



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 7. Mai 2014
(OR. en)**

**9247/14
ADD 1**

**Interinstitutionelles Dossier:
2014/0119 (NLE)**

**MAR 81
TRANS 239**

A-PUNKT-VERMERK

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Rat
Nr. Vordok.:	9038/14 MAR 78 TRANS 233
Nr. Komm.dok.:	8463/14 MAR 67 TRANS 193
Betr.:	Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 93. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation bezüglich der Annahme der Änderungen der SOLAS-Regeln II-2/1, 2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, 2/20-1, 2/29, des Kapitels III, des Rettungsmittel-Codes und des Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm von 2011 zu vertreten ist - Annahme

Protokollerklärung des Vereinigten Königreichs

Das Vereinigte Königreich unterstützt die Annahme sämtlicher Änderungen in diesem Beschluss, die dem Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation zur Annahme vorgelegt werden. Das Vereinigte Königreich ist allerdings der Auffassung, dass die ausschließliche externe Zuständigkeit der Union lediglich für die vorgeschlagenen Änderungen gilt, die sich direkt auf geltende interne EU-Rechtsvorschriften auswirken. Das Vereinigte Königreich ist nicht damit einverstanden, dass die ausschließliche Zuständigkeit der Union für Änderungen gilt, die sich nicht direkt auf geltende interne EU-Rechtsvorschriften auswirken oder nicht automatisch auf diese angewendet werden. Dementsprechend würdigt das Vereinigte Königreich Artikel 2 des Beschlusses, in dem festgehalten ist, dass die Mitgliedstaaten ermächtigt sind, ihre Zustimmung zu erklären, im Interesse der Union durch die Änderungen nur soweit sie in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen, gebunden zu sein. Folglich sollte dieser Beschluss nicht angenommen werden, um der Union die ausschließliche Zuständigkeit für künftige Änderungen an IMO-Instrumenten zu übertragen, wenn sich diese Änderungen nicht direkt auf EU-Recht auswirken.

Protokollerklärung der Niederlande

Um die Interessen der Europäischen Union zu wahren, stimmen die Niederlande für den vorgeschlagenen Beschluss des Rates über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 93. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation bezüglich der Annahme der Änderungen der SOLAS-Regeln II-1/29, II-2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18 III/20, des Rettungsmittel-Codes und des Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm von 2011 zu vertreten ist.

Die Niederlande befürworten zwar aufgrund ihrer Verpflichtung zur loyalen Zusammenarbeit und zur Verteidigung der Interessen der Europäischen Union ein pragmatisches Vorgehen, doch kann ihre Zustimmung in diesem konkreten Fall nicht als ein Abrücken von ihrer ursprünglichen Haltung während des laufenden Verfahrens ausgelegt werden (C-399/12). Auch wird mit ihr kein Präzedenzfall für vergleichbare Fälle geschaffen, in denen die Zuständigkeit für die Außenvertretung Probleme aufwirft.

Daher sollte unmissverständlich klargestellt werden, dass die in diesem Vorschlag enthaltene Regelung die Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten nicht berührt und dass die Zustimmung der Niederlande keinesfalls bedeutet, dass sie Artikel 218 Absatz 9 AEUV als geeignete Rechtsgrundlage für diese Ratsbeschlüsse betrachten.

Protokollerklärung der Bundesrepublik Deutschland

Im Hinblick auf die Frage der EU-Zuständigkeit ist Deutschland dankbar für die Stellungnahme des Juristischen Dienstes des Rates, der ausdrücklich bestätigt hat, dass für Fahrgastschiffe sowie Fahrgasthochgeschwindigkeitsfahrzeuge in der Auslandfahrt keine ausschließliche Zuständigkeit der Union besteht.

Lediglich für Fahrgastschiffe und -fahrzeuge, die, unabhängig von ihrer Flagge, in der Inlandfahrt eingesetzt sind, hat die Union ihre Zuständigkeit intern durch den Erlass der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe ausgeübt. Zwar werden im Rahmen der Richtlinie für eine bestimmte Art von Schiffen, die ausschließlich in der Inlandfahrt eingesetzt werden, die an sich nur für Schiffe in der Auslandfahrt geltenden SOLAS-Anforderungen für anwendbar erklärt. Diese aus technischen Gründen vorgenommene vereinfachende Anpassung der Sicherheitsanforderungen der nationalen Fahrt an Entwicklungen auf der internationalen Ebene begründet jedoch keine ausschließliche externe Zuständigkeit der Union für den im SOLAS-Übereinkommen geregelten gesamten Bereich der internationalen Fahrgastschiffssicherheit. Selbst wenn die Union in einem bestimmten Bereich der geteilten Zuständigkeit tätig geworden ist, gilt gemäß Protokoll Nr. 25 über die Ausübung der geteilten Zuständigkeit, dass sich die Ausübung der Zuständigkeit nur auf die durch den entsprechenden Rechtsakt der Union geregelten Elemente erstreckt und nicht auf den gesamten Bereich.

Eine externe Zuständigkeit der EU für Fahrgastschiffe sowie Fahrgasthochgeschwindigkeitsfahrzeuge ist damit aufgrund ausgeübter geteilter Zuständigkeit der Union nur in einem eng umschriebenen Teilbereich gegeben, nämlich dem Bereich der nationalen Fahrgastschiffssicherheit und, soweit international verkehrende Fahrgastschiffe betroffen sind, nur im Rahmen des Artikels 14 der Richtlinie 2009/45/EG.

Eine entsprechende Klarstellung erfolgt durch die Beschränkung in Artikel 2 des vorliegenden Vorschlags für einen Beschluss des Rates zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Europäischen Union bei der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) auf der 93. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses zu vertreten ist.

Protokollerklärung der Bundesrepublik Deutschland

Der Vorschlag für einen Beschluss des Rates über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 93. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation bezüglich der Annahme der Änderungen der SOLAS-Regeln II-2/1, 2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, 2/20-1, 2/29, des Kapitels III, des Rettungsmittel-Codes und des Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm von 2011 zu vertreten ist, nennt Artikel 218 Absatz 9 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) als verfahrensrechtliche Rechtsgrundlage. Die Bundesregierung hat Bedenken dagegen, den Beschluss auf diese Rechtsgrundlage zu stützen.

Das Verfahren nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV gilt nicht für die Koordinierung der Positionen der EU-Mitgliedstaaten in Internationalen Organisationen, in denen nur die Mitgliedstaaten, nicht aber die Union selbst Vertragsparteien sind. Die EU selbst gehört der IMO nicht an. Nur die EU-Mitgliedstaaten sind Mitglieder der IMO. Mangels Mitgliedschaft der EU in der IMO handelt es sich auch nicht um Beschlüsse internationaler Gremien, die für die EU rechtswirksam sind, was nach dem Wortlaut der Vorschrift Voraussetzung wäre.

Die Bundesregierung erinnert daran, dass die Bundesrepublik Deutschland beim Gerichtshof der Europäischen Union in einem vergleichbaren Fall gegen einen auf Artikel 218 Absatz 9 AEUV gestützten Ratsbeschluss vor dem Gerichtshof der Europäischen Union Klage erhoben hat (Rechtssache C-399/12).

Die Positionierung Deutschlands in der IMO wird inhaltlich mit den durch Beschluss des Rates abgestimmten Positionen übereinstimmen, erfolgt jedoch unbeschadet der in dieser Protokollerklärung zum Ausdruck gebrachten Bedenken hinsichtlich der verfahrensrechtlichen Rechtsgrundlage und unbeschadet der Auffassung Deutschlands in dem obengenannten Verfahren vor dem Gerichtshof der Europäischen Union.

Protokollerklärung Griechenlands

Griechenland kann den Wortlaut des Beschlusses des Rates über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 93. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses bezüglich der Änderungen an internationalen Übereinkommen (SOLAS-Regeln, LSA-Code, Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm) zu vertreten ist, inhaltlich bestätigen, da dieser Text im Zuge der Verhandlungen im Rat abgefasst wurde, weshalb Griechenland die Standpunkte der EU im Kontext der IMO unterstützen wird.

Griechenland befürwortet zwar aufgrund seiner Verpflichtung zur loyalen Zusammenarbeit als EU-Mitgliedstaat ein pragmatisches Vorgehen, doch hegt es weiterhin Vorbehalte gegen die Eignung des Artikels 218 Absatz 9 AEUV als Rechtsgrundlage für den betreffenden Beschluss des Rates zur Festlegung des im Namen der Europäischen Union zu vertretenden Standpunkts sowie das sich daraus ableitende Verfahren für die Koordinierung zwischen den EU-Mitgliedstaaten in der IMO.

Darüber hinaus wiederholt Griechenland seinen Standpunkt, wonach das genannte Verfahren keinen Präzedenzfall für ähnliche Sachlagen schaffen darf, in denen die Zuständigkeit für die Vertretung der EU-Mitgliedstaaten nach außen im Kontext der IMO oder anderer internationaler Organisationen in Frage steht bzw. stehen wird.