



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 7. September 2012 (10.09)
(OR. en)**

**12062/12
ADD 1**

**Interinstitutionelles Dossier:
2010/0303 (COD)**

**CODEC 1812
MAR 105
OC 462**

ADDENDUM ZUM I/A-PUNKT-VERMERK

des	Generalsekretariats des Rates
für den	ASTV/RAT

<u>Betr.:</u>	Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs [erste Lesung] <ul style="list-style-type: none">– Annahmea) des Standpunkts des Ratesb) der Begründung des Rates– Erklärungen
---------------	--

GEMEINSAME LEITLINIEN

Konsultationsfrist: 19. September 2012

ERKLÄRUNGEN DER KOMMISSION

Anlässlich der am 16. Juni 2011 festgelegten allgemeinen Ausrichtung des Rates hat die Kommission bekanntgegeben, dass sie zum Zeitpunkt der Annahme der Verordnung vier Erklärungen zu Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe b, Artikel 2 Absatz 4 Buchstabe h, Artikel 2a Absatz 2 Buchstaben a und b sowie zu Artikel 2a Absatz 2 Buchstabe f abgeben werde.

1. Inspektionen zur Gefahrenabwehr in der Schifffahrt

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

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

2. Zuständigkeit der Union

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

3. Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie und Treibhausgasemissionen von Schiffen

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

(1) Ziel der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie ist es, einen guten Umweltzustand der Meeresgewässer zu erreichen. Einige der in Anhang III Tabelle 2 aufgeführten Belastungen und Auswirkungen hängen mit dem Seeverkehr zusammen. Die Kommission, die unter anderem die Fortschritte bei der Umsetzung der verschiedenen Bereiche, die durch die Richtlinie abgedeckt werden, einzuschätzen hat, hält es für sinnvoll, die technische Unterstützung der Agentur für Fragen im Zusammenhang mit dem Seeverkehr zu erhalten, insbesondere durch die Nutzung der Ergebnisse bestehender Instrumente wie SafeSeaNet und CleanSeaNet.

(2) Im Hinblick auf Treibhausgasemissionen von Schiffen vertritt die Kommission die Auffassung, dass sich die mögliche technische Unterstützung der Agentur nicht auf die Berechnung von Emissionen beschränken sollte, da dies als eine EU-Präferenz für ein bestimmtes markt-basiertes Instrument angesehen werden könnte. Ferner ist die Kommission der Meinung, dass jegliche technische Unterstützung, die die EMSA bereitstellt, den Standpunkt der EU zu einer weltweiten oder regionalen Situation nicht beeinträchtigen wird.

4. Klassifikationsgesellschaften für Binnenschiffe

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