



Brüssel, den 1. Oktober 2025
(OR. en)

**Interinstitutionelles Dossier:
2023/0163(COD)**

**10056/25
ADD 1**

**TRANS 234
MAR 94
CODEC 773**

ENTWURF DER BEGRÜNDUNG DES RATES

Betr.: Standpunkt des Rates in erster Lesung für den Erlass der VERORDNUNG
DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über die
Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und zur
Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002

– Entwurf der Begründung des Rates

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat den oben genannten Gesetzgebungsvorschlag am 1. Juni 2023 als Teil des Pakets für die Sicherheit im Seeverkehr¹ vorgelegt.
2. Der Rat hat am 18. Juni 2024 eine allgemeine Ausrichtung festgelegt².
3. Das Europäische Parlament hat am 12. März 2024 seinen Standpunkt in erster Lesung festgelegt. Herr Sérgio Humberto (PPE, Portugal) wurde für die 10. Wahlperiode des Parlaments als Berichterstatter benannt.
4. Die Verhandlungen begannen mit einem ersten Trilog am 19. November 2024, gefolgt von einem weiteren Trilog am 20. Mai 2025. Im Rahmen des zweiten Trilogs vom 20. Mai 2025 erzielten die Verhandlungsführer eine politische Einigung.
5. Am 4. Juni 2025 hat der AStV den endgültigen Kompromisstext im Hinblick auf eine Einigung geprüft und bestätigt.
6. Am 24. Juni 2025 hat der Vorsitz des TRAN-Ausschusses ein Schreiben an den Präsidenten des AStV gerichtet, in dem bestätigt wurde, dass das Parlament den Standpunkt des Rates in zweiter Lesung billigen würde, falls der Rat den vereinbarten Text in erster Lesung nach Überarbeitung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen billigen würde.

II. ZIEL

7. Mit der Überarbeitung werden folgende Hauptziele verfolgt:
 - a. die derzeitigen Aufgaben und Ziele der Agentur besser zu verankern und wiederzugeben, damit sie über das rechtliche Mandat verfügt, diese zu erfüllen und den Mitgliedstaaten und der Kommission die erforderliche technische, operative und wissenschaftliche Unterstützung bereitzustellen, um die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr zu gewährleisten sowie den grünen und den digitalen Wandel des Sektors zu unterstützen;
 - b. sicherzustellen, dass das Mandat der EMSA zukunftssicher ist, indem für ausreichend Flexibilität gesorgt wird, um neue Aufgaben zu integrieren, die sich aus den sich wandelnden Erfordernissen des Seeverkehrssektors ergeben; und
 - c. sicherzustellen, dass die Agentur mit angemessenen personellen und finanziellen Ressourcen ausgestattet ist, um ihre Funktion zu erfüllen.

¹ Dok. 10160/23.

² Dok. 10828/24.

III. ANALYSE DES STANDPUNKTS DES RATES IN ERSTER LESUNG

1. Verfahrenstechnischer Hintergrund

8. Auf der Grundlage des Vorschlags der Kommission haben das Parlament und der Rat Verhandlungen mit dem Ziel geführt, sich auf den Standpunkt des Rates in erster Lesung zu einigen, was zu einer frühzeitigen Einigung in zweiter Lesung führen würde. Der Wortlaut des Entwurfs des Standpunkts des Rates spiegelt den zwischen den beiden gesetzgebenden Organen erzielten Kompromiss voll und ganz wider.

2. Zusammenfassung der wichtigsten Punkte

9. Der Standpunkt des Rates in erster Lesung zu den verschiedenen aufgeführten Reformelementen lautet nach Einigung der beiden gesetzgebenden Organe wie folgt:
10. Bezüglich des „technischen“ Teils der Verordnung (Artikel 1 bis 13) war es das Hauptziel des Rates, sicherzustellen, dass sich die Agentur darauf konzentriert, die Mitgliedstaaten und die Kommission bei der ordnungsgemäßen Umsetzung *bestehender* Rechtsvorschriften der Union zu unterstützen, um Doppelarbeit zu vermeiden und sicherzustellen, dass die Agentur ihre Ressourcen effizient nutzt. Die am Vorschlag der Kommission vorgenommenen Änderungen dienen hauptsächlich dazu, den Text zu vereinfachen und weniger detailliert zu gestalten und so Flexibilität zu schaffen und ein zukunftssicheres Mandat sicherzustellen.
11. Der Rat hielt weitgehend an seinem Standpunkt aus der allgemeinen Ausrichtung zu den vorgeschlagenen Aufgaben im Zusammenhang mit autonomen Seeschiffen (Maritime Autonomous Surface Ships – MASS) und NO_x-Emissionen fest, da diese Elemente nicht in die Zuständigkeit der EU fallen (Artikel 4 bzw. Artikel 5). Der Rat akzeptierte mehrere Ergänzungen des Parlaments in Bezug auf alternative Kraftstoffe im Seeverkehr innerhalb der Grenzen der bestehenden EU-Rechtsvorschriften zu diesem Thema („FuelEU Maritime“-Verordnung³) (Artikel 4 und 6). Gleichzeitig sind die Aufgaben im Zusammenhang mit der Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens⁴ nun auf Elemente beschränkt, die bereits in der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle⁵ enthalten sind (Artikel 4).

³ Verordnung (EU) 2023/1805 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG.

⁴ Seearbeitsübereinkommen, 2006, in der geänderten Fassung.

⁵ Richtlinie 2013/2024/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2024 zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle.

12. Der Rat hielt an seinem Standpunkt aus der allgemeinen Ausrichtung fest und wies der Agentur drei neue Aufgaben zu: Insbesondere kann die EMSA nun die Kommission, die nationalen Behörden und die einschlägigen Einrichtungen der Union bei der Umsetzung restriktiver Maßnahmen der Union (d. h. Sanktionen, insbesondere Daten über Schiffsbewegungen, die unter die Sanktionsregelung fallen) unterstützen (Artikel 8). Außerdem wird sie eine Risikobewertung für alle europäischen Meeresgebiete erstellen und aktualisieren, die nur als Grundlage für die Standortbestimmung der Schiffe der Agentur zur Bekämpfung der Verschmutzung durch Öl und Chemikalien dient, um die Maßnahmen der Mitgliedstaaten zur Bekämpfung der Verschmutzung der Meeresumwelt zu unterstützen (Artikel 5). Schließlich kann die Agentur auch Inspektionen von Abwrackeinrichtungen in Drittländern im Namen der Kommission gemäß der Verordnung (EU) 1257/2013 durchführen, wenn die Kommission beschließt, der Agentur diese Aufgabe zu übertragen
13. In Bezug auf eine Aufgabe – die Besuche der Agentur in den Mitgliedstaaten und die Inspektionen der Agentur (Artikel 10) – kam der Rat dem Parlament und der Kommission entgegen und stimmte zu, den Standpunkt seiner allgemeinen Ausrichtung zu überarbeiten, nach dem eine feste Liste von Rechtsakten festgelegt werden sollte, gemäß denen diese Besuche und Inspektionen stattfinden können. Der Rat akzeptierte, dass sich Besuche der EMSA in den Mitgliedstaaten auf die Umsetzung der einschlägigen Rechtsvorschriften der Union in den Bereichen der Sicherheit des Seeverkehrs und der Verhütung von Verschmutzung konzentrieren werden, sofern die Kommission der Agentur diese Aufgabe überträgt.
14. Hinsichtlich der Aufgaben der Agentur im Bereich der internationalen Beziehungen (Artikel 11) stimmte der Rat schließlich zu, dem Exekutivdirektor die Möglichkeit zu geben, vorbehaltlich der Zustimmung der Kommission und des Verwaltungsrats Personal in die Delegation der Union im Vereinigten Königreich zu entsenden, um die Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission bei Tätigkeiten im Zusammenhang mit ihrer Beteiligung an der Arbeit der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation zu unterstützen.
15. Im Teil des Textes über die Leitung der Agentur (Artikel 14 bis 45) ist es die Absicht des Rates, sicherzustellen, dass das institutionelle Gleichgewicht zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission bei der Leitung der Agentur gewahrt wird.
16. Zusammen mit dem Parlament und der Kommission wurden mehrere Fragen eingehend geprüft: der Mehrwert der Einrichtung eines neuen Exekutivausschusses, das relative Gewicht der Kommission im Verwaltungsrat (die Anzahl der Vertreter der Kommission), die Abstimmungsregeln des Verwaltungsrats, das „Veto“ der Kommission zu möglichen Beschlüssen der Agentur, die im Widerspruch zur Rahmenfinanzregelung oder dem Beamtenstatut stehen könnten, und die Ermächtigung der Agentur, regionale Zentren einzurichten.

17. Der Rat hält an seinem Standpunkt aus der allgemeinen Ausrichtung bezüglich der Streichung der Vorschriften zum Exekutivausschuss und bezüglich der Abstimmungsregeln für den Verwaltungsrat (Artikel 16) fest. Der Rat stimmte jedoch mit dem Parlament überein, die erforderliche Mehrheit für die Ernennung des Exekutivdirektors zu überarbeiten; dies kann nun durch den Verwaltungsrat mit Zweidrittelmehrheit anstelle der Vierfünftelmehrheit in der allgemeinen Ausrichtung erfolgen. Darüber hinaus führte der Rat einen Mechanismus ein, mit dem ein Drittel der stimmberechtigten Mitglieder des Verwaltungsrats vorschlagen können, den Exekutivdirektor seines Amtes zu entheben. Zuvor konnte nur die Kommission einen solchen Vorschlag einreichen (Artikel 21).
18. Gleichzeitig kam der Rat dem Parlament und der Kommission entgegen und stimmte zu, dass dem Verwaltungsrat der Agentur weiterhin vier Vertreter der Kommission angehören sollen, wie dies bereits in der bestehenden EMSA-Verordnung der Fall war, um das institutionelle Gleichgewicht bei der Leitung der Agentur zu wahren. Zugleich willigte das Parlament ein, dass keine Notwendigkeit besteht, eigene Beobachter im Verwaltungsrat zu benennen.
19. Beide Organe – der Rat in seiner allgemeinen Ausrichtung und das Parlament in erster Lesung – kamen überein, das „Veto“ der Kommission zu möglichen Beschlüssen der Agentur, die im Widerspruch zur Rahmenfinanzregelung oder dem Beamtenstatut stehen könnten, zu streichen. Nach ausführlichen Gesprächen mit der Kommission stimmten der Rat und das Parlament zu, das Veto der Kommission durch ein „Überprüfungsverfahren“ zu ersetzen, das der Kommission die Möglichkeit geben würde, Bedenken zu erheben, wenn sie der Auffassung ist, dass bestimmte Beschlüsse mit Bezug auf die Rahmenfinanzregelung oder das Beamtenstatut die Agentur (und den EU-Haushalt) beträchtlichen rechtlichen Risiken aussetzen könnten (Artikel 20). Dies ermöglicht es dem Verwaltungsrat, die Frage im Rahmen eines Verfahrens zu überprüfen, das dem Verfahren zur Annahme des einheitlichen Programmplanungsdokuments ähnelt: Wenn die Kommission einen Beschluss in zweiter Lesung weiterhin ablehnt, kann dieser nur mit Einstimmigkeit der Vertreter der Mitgliedstaaten gefasst werden.
20. Schließlich folgte der Rat der Argumentation des Parlaments und der Kommission in Bezug auf die Ermächtigung der Agentur, regionale Zentren einzurichten, da diese Option bereits in der geltenden EMSA-Verordnung besteht (Artikel 31). Auch wenn die Einrichtung solcher regionalen Zentren erhebliche finanzielle Auswirkungen haben könnte, stimmte der Rat zu, dass die von der Kommission vorgeschlagenen Schutzmaßnahmen ausreichen, um den Haushalt der Agentur zu schützen, da ein entsprechender Beschluss nur durch den Verwaltungsrat auf Ersuchen der Kommission und „unter gebührender Berücksichtigung der Auswirkungen auf den Haushaltsplan“ gefasst werden kann.

IV. FAZIT

21. Der Standpunkt des Rates unterstützt das Ziel des Vorschlags der Kommission und spiegelt den in den informellen Verhandlungen zwischen dem Rat und dem Europäischen Parlament mit Unterstützung der Kommission erzielten Kompromiss in vollem Umfang wider.
 22. Der Rat ist daher der Auffassung, dass sein Standpunkt in erster Lesung die Verhandlungsergebnisse in ausgewogener Weise abbildet und dass mit der Annahme der neuen „EMSA-Verordnung“ sichergestellt wird, dass die Agentur mit dem rechtlichen Mandat ausgestattet ist, den Mitgliedstaaten und der Kommission die erforderliche technische, operative und wissenschaftliche Unterstützung bereitzustellen, um die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr zu gewährleisten sowie den grünen und den digitalen Wandel des Sektors zu unterstützen.
-