

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem „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“

(KOM(2010) 611 endg. — 2010/0303 (COD))

(2011/C 107/14)

Berichterstatter: **Jan SIMONS**

Der Rat und das Europäische Parlament beschlossen am 22. bzw. 10. November 2010, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 100 Absatz 2 AEUV um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

„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“

KOM(2010) 611 endg. — 2010/0303 (COD).

Die mit den Vorarbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 2. Februar 2011 an.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 469. Plenartagung am 16./17. Februar 2011 (Sitzung vom 16. Februar) mit 114 Ja-Stimmen bei 1 Stimmenthaltung folgende Stellungnahme:

1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

1.1 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss befürwortet die Rolle der EMSA bei der Verbesserung der Seeverkehrssicherheit in den Mitgliedstaaten. Auch in Hinkunft wird es seiner Meinung nach sehr wichtig sein, dass die Aufgaben und Zuständigkeiten der EMSA verantwortungsvoll ausgedehnt werden.

1.2 Unter verantwortungsvoll versteht der Ausschuss, dass die Aufgaben, Zuständigkeiten und Befugnisse der EMSA klarer als bislang formuliert und festgelegt werden müssen, damit keinerlei Missverständnis über die Aufgabenteilung zwischen EMSA, Kommission und Mitgliedstaaten aufkommen kann.

1.3 In Bezug auf den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit hält der Ausschuss fest, dass die Kommission in ihrem Vorschlag in einigen Ziffern die Rolle, die die EMSA in Zukunft spielen könnte, vorwegnimmt. In dieser Frage sollte allerdings zunächst auf EU-Ebene ein Beschluss gefasst werden.

1.4 Der Ausschuss nimmt mit Erstaunen zur Kenntnis, dass in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe d) plötzlich von „Binnenwasserstraßen“ die Rede ist. Weder in den früheren, ausschließlich auf den Seeverkehr ausgerichteten Verordnungen (was auch schon aus deren Titeln klar hervorgeht) noch in der Begründung, der Folgenabschätzung oder den Erwägungsgründen dieses Verordnungsvorschlags wird auf die Binnenschifffahrt eingegangen. Es gibt keine Erklärung zu Beweggrund, Zweck, Umfang, technischer Umsetzung oder Behandlung der für See- und Binnenschifffahrt unterschiedlichen Politik und Verwaltungs- und Governance-Strukturen auf einzelstaatlicher und internationaler Ebene. Schon allein aus diesem Grund sollte dieser Verweis gestrichen werden. Außerdem gibt es auch noch das inhaltliche

Argument, dass die sehr unterschiedlichen Wesensmerkmale dieser beiden Verkehrsträger bereits Anlass für den Aufbau unterschiedlicher Verkehrsmanagementsysteme waren.

1.5 Der Ausschuss kann sich aber durchaus vorstellen, dass so schnell wie möglich eine Rechtsgrundlage und somit auch ein finanzieller Rahmen geschaffen wird, so dass die EMSA auf der Grundlage ihres Know-hows im maritimen Bereich die Kommission mit relevanter und konkreter Sach- und Fachkenntnis unterstützen kann, und zwar nicht nur bezüglich sämtlicher Verkehrsträger, sondern auch in Politikbereichen außerhalb des Verkehrsbereichs.

1.6 Außerdem stimmt der Ausschuss dem Vorschlag zu, diese Verordnung besser mit den infolge des dritten Maßnahmenpakets zur Seeverkehrssicherheit erlassenen Rechtsvorschriften zu verknüpfen.

1.7 Der Ausschuss fordert, die Rolle der EMSA, der Kommission, der Mitgliedstaaten und des Verwaltungsrats der EMSA insbesondere bei der Durchführung von Inspektionen in dem Vorschlag zu präzisieren.

1.8 Daher befürwortet der Ausschuss den Vorschlag der Kommission, bei der Festlegung der operativen Arbeitsmethoden der EMSA für Inspektionen dem Beispiel der Europäischen Agentur für Flugsicherheit zu folgen.

1.9 Da die EMSA in der Vergangenheit bewiesen hat, dass sie einen zusätzlichen Nutzen bringen kann, müssen ihr nach Meinung des Ausschusses auch die personellen und finanziellen Möglichkeiten an die Hand gegeben werden, um ihre Funktion auch in Zukunft verantwortungsvoll erfüllen zu können. Dies impliziert nach Ansicht des Ausschusses auch die regelmäßige Vornahme einer unabhängigen externen Bewertung.

2. Einleitung

2.1 Am 28. Oktober 2010 hat die Europäische Kommission den „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“ (KOM(2010) 611 endg.) vorgelegt und den Ausschuss gemäß Artikel 304 AEUV um Stellungnahme ersucht.

2.2 Der Ausschuss kommt diesem Ersuchen gerne nach, da er den Vorschlag zur Änderung von Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 als wichtigen nächsten Schritt zur Verbesserung der Seeverkehrssicherheit erachtet.

2.3 Die politische Aufmerksamkeit für die Seeverkehrssicherheit ist erst nach dem Unfall des Öltankers „Erika“ und der dadurch verursachten riesigen Ölpest wirklich gestiegen.

2.4 Die Europäische Kommission schlug Ende 2000 eine Verordnung zur Errichtung einer 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.

2.5 Die Verordnung trat im August 2002 in Kraft; die EMSA nahm ihre Arbeit im März 2003 auf. Seitdem wurde die Verordnung dreimal geändert.

2.6 Die erste Änderung durch die Verordnung (EG) Nr. 1644/2003 betraf vor allem finanzielle und haushaltsbezogene Verfahren sowie die Transparenz.

2.7 Die zweite Änderung durch die Verordnung (EG) Nr. 724/2004 erfolgte vor dem Hintergrund des Unfalls der „Prestige“ im Jahr 2002 und verlieh der EMSA zahlreiche neue Befugnisse, insbesondere im Bereich der Verhütung von und das Eingreifen bei Verschmutzung. Bei dieser zweiten Überarbeitung wurde auch der Weiterentwicklung der Zuständigkeit der EU im Bereich der Gefahrenabwehr im Seeverkehr Rechnung getragen,

2.8 Die EMSA wurde ersucht, bei den Inspektionen der Kommission im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen technische Unterstützung zu leisten.

2.9 Außerdem wurde die EMSA gebeten, die Kommission bei der Bewertung der Verfahren für die Erteilung von Befähigungszugnissen und der Ausbildungseinrichtungen für Seeleute sowohl in EU-Ländern als auch in Drittländern zu unterstützen. Dies betrifft Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungsnachweisen und den Wachdienst von Seeleuten gemäß dem so genannten STCW-Übereinkommen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO).

2.10 Die dritte Änderung erfolgte 2006 durch die Verordnung (EG) Nr. 2038/2006. Die EMSA wurde mit einem mehr-

jährigen Finanzrahmen von 154 Mio. EUR für Maßnahmen zum Eingreifen bei Meeresverschmutzung im Zeitraum 2007-2013 ausgestattet.

2.11 Die Entwicklung macht jedoch nicht Halt. Um auch weiterhin Schlagkraft und Effizienz der EMSA zu gewährleisten, ist dieser Vorschlag für eine – vierte – Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 erforderlich.

2.12 Ziel des Verordnungsvorschlags der Kommission ist es, die bestehenden Aufgaben und die Rolle der EMSA zu präzisieren sowie ihre Aufgaben auf neue Gebiete, die sich international und/oder auf EU-Ebene entwickeln, auszudehnen.

2.13 In Bezug auf ihre derzeitigen Aufgaben leistet die EMSA den Mitgliedstaaten und der Kommission technische und wissenschaftliche Unterstützung, um für eine ordnungsgemäße Anwendung der Rechtsvorschriften der Gemeinschaft im Bereich der Sicherheit und der Gefahrenabwehr im Seeverkehr sowie der Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe Sorge zu tragen, die Anwendung dieser Rechtsvorschriften zu überwachen, die Wirksamkeit der bestehenden Maßnahmen zu beurteilen und die Entwicklung neuer Maßnahmen zu unterstützen.

2.14 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“.

2.15 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“ zu entwickeln.

2.16 Die Kommission hat auf Aufforderung des Europäischen Parlaments und des Rates eine Studie durchgeführt und ist zu dem Schluss gekommen, 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 Bereichen wie etwa der Überwachung des Seeverkehrs und der Schifffahrtsrouten und der Unterstützung von Mitgliedstaaten bei der Verfolgung möglicher Verschmutzer verwirklichen.

2.17 Wie in der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 vorgesehen, hat der Verwaltungsrat der EMSA 2007 eine unabhängige externe Bewertung der Durchführung der Verordnung in Auftrag gegeben, in der festgehalten ist, dass in einigen Bereichen Verbesserungen und Präzisierungen möglich sind. Allgemein wurde der Schluss gezogen, dass die EMSA einen zusätzlichen Nutzen für den Sektor im Allgemeinen und für seine beiden Hauptakteure, die Mitgliedstaaten und die Kommission, im Besonderen geschaffen hat.

3. Allgemeine Bemerkungen

3.1 Der Ausschuss hat die wesentliche Rolle der EMSA für die Verbesserung der Seeverkehrssicherheit in den Mitgliedstaaten bereits in früheren Stellungnahmen⁽¹⁾ ⁽²⁾ anerkannt. Aufgrund der kontinuierlichen Weiterentwicklungen im Bereich der Seeverkehrssicherheit und der damit verbundenen Notwendigkeit, Inspektionen durchzuführen und bei Meeresverschmutzung einzugreifen, ist es nach Meinung des Ausschusses sehr wichtig, dass die Aufgaben und Befugnisse der EMSA ausgedehnt werden.

3.2 Die vorgeschlagene Ausdehnung betrifft u.a. folgende Aspekte: Unterstützung seitens der EMSA in internationalen Organisationen wie der IMO, die Bedeutung der operativen Dienstleistungen wie SafeSeaNet für die integrierte Meerespolitik und die Interoperabilität der Systeme, das Eingreifen bei durch Offshore-Tätigkeiten verursachter Meeresverschmutzung, die technische Zusammenarbeit mit Drittländern und die Unterstützung der Kommission bei Sicherheitsinspektionen.

3.3 Die Änderung der Verordnung ist insbesondere aufgrund des dritten Maßnahmenpakets zur Seeverkehrssicherheit, der neuen Themen, die in der Fünfjahresstrategie 2010-2014 der EMSA festgelegt wurden, und der Empfehlungen des Verwaltungsrats der EMSA, die dieser aufgrund der externen Bewertung der EMSA ausgesprochen hat, erforderlich.

3.4 Die Aufgaben der EMSA müssen präzisiert werden; außerdem muss die Unterstützung der EMSA für die Kommission und die Mitgliedstaaten vor dem Hintergrund neuer Entwicklungen wie u.a. dem dritten Maßnahmenpaket für die Seeverkehrssicherheit, der integrierten EU-Meerespolitik, der Seeverkehrüberwachung und den Möglichkeiten für die Einrichtung einer europäischen Küstenwache genauer definiert werden.

3.4.1 Der Ausschuss nimmt mit Erstaunen zur Kenntnis, dass in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe d) plötzlich von „Binnenwasserstraßen“ die Rede ist. Weder in den früheren, ausschließlich auf den Seeverkehr ausgerichteten Verordnungen (was auch schon aus deren Titeln klar hervorgeht) noch in der Begründung, der Folgenabschätzung oder den Erwägungsgründen dieses Verordnungsvorschlags wird auf die Binnenschifffahrt eingegangen. Es gibt keine Erklärung zu Beweggrund, Zweck, Umfang, technischer Umsetzung oder Behandlung der für See- und Binnenschifffahrt unterschiedlichen Politik und Verwaltungs- und Governance-Strukturen auf einzelstaatlicher und internationaler Ebene. Schon allein aus diesem Grund sollte dieser Verweis gestrichen werden. Außerdem gibt es auch noch das inhaltliche Argument, dass die sehr unterschiedlichen Wesensmerkmale dieser beiden Verkehrsträger bereits Anlass für den Aufbau unterschiedlicher Verkehrsmanagementsysteme waren.

3.4.2 Der Ausschuss kann sich aber durchaus vorstellen, dass so schnell wie möglich eine Rechtsgrundlage und somit auch ein finanzieller Rahmen geschaffen wird, so dass die EMSA auf der Grundlage ihres Know-hows im maritimen Bereich die Kommission mit relevanter und konkreter Sach- und Fachkennt-

nis unterstützen kann, und zwar nicht nur bezüglich sämtlicher Verkehrsträger, sondern auch in Politikbereichen außerhalb des Verkehrsbereichs.

3.4.3 In Artikel 2 Absatz 1 werden die Bereiche aufgelistet, in denen die EMSA die Kommission unterstützt. In Absatz 2 wird dann ausgeführt, dass diese Unterstützung im Rahmen der Befugnisse der EMSA stattfinden muss, allerdings wird dann oftmals ein unterschiedlicher Wortlaut für die Bereiche gewählt, oder sie werden gar nicht erwähnt; dies ist verwirrend und manchmal (siehe Buchstabe e) sogar unklar. Die Lösung wäre, die Ausführungen in Absatz 2 zu streichen, da sie bereits in Absatz 1 enthalten sind.

3.5 In Bezug auf den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit stimmt der Ausschuss dem Vorschlag zu, diese Verordnung besser mit den infolge des dritten Maßnahmenpakets zur Seeverkehrssicherheit erlassenen Rechtsvorschriften zu verknüpfen. Er hält jedoch fest, dass in einigen Ziffern dieses Vorschlags die Rolle, die die EMSA in Zukunft u.a. bei der Einrichtung regionaler Zentren spielen könnte, vorweggenommen wird, obwohl noch keinerlei diesbezüglicher Beschluss gefasst wurde.

4. Besondere Bemerkungen

4.1 In Bezug auf die Governance-Aspekte hält der Ausschuss fest, dass die Rolle der EMSA, der Kommission, der Mitgliedstaaten und des Verwaltungsrats der EMSA insbesondere bei der Durchführung von Inspektionen in dem Vorschlag präzisiert werden muss.

4.2 Die Vertreter der Mitgliedstaaten im Verwaltungsrat der EMSA stehen nämlich vor einem potenziellen Interessenkonflikt: Einerseits entscheiden sie über die Tätigkeiten und Ressourcen der EMSA, vor allem über die Kontrollbesuchspolitik, 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.

4.3 Daher befürwortet der Ausschuss die Änderung von Artikel 3 in Bezug auf die Inspektionen der EMSA und den Vorschlag der Kommission, bei der Festlegung der operativen Arbeitsmethoden der EMSA für Inspektionen dem Beispiel der Europäischen Agentur für Flugsicherheit zu folgen (Komitologieverfahren).

4.4 Auf diese Weise würden alle Interessenträger, EMSA, Kommission und Mitgliedstaaten, einbezogen und gleichzeitig ihre Zuständigkeiten und Befugnisse gewahrt.

4.5 Der Ausschuss ist außerdem der Meinung, dass in diesem Zusammenhang, soweit es den Zuständigkeitsbereich der EMSA angeht, natürlich auch den Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute, insbesondere in Bezug auf die Umsetzung des internationalen Seearbeitsübereinkommens (*Maritime Labour Convention* (MLC) der IAO), Aufmerksamkeit gewidmet werden muss.

⁽¹⁾ ABl. C 28 vom 3.2.2006, S. 16.

⁽²⁾ ABl. C 108 vom 30.4.2004, S. 52.

4.6 In Bezug auf die vorgeschlagene Änderung von Artikel 5 Absatz 3 weist der Ausschuss darauf hin, dass sie impliziert, dass die einzurichtenden regionalen Zentren sich nicht mehr ausschließlich auf Fragen der Seeverkehrsüberwachung konzentrieren. Er warnt, dass ein gutes Funktionieren von klaren Absprachen zwischen den Mitgliedstaaten und der EMSA darüber abhängt, wer wofür verantwortlich und zuständig ist.

4.7 Die weiteren Änderungen von Artikel 10 bis 19 betreffen in erster Linie die bestehenden oder neu einzurichtenden Gremien der EMSA, die Zuständigkeiten und Befugnisse der Mitarbeiter, die Personalaufstockung und Finanzierungsquellen.

4.8 Nach Ansicht des Ausschusses muss die EMSA in den Bereichen, in denen sie in der Vergangenheit bewiesen hat, dass sie einen wichtigen zusätzliche Nutzen bringen kann, auch die Möglichkeit bekommen, diese neuen Aufgaben in Zukunft verantwortungsvoll zu erfüllen. Einsparungen bei Human- und Finanzressourcen, die bedeuten, dass die EMSA weniger Aufgaben wahrnehmen kann, müssen immer gegen die negativen Auswirkungen abgewogen werden, die ihre Untätigkeit nach sich ziehen würde.

4.9 Abschließend stimmt der Ausschuss dem Vorschlag des Verwaltungsrats der EMSA zu, in Zukunft regelmäßig eine unabhängige externe Bewertung der Funktionsweise der EMSA in Auftrag zu geben.

Brüssel, den 16. Februar 2011

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
Staffan NILSSON
