwendigen technischen Unterstützung für die Beteiligung an den Arbeiten der technischen Gremien der IMO, der ILO, der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle und anderer relevanter internationaler oder regionaler Organisationen;

³⁰ ABl. L 314 vom 1.12.2007, S. 9.

³¹ ABl. L 129 vom 29.4.2004, S. 6.

- d) bei der Entwicklung und Umsetzung von EU-Strategien im Zusammenhang mit den Aufgaben der Agentur wie den Meeresautobahnen, dem europäischen Seeverkehrsraum ohne Grenzen, „e-maritime“, den Binnenwasserstraßen, der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie, dem Klimawandel und der Analyse der Sicherheit mobiler Offshore-Erdöl- und Erdgasanlagen;
- e) bei der Umsetzung von mit den Aufgaben der Agentur zusammenhängenden EU-Programmen wie dem Programm „Globale Umwelt- und Sicherheitsüberwachung“ (Global Monitoring for Environment and Security, GMES) und Kooperationsprogrammen mit Ländern der Europäischen Nachbarschaftspolitik (ENP-Ländern);
- f) bei der Analyse laufender und abgeschlossener Forschungsprojekte, die für die Tätigkeitsfelder der Agentur von Belang sind; dazu gehört die Benennung möglicher regelsetzender Folgemaßnahmen, die sich aus speziellen Forschungsprojekten ergeben, sowie von zentralen Themen und Prioritäten für weitere Forschungsarbeiten auf EU-Ebene;
- g) bei der Durchführung anderer Aufgaben, die dieser aufgrund bestehender und künftiger EU-Vorschriften im jeweiligen Bereich übertragen werden.

3. Die Agentur arbeitet mit den Mitgliedstaaten zusammen, um

- a) gegebenenfalls einschlägige Ausbildungsmaßnahmen in Bereichen zu organisieren, die in die Zuständigkeit des Hafenstaates, des Flaggenstaates und des Küstenstaates fallen;
- b) im Zusammenhang mit der Anwendung von EU-Vorschriften technische Lösungen zu entwickeln, die die Bereitstellung einschlägiger Dienstleistungen einschließen, und technische Unterstützung zu leisten;
- c) über das mit der Entscheidung 2007/779/EG, Euratom errichtete EU-Katastrophenschutzverfahren deren Maßnahmen zum Eingreifen im Falle unfallbedingter oder vorsätzlicher Meeresverschmutzung mit zusätzlichen Mitteln in kosteneffizienter Weise zu unterstützen, sofern darum ersucht wird. In diesem Zusammenhang leistet die Agentur dem für die Durchführung der Säuberungsmaßnahmen zuständigen betroffenen Mitgliedstaat Hilfe.

4. Die Agentur unterstützt die Mitgliedstaaten und die Kommission wie folgt:

- a) Im Bereich der Verkehrsüberwachung hat die Agentur insbesondere die Zusammenarbeit zwischen den Anliegerstaaten der betroffenen Seegebiete in den von der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates³² erfassten Bereichen zu fördern und die für die Erreichung der Ziele jener Richtlinie erforderlichen Informationssysteme zu entwickeln und zu betreiben. Außerdem trägt sie zur Entwicklung eines gemeinsamen Informationsraums für den maritimen Bereich der EU bei.
- b) Hinsichtlich der Untersuchung von Seeunfällen gemäß der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates³³ unterstützt die Agentur die Mitgliedstaaten bei der Untersuchung schwerer Seeunfälle und analysiert bereits vorliegende Untersuchungsberichte über Unfälle, um einen Mehrwert auf EU-Ebene in Form von Erkenntnisgewinn zu erzielen.

³² ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10.

³³ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 114.

c) Durch die Bereitstellung objektiver, zuverlässiger und vergleichbarer Statistiken, Informationen und Daten schafft die Agentur die Grundlage dafür, dass die Kommission und die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen zur Verbesserung ihrer Aktionen und zur Bewertung der Wirksamkeit der bestehenden Maßnahmen ergreifen können. Hierzu gehören die Sammlung, Speicherung und Bewertung technischer Daten, die systematische Auswertung bestehender und gegebenenfalls der Aufbau neuer Datenbanken (mit Datenaustausch). Die Agentur unterstützt die Kommission auf der Grundlage der gesammelten Daten bei der Veröffentlichung von Informationen über Schiffe gemäß der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates³⁴. Die Agentur unterstützt die Kommission und die Mitgliedstaaten ferner bei deren Maßnahmen im Rahmen der Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates³⁵ für eine bessere Identifizierung und Verfolgung von Schiffen, die illegale Einleitungen vorgenommen haben.

5. Auf Ersuchen der Kommission leistet die Agentur der Kommission technische Unterstützung bei der Anwendung relevanter EU-Vorschriften auf Staaten, die sich um den Beitritt zur Union bewerben, auf alle Partnerländer der Europäischen Nachbarschaftspolitik und auf Länder, die sich an der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle beteiligen.

Ferner leistet die Agentur auf Ersuchen der Kommission über das mit der Entscheidung 2007/779/EG, Euratom des Rates errichtete EU-Katastrophenschutzverfahren analog zu den Bedingungen, die für Mitgliedstaaten gemäß Absatz 3 Buchstabe c dieses Artikels gelten, Unterstützung, falls diese Staaten von unfallbedingter oder vorsätzlicher Meeresverschmutzung betroffen sind.

Dies erfolgt in Koordination mit den bestehenden regionalen Kooperationsprogrammen und umfasst bei Bedarf auch die Organisation entsprechender Ausbildungsmaßnahmen.

Artikel 3

Inspektionen

1. Zur Erfüllung der ihr übertragenen Aufgaben und zur Unterstützung der Kommission bei der Erfüllung der ihr aus dem Vertrag erwachsenden Pflichten, insbesondere bei der Bewertung der wirksamen Anwendung von Unionsrecht, führt die Agentur Inspektionen in den Mitgliedstaaten durch.

Die nationalen Behörden der Mitgliedstaaten erleichtern die Arbeit des Personals der Agentur.

Außerdem führt die Agentur Inspektionen im Auftrag der Kommission in Drittländern gemäß den Anforderungen der EU-Vorschriften durch, insbesondere hinsichtlich Organisationen, die von der Union nach der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates³⁶ anerkannt wurden, und hinsichtlich der Ausbildung von Seeleuten und der Erteilung von Befähigungszeugnissen für Seeleute gemäß der Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates³⁷.

³⁴ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57.

³⁵ ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 11.

³⁶ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 11.

³⁷ ABl. L 323 vom 3.12.2008, S. 33.

2. Für die operativen Arbeitsmethoden der Agentur für die Durchführung der Inspektionen, auf die in Absatz 1 Bezug genommen wird, gelten Anforderungen, die gemäß dem in Artikel 23 Absatz 2 genannten Verfahren verabschiedet werden.

3. Die Agentur analysiert gegebenenfalls und auf jeden Fall nach Abschluss eines Inspektionszyklus die Berichte dieses Zyklus, um übergreifende Erkenntnisse zu gewinnen und allgemeine Schlussfolgerungen zu der Wirksamkeit der bestehenden Maßnahmen zu ziehen. Die Agentur legt der Kommission diese Analyse zwecks weiterer Erörterung mit den Mitgliedstaaten vor."

2) In Artikel 5 werden die Absätze 3 und 4 wie folgt geändert:

"3. Auf Ersuchen der Kommission kann der Verwaltungsrat nach Zustimmung der betroffenen Mitgliedstaaten die regionalen Zentren einrichten, die für die möglichst effiziente und effektive Erfüllung der Aufgaben der Agentur erforderlich sind.

4. Die Agentur wird von ihrem Exekutivdirektor vertreten. Der Exekutivdirektor kann im Namen der Agentur Verwaltungsabkommen mit anderen Gremien, die in den Tätigkeitsbereichen der Agentur arbeiten, schließen, nachdem er den Verwaltungsrat unterrichtet hat."

3) Artikel 10 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

"c) prüft im Rahmen der Erstellung des Arbeitsprogramms die Ersuchen der Mitgliedstaaten um technische Unterstützung gemäß Artikel 2 Absatz 3;

ca) verabschiedet eine Mehrjahresstrategie für die Agentur für einen künftigen Zeitraum von fünf Jahren unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Kommission;

cb) verabschiedet den Mehrjahrespersonalentwicklungsplan der Agentur;"

b) Buchstabe g wird gestrichen.

c) Buchstabe i erhält folgende Fassung:

"i) übt die Disziplinalgewalt über den Exekutivdirektor und die in Artikel 16 genannten Abteilungsleiter aus;"

d) Buchstabe l erhält folgende Fassung:

"überprüft die finanzielle Abwicklung des detaillierten Plans gemäß Buchstabe k und der in der Verordnung (EG) Nr. 2038/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates³⁸ vorgesehenen Mittelbindungen."

4) Artikel 15 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Buchstaben a und b erhalten folgende Fassung:

³⁸ ABl. L 394 vom 30.12.2006, S. 1.

"a) Er erstellt die Mehrjahresstrategie der Agentur und legt sie dem Verwaltungsrat nach Stellungnahme der Kommission mindestens 8 Wochen vor der betreffenden Tagung des Verwaltungsrates vor.

aa) Er erstellt den Mehrjahrespersonalentwicklungsplan der Agentur und legt ihn nach Stellungnahme der Kommission dem Verwaltungsrat vor.

ab) Er erstellt das Jahresarbeitsprogramm und den detaillierten Plan für die Maßnahmen der Agentur zur Vorsorge gegen Verschmutzungen sowie bei Verschmutzungen und legt sie nach Stellungnahme der Kommission dem Verwaltungsrat mindestens 8 Wochen vor der betreffenden Tagung des Verwaltungsrates vor. Er ergreift die erforderlichen Maßnahmen zu ihrer Umsetzung. Er kommt allen Ersuchen eines Mitgliedstaates um Unterstützung gemäß Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe c nach.

b) Er entscheidet nach Stellungnahme der Kommission und entsprechend den in Artikel 3 genannten Anforderungen über die Durchführung der in Artikel 3 vorgesehenen Inspektionen. Er arbeitet bei der Vorbereitung der in Artikel 3 Absatz 2 genannten Maßnahmen eng mit der Kommission zusammen."

b) Absatz 2 Buchstabe d erhält folgende Fassung:

"d) Er führt ein wirksames Kontrollsystem ein, um die von der Agentur erzielten Ergebnisse an den in dieser Verordnung festgelegten Zielen und Aufgaben messen zu können. Er stellt sicher, dass die Organisationsstruktur der Agentur im Rahmen der verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen regelmäßig an die sich ändernden Erfordernisse angepasst wird. Auf dieser Grundlage erstellt der Exekutivdirektor jedes Jahr den Entwurf eines allgemeinen Tätigkeitsberichts, den er dem Verwaltungsrat vorlegt. Der Bericht enthält einen speziellen Abschnitt über die finanzielle Abwicklung des detaillierten Plans für die Tätigkeiten der Agentur im Bereich der Vorsorge gegen und des Eingreifens bei Verschmutzung sowie einen aktualisierten Überblick über den Stand aller im Rahmen dieses Plans finanzierten Maßnahmen. Er führt Verfahren für regelmäßige Evaluierungen entsprechend den anerkannten fachspezifischen Standards ein."

c) Absatz 2 Buchstabe g wird gestrichen.

d) Absatz 3 wird gestrichen.

5) Artikel 16 erhält folgende Fassung:

"Artikel 16

Ernennung des Exekutivdirektors und der Abteilungsleiter

1. Der Exekutivdirektor wird vom Verwaltungsrat ernannt und entlassen. Er wird aus einer Liste von Bewerbern, die von der Kommission vorgeschlagen werden, für einen Zeitraum von fünf Jahren ernannt; Grundlage hierfür sind erworbene Verdienste und nachgewiesene Verwaltungs- und Leitungsfähigkeiten sowie für die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr wie auch die Verhütung von Verschmutzung durch Schiffe und das Eingreifen beim Eintreten von Meeresverschmutzung relevante Befähigung und Erfahrung. Vor seiner Ernennung kann der vom Verwaltungsrat ausgewählte Bewerber aufgefordert werden, vor dem zuständigen Ausschuss des Europäischen Parlaments eine

Erklärung abzugeben und Fragen der Ausschussmitglieder zu beantworten. Der Verwaltungsrat fasst seinen Beschluss mit Vierfünftelmehrheit aller stimmberechtigten Mitglieder.

2. Der Verwaltungsrat kann auf Vorschlag der Kommission unter Berücksichtigung des Bewertungsberichts die Amtszeit des Exekutivdirektors um maximal drei Jahre verlängern. Der Verwaltungsrat fasst seinen Beschluss mit Vierfünftelmehrheit aller stimmberechtigten Mitglieder. Der Verwaltungsrat unterrichtet das Europäische Parlament über seine Absicht, die Amtszeit des Exekutivdirektors zu verlängern. Innerhalb des Monats vor der Verlängerung seiner Amtszeit kann der Exekutivdirektor aufgefordert werden, sich vor dem zuständigen Ausschuss des Parlaments zu äußern und Fragen der Ausschussmitglieder zu beantworten. Wird die Amtszeit nicht verlängert, so bleibt der Exekutivdirektor bis zur Ernennung seines Nachfolgers im Amt.

3. Der Exekutivdirektor kann von einem oder mehreren Abteilungsleitern unterstützt werden. Bei Abwesenheit oder Verhinderung des Exekutivdirektors nimmt einer der Abteilungsleiter seine Aufgaben wahr.

4. Die Abteilungsleiter werden aufgrund ihrer erworbenen Verdienste und nachgewiesenen Verwaltungs- und Leitungsfähigkeiten sowie der für die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr wie auch die Verhütung von Verschmutzung durch Schiffe und das Eingreifen beim Eintreten von Meeresverschmutzung relevanten Befähigung und Erfahrung ernannt. Die Abteilungsleiter werden nach einer befürwortenden Stellungnahme des Verwaltungsrats vom Exekutivdirektor ernannt und entlassen."

6) Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

"c) Gebühren und Entgelten für Veröffentlichungen, Ausbildungsmaßnahmen und sonstige von der Agentur erbrachte Leistungen."

7) Artikel 22 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

"1. Der Verwaltungsrat gibt in regelmäßigen Abständen und mindestens alle fünf Jahre eine unabhängige externe Bewertung der Durchführung dieser Verordnung in Auftrag. Die Kommission stellt der Agentur alle Informationen zur Verfügung, die diese für diese Bewertung für erforderlich hält."

8) Artikel 23 erhält folgende Fassung:

"Artikel 23

Ausschuss

1. Die Kommission wird von dem durch Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates³⁹ eingesetzten Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) unterstützt.

³⁹ ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8."

Artikel 2

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt gemäß den Verträgen unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident
[...]

Im Namen des Rates
Der Präsident
[...]

FINANZBOGEN ZU VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTEN

1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

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

1.2. Politikbereiche in der ABM/ABB-Struktur⁴⁰

06: Energie und Verkehr

0602: Binnen-, Luft- und Seeverkehrspolitik

060202: Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA)

Durchführung von Rechtsvorschriften, die die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr, die Verhütung von Verschmutzung und das Eingreifen bei Verschmutzung betreffen

1.3. Art des Vorschlags/der Initiative

☐ Der Vorschlag/die Initiative betrifft eine **neue Maßnahme**.

☐ Der Vorschlag/die Initiative betrifft eine **neue Maßnahme im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme**⁴¹.

☒ Der Vorschlag/die Initiative betrifft die **Verlängerung einer bestehenden Maßnahme**.

☐ Der Vorschlag/die Initiative betrifft eine **neu ausgerichtete Maßnahme**.

1.4. Ziele

1.4.1. Mit dem Vorschlag/der Initiative verfolgte mehrjährige strategische Ziele der Kommission

Ziele/EU-Mehrwert entsprechend der Strategie Europa 2020:

Die Agentur trägt zum sicheren und nachhaltigen Seeverkehr zugunsten der EU-Wirtschaft und der EU-Bürger bei. Dies steht uneingeschränkt im Einklang mit den drei Prioritäten von Europa 2020:

- **Intelligentes Wachstum: Entwicklung einer auf Wissen und Innovation gestützten Wirtschaft.** Die Agentur trägt zur Entwicklung der höchstmöglichen technischen Normen für Schiffe bei und fördert dadurch Wissen und Innovation.

- **Nachhaltiges Wachstum: Förderung einer ressourcenschonenden, ökologischeren und wettbewerbsfähigeren Wirtschaft.** Die Agentur trägt in verschiedenen Bereichen zur

⁴⁰ ABM: Activity Based Management: maßnahmenbezogenes Management – ABB: Activity Based Budgeting: maßnahmenbezogene Budgetierung

⁴¹ Im Sinne von Artikel 49 Absatz 6 Buchstaben a oder b der Haushaltsordnung.

Verhütung der schiffsbedingten Verschmutzung und zum Eingreifen bei Meeresverschmutzung bei. Der Seeverkehr wird zu den „20-20-20“-Klimaschutz-/Energiezielen und zur Leitinitiative „Ressourcenschonendes Europa“ beitragen. Die Agentur wird ihrer Rolle bei der Umsetzung dieser Strategie durch die Branche gerecht werden.

- **Integratives Wachstum: Förderung einer Wirtschaft mit hoher Beschäftigung und ausgeprägtem sozialen und territorialen Zusammenhalt.** Für Inseln und Regionen in äußerster Randlage ist der Seeverkehr ein wesentliches Element für die Gewährleistung des territorialen Zusammenhalts und der Integration in die EU. Die Agentur leistet einen Beitrag dazu, dass der Seeverkehr in der EU sicher und nachhaltig ist.

Beitrag der GD MOVE zur jährlichen Strategieplanung 2010:

Die Entwicklung, Verwaltung und Koordinierung von Agenturen (einschließlich der EMSA) ist Teil des Kerngeschäfts der GD MOVE.

Die Umsetzung des dritten Maßnahmenpakets zur Seeverkehrssicherheit, zu der die EMSA beiträgt, gehört ebenfalls zum Kerngeschäft der GD MOVE.

In ihrer Mitteilung „Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018“ bekundete die Kommission ihre Absicht, „das Mandat und die Arbeitsweise der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs so zu überarbeiten, dass diese den Mitgliedstaaten und der Kommission umfassendere technische und wissenschaftliche Unterstützung leisten kann“ (KOM(2009) 8 vom 21.1.1009, S. 7).

1.4.2. Einzelziele und ABM/ABB-Tätigkeiten

Haushaltsbereich 06 02 Einzelziel Nr. 3 **Verbesserung der Verkehrssicherheit**

ABM/ABB-Tätigkeiten 060202 Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA)

1.4.3. Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen

Bitte geben Sie an, wie sich der Vorschlag/die Initiative auf die Begünstigten/Zielgruppe auswirken dürfte.

Bessere technische Unterstützung der Mitgliedstaaten und der Kommission durch die EMSA

Technische Unterstützung der Nachbarländer durch die EMSA zur Förderung der EU-Politik für die Sicherheit im Seeverkehr

1.4.4. Leistungs- und Erfolgsindikatoren

Bitte geben Sie an, anhand welcher Indikatoren sich die Realisierung des Vorschlags/der Initiative verfolgen lässt.

Die EMSA legt in ihren Jahresarbeitsprogrammen Leistungsindikatoren fest. Diese werden vom Verwaltungsrat ständig überwacht. Das Hauptüberwachungsinstrument ist der jährliche Bericht.

1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative

1.5.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf

Begrenzte Erweiterung des EMSA-Mandats auf neue Aufgaben.

1.5.2. Mehrwert durch die Intervention der EU

Die EMSA wurde als eine EU-Agentur errichtet, um die Umsetzung der EU-Politik im Bereich der Seeverkehrssicherheit zu unterstützen.

1.5.3. Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene wesentliche Erkenntnisse

Die spezifische EMSA-Bewertung 2008 und die allgemeine Bewertung der EU-Agenturen 2009 haben den Zusatznutzen der Agentur für die Kommission und die Mitgliedstaaten gezeigt.

1.5.4. Kohärenz mit anderen Finanzierungsinstrumenten sowie mögliche Synergieeffekte

Der Vorschlag steht im Einklang mit der EU-Politik für die Sicherheit im Seeverkehr und mit den entsprechenden Rechtsvorschriften und ist eine Folgemaßnahme der Verabschiedung des dritten Pakets zur Seeverkehrssicherheit 2009.

1.6. Dauer der Maßnahme und ihrer finanziellen Auswirkungen

☐ Vorschlag/Initiative mit **befristeter Geltungsdauer**

– ☐ Geltungsdauer: [TT/MM]JJJJ bis [TT/MM]JJJJ

– ☐ Finanzielle Auswirkungen: JJJJ bis JJJJ

☒ Vorschlag/Initiative mit **unbefristeter Geltungsdauer**

– Umsetzung mit einer Anlaufphase von 2012 bis 2014,

– Vollbetrieb wird angeschlossen.

1.7. Vorgeschlagene Methoden der Mittelverwaltung⁴²

☐ **Direkte zentrale Verwaltung** durch die Kommission

☒ **Indirekte zentrale Verwaltung** durch Übertragung von Haushaltsvollzugsaufgaben an:

– ☐ Exekutivagenturen

– ☒ von den Gemeinschaften geschaffene Einrichtungen⁴³

– ☐ nationale öffentliche Einrichtungen bzw. privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden

⁴² Erläuterungen zu den Methoden der Mittelverwaltung und Verweise auf die Haushaltsordnung enthält die Website BudgWeb (in französischer und englischer Sprache): http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

⁴³ Einrichtungen im Sinne von Artikel 185 der Haushaltsordnung.

- ☐ Personen, die mit der Durchführung bestimmter Maßnahmen im Rahmen von Titel V des Vertrags über die Europäische Union betraut und in dem maßgeblichen Basisrechtsakt nach Artikel 49 der Haushaltsordnung bezeichnet sind
- ☐ Mit den Mitgliedstaaten **geteilte Verwaltung**
- ☐ **Dezentrale Verwaltung** mit Drittstaaten
- ☐ **Gemeinsame Verwaltung** mit internationalen Organisationen (**bitte auflisten**)

2. VERWALTUNGSMASSNAHMEN

2.1. Monitoring und Berichterstattung

Bitte geben Sie an, wie oft und unter welchen Bedingungen diese Tätigkeiten erfolgen.

Alle EU-Agenturen unterliegen einem strengen Überwachungssystem, das interne Audits, den internen Auditdienst der Kommission, den Verwaltungsrat, die Kommission, den Rechnungshof und die Haushaltsbehörde einbezieht. [Dieses System wird fortgeführt.](#)

2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem

2.2.1. Ermittelte Risiken

[Keine](#)

2.2.2. Vorgesehene Kontrollen

[Entfällt.](#)

2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

Bitte geben Sie an, welche Präventions- und Schutzmaßnahmen vorhanden oder vorgesehen sind.

Die Betrugsbekämpfungsmaßnahmen von Artikel 20 dieser Verordnung gelten weiterhin.

3. ERWARTETE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

3.1. Betroffene Rubrik(en) des mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n)

- Bestehende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien.

Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Anzahl [Bezeichnung...]	GM/NGM ⁽⁴⁴⁾	von EFTA ⁴⁵ -Ländern	von Bewerberländern ⁴⁶	von Drittländern	nach Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe aa der Haushaltsordnung
1a	06.02.02.01 [Beitrag zur EMSA Titel I und II]	GM	JA	NEIN	NEIN	NEIN
1a	06.02.02.02 [Beitrag zur EMSA Titel III]	GM	JA	NEIN	NEIN	NEIN

⁴⁴ GM=Getrennte Mittel / NGM=Nicht getrennte Mittel

⁴⁵ EFTA: Europäische Freihandelsassoziation

⁴⁶ Bewerberländer und gegebenenfalls potenzielle Bewerberländer des Westbalkans.

3.2. Erwartete Auswirkungen auf die Ausgaben

3.2.1. Übersicht

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens			1a	Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit						
GD: MOVE			2012	2013	2014	2015	Bei längerer Dauer (Ziff. 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen			INSGESAMT
• Operative Mittel										
Nummer der Haushaltslinie 06.02.02	Verpflichtungen	(1)	0,490	0,900	1,224	1,249				3.863
	Zahlungen	(2)	0,490	0,900	1,224	1,249				3.863
Aus der Dotation bestimmter operativer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben ⁴⁷										
Nummer der Haushaltslinie		(3)	0	0	0	0				
Mittel INSGESAMT für GD MOVE	Verpflichtungen	=1+1a +3	0,490	0,900	1,224	1,249				3.863
	Zahlungen	=2+2a +3	0,490	0,900	1,224	1,249				3.863
• Operative Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	(4)	0,490	0,900	1,224	1,249				3.863
	Zahlungen	(5)	0,490	0,900	1,224	1,249				3.863
• Aus der Dotation bestimmter operativer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben INSGESAMT			0	0	0	0				
Mittel INSGESAMT unter RUBRIK 1a des mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	=4+ 6	0,490	0,900	1,224	1,249				3.863
	Zahlungen	=5+ 6	0,490	0,900	1,224	1,249				3.863

⁴⁷ Ausgaben für technische und administrative Unterstützung und Ausgaben zur Unterstützung der Umsetzung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens	5	„Verwaltungsausgaben“						
--	----------	------------------------------	--	--	--	--	--	--

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		2012	2013	2014	2015	Bei längerer Dauer (Ziff. 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen			INSGESAMT
GD: MOVE									
• Personalmittel		0,122	0,124	0,126	0,129				0,501
• Sonstige Verwaltungsausgaben		0	0	0	0				
GD MOVE INSGESAMT	Mittel	0,122	0,124	0,126	0,129				0,501

Mittel INSGESAMT unter RUBRIK 5 des mehrjährigen Finanzrahmens	(Verpflichtungen insges. = Zahlungen insges.)	0,122	0,124	0,126	0,129				0,501
---	--	-------	-------	-------	-------	--	--	--	--------------

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		2012	2013	2014	2015	Bei längerer Dauer (Ziff. 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen			INSGESAMT
Mittel INSGESAMT unter RUBRIK 1 bis 5 des mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	0,612	1,024,	1,350	1,468				4,454
	Zahlungen	0,612	1,024,	1,350	1,468				4,454

3.2.2. Erwartete Auswirkungen auf die operativen Mittel

- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative werden keine operativen Mittel benötigt.
- ☒ Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden operativen Mittel benötigt:

Mittel für Verpflichtungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele und Ergebnisse ↓			2012		2013		2014		2015		Bei längerer Dauer (Ziff. 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen						INSGESAMT	
	ERGEBNISSE																	
	Art der Ergeb- nisse ⁴⁸	Durchs chnittsk osten der Ergebni sse	Anzahl von Ergebnissen	Kosten	Anzahl von Ergebnissen	Kosten	Anzahl von Ergebnissen	Kosten	Anzahl von Ergebnissen	Kosten	Anzahl von Ergebnissen	Kosten	Anzahl von Ergebnissen	Kosten	Anzahl von Ergebnissen	Kosten	Gesamt zahl von Ergebni ssen	Gesamt- kosten
EINZELZIEL Nr. 1 ⁴⁹ Verbesserung der Verkehrssicherheit																		
- Ergebnis	TÜ 1 ⁵⁰	98,050 ⁵¹	4 ⁵²	0,392	7	0,700	9	0,918	9	0,936								2,946
- Ergebnis	TÜ 2 ⁵³		1 ⁵⁴	0,098	2	0,200	3	0,306	3	0,313								0,917

⁴⁸ Ergebnisse sind Produkte, die geliefert, und Dienstleistungen, die erbracht werden (z.B.: Austausch von Studenten, gebaute Straßenkilometer...).

⁴⁹ Wie in Ziffer 1.4.2. („Einzelziele...“) beschrieben.

⁵⁰ Die unterschiedlichen Ergebnisformen lassen sich am besten als technische Unterstützung (TÜ) der Kommission und der Mitgliedstaaten beschreiben.

⁵¹ Die durchschnittlichen Kosten pro EMSA-Mitarbeiter werden auf 98 050 EUR geschätzt (die EMSA berechnet die jährlichen Kosten pro Mitarbeiter mit 91 550 EUR für 2011 + 5 % für Gemeinkosten, Infrastruktur und Reiskosten + 2 % Inflation für 2012). Die Beträge werden ab 2013 um 2 % indexiert (= n+1).

⁵² Die „Anzahl der Ergebnisse“ wird berechnet als Zahl der benötigten neuen Stellen. Die von der EMSA für dieses Ergebnis benötigten zusätzlichen Humanressourcen werden auf insgesamt + 15 VZÄ geschätzt, von denen 6 von der EMSA durch eine interne Umverteilung nach einem internen Screening ihrer Aktivitäten und Ressourcen bereitgestellt werden. Die 9 neuen Stellen sollten gestaffelt wie folgt vorgesehen werden: 4 neue Stellen 2012, 3 im Jahr 2013 und 2 im Jahr 2014.

GESAMTKOSTEN	5	0,490	9	0,900	12	1,224	12	1,249								3,863
---------------------	---	-------	---	-------	----	-------	----	-------	--	--	--	--	--	--	--	-------

53

Dieses Ergebnis betrifft die technische Unterstützung von benachbarten Drittländern.

54

Die „Zahl der Ergebnisse“ wird berechnet als Zahl der benötigten neuen Stellen. Die von der EMSA für dieses Ergebnis benötigten zusätzlichen Humanressourcen werden auf + 3 VZÄ geschätzt (die gestaffelt über einen Zeitraum von drei Jahren durch 1 zusätzlichen Posten pro Jahr vorzusehen sind).

3.2.3. Erwartete Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

3.2.3.1. Zusammenfassung

- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt.
- ☒ Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	2012	2013	2014	2015	Bei längerer Dauer (Ziff. 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen	INS- GESAM T
--	------	------	------	------	---	--------------------

RUBRIK 5 des mehrjährigen Finanzrahmens								
Personalmittel	0,122	0,124	0,126	0,129				0,501
Sonstige Verwaltungs- ausgaben	0	0	0	0				
Zwischensumme RUBRIK 5 des mehrjährigen Finanzrahmens	0,122	0,124	0,126	0,129				0,501

INSGESAMT	0,122	0,124	0,126	0,129				0,501
------------------	-------	-------	-------	-------	--	--	--	--------------

3.2.3.2. Erwarteter Personalbedarf

- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative wird kein Personal benötigt.
- ☒ Für den Vorschlag/die Initiative wird das folgende Personal benötigt:

Schätzung in ganzzahligen Werten (oder mit höchstens einer Dezimalstelle)

	2012	2013	2014	2015	Bei längerer Dauer (Ziff. 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen		
• Im Stellenplan vorgesehene Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)							
XX 01 01 01 (am Sitz und in den Vertretungen der Kommission)	1	1	1	1			
XX 01 01 02 (in den Delegationen)							
XX 01 05 01 (indirekte Forschung)							
10 01 05 01 (direkte Forschung)							
• Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten =FTE) ⁵⁵							
XX 01 02 01 (AC, INT, ANS der Globaldotation)							
XX 01 02 02 (AC, AL, JED, INT und ANS in den Delegationen)							
XX 01 04 yy ⁵⁶	am Sitz ⁵⁷						
	in den Delegationen						
XX 01 05 02 (AC, INT, ANS der indirekten Forschung)							
10 01 05 02 (AC, INT, ANS der direkten Forschung)							
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)							
INSGESAMT	1	1	1	1			

XX steht für den jeweiligen Haushaltstitel bzw. Politikbereich.

Der Personalbedarf wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnetes Personal der GD oder GD-interne Personalumsetzung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel für Personal, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

Beschreibung der auszuführenden Aufgaben:

Beamte und Zeitbedienstete	Koordinierung der Beziehungen zwischen der Kommission und der Agentur, Überwachung der Tätigkeiten der Agentur, Vorbereitung der Kommissionsbeiträge zur
----------------------------	--

⁵⁵ AC= Vertragsbediensteter, INT=Leiharbeitskraft ("Interimaire"), JED= Junger Sachverständiger in Delegationen, AL= örtlich Bediensteter, ANS = Abgeordneter Nationaler Sachverständiger.

⁵⁶ Teilobergrenze für aus den operativen Mitteln finanziertes externes Personal (vormalige BA-Linien).

⁵⁷ Insbesondere für Strukturfonds, Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) und Europäischer Fischereifonds (EFF).

	Arbeit der Agentur
--	--------------------

3.2.4. Vereinbarkeit mit dem mehrjährigen Finanzrahmen

- ☒ Der Vorschlag/die Initiative ist mit dem derzeitigen mehrjährigen Finanzrahmen vereinbar.
- ☐ Der Vorschlag/die Initiative erfordert eine Anpassung der betreffenden Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens.

Bitte erläutern Sie die erforderliche Anpassung unter Angabe der einschlägigen Haushaltslinien und der entsprechenden Beträge.

[...]

- ☐ Der Vorschlag/die Initiative erfordert eine Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder eine Änderung des mehrjährigen Finanzrahmens⁵⁸.

Bitte erläutern Sie den Bedarf unter Angabe der einschlägigen Rubriken und Haushaltslinien sowie der entsprechenden Beträge.

[...]

3.2.5. Finanzierungsbeteiligung Dritter

- Der Vorschlag/die Initiative sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor.
- Der Vorschlag/die Initiative sieht folgende Kofinanzierung vor:

Mittel in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	2012	2013	2014	2015	Bei längerer Dauer (Ziff. 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen			Insgesamt
<i>EFTA-Beitrag Norwegens und Islands mit 2 % des zusätzlichen Budgets berechnet</i>	0,012	0,020	0,027	0,028				0,087
Kofinanzierung INSGESAMT	0,012	0,020	0,027	0,028				0,087

3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

- ☒ Der Vorschlag/die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.
- ☐ Der Vorschlag/die Initiative wirkt sich auf die Einnahmen aus, und zwar
 - ☐ auf die Eigenmittel
 - ☐ auf die sonstigen Einnahmen

⁵⁸

Siehe Nummern 19 und 24 der Interinstitutionellen Vereinbarung.