

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem „Geänderten Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in Häfen“

(KOM(2004) 393 endg. – 2004/0031 (COD))

(2005/C 120/06)

Der Rat der Europäischen Union beschloss am 11. Juni 2004, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 80(2) des EG-Vertrags um Stellungnahme zu dem obenerwähnten Vorschlag zu ersuchen.

Die mit den Vorarbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 5. Oktober 2004 an. Berichterstatterin war **Frau Dr. Bredima Savopoulou**.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 412. Plenartagung am 27./28. Oktober 2004 (Sitzung vom 27. Oktober) mit 169 Stimmen bei 6 Enthaltungen folgende Stellungnahme:

1. Einleitung

1.1 Die Welt musste nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 und 11. März 2004 feststellen, dass der Kampf gegen den Terrorismus noch für lange Zeit geführt werden muss. Der EWSA wurde schon früh von Kommissionsmitglied De Palacio ersucht, eine Sondierungsstellungnahme zur Transportsicherheit auszuarbeiten. Er hat daraufhin eine Reihe von Maßnahmen⁽¹⁾ für eine zukünftige EU-Politik zur Verkehrssicherheit ausgearbeitet und stellt zu seiner Zufriedenheit fest, dass diese von der Kommission angenommen wurden.

1.2 Nach einer EU-Mitteilung zur Verbesserung der Gefahrenabwehr im Seeverkehr und einer Verordnung über die Verbesserung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen erstellte der EWSA eine Stellungnahme⁽²⁾ zur Sicherheit von Hafenterminals.

1.3 Am 30. Juni 2004 nahm der EWSA eine weitere Stellungnahme⁽³⁾ zu dem Vorschlag für eine Richtlinie zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in Häfen an. Dieser Vorschlag für eine Richtlinie vervollständigt die Sicherheitsmaßnahmen, die durch die Richtlinie zur Verbesserung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen eingeführt werden, indem er eine Sicherheitsregelung für den gesamten Hafen aufstellt.

2. Der Kommissionsvorschlag

2.1 Nach den Beratungen im Rat über den Entwurf einer Richtlinie zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in Häfen schlägt die Kommission eine Änderung von Artikel 7 vor⁽⁴⁾. Hierbei soll der Gefahrenabwehrplan dafür sorgen, dass die zuständigen nationalen Stellen auf der Grundlage einer Risikoabschätzung angemessene Sicherheitskontrollen an Pkw und Lkw durchführen, die von Schiffen transportiert werden, die auch Passagiere befördern.

2.2 Der Vorschlag bezieht sich auf Ro-Ro-Fähren auf inländischen und internationalen Routen. Im internationalen Verkehr werden die betroffenen Mitgliedstaaten bei der Risikoabschätzung zusammenarbeiten.

3. Allgemeine Bemerkungen

3.1 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss unterstützt nachdrücklich einen ausgewogenen Ansatz zur Sicherstellung der Gefahrenabwehr ohne Beeinträchtigung des freien Handelsflusses. Er versteht daher die Bedenken der Kommission im achten Erwägungsgrund des Richtlinienvorschlags.

3.2 In Übereinstimmung mit seinen früheren Stellungnahmen stimmt der EWSA vollkommen mit der vorgeschlagenen Änderung des Entwurfs der Richtlinie zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in Häfen überein. Auch wenn es keine absolute Sicherheit geben kann, wiederholt der EWSA, dass die gesamte logistische Transportkette durch Sicherheitsmaßnahmen begleitet werden muss, um Schwachstellen auszuschließen. Priorität muss hierbei dem Fahrgastverkehr eingeräumt werden, da hier in Anbetracht der gefährdeten Menschenleben ein Terroranschlag am folgenschwersten wäre.

3.2.1 Ro-Ro-Fähren sind von Terroranschlägen besonders gefährdet, vor allem wenn sie auch Passagiere befördern. Fahrzeuge, die auf Ro-Ro-Fähren transportiert werden, können nämlich sicherheitsmäßig durchaus zu modernen „trojanischen Pferden“ werden.

3.2.2 Es müssen angemessene Maßnahmen ergriffen werden, damit Personen- und Lastkraftwagen an Bord von Ro-Ro-Fähren keine Gefahr darstellen. Die Maßnahmen müssen vor der Verladung auf die Fähre im Hafen oder an den Grenzen des Hafens stattfinden und zwar so, dass sie die Betriebsabläufe so wenig wie möglich beeinträchtigen.

⁽¹⁾ ABl. C 61 vom 14. März 2003, S. 174.

⁽²⁾ KOM(2003) 229 endg. – ABl. C 32 vom 5.2.2004, S. 21.

⁽³⁾ KOM(2004) 76 endg. – ABl. C 241 vom 28.9.2004.

⁽⁴⁾ KOM(2004) 393 endg.

3.2.3 Schwierigkeiten bereitet bei Sicherheitsinspektionen von Pkw und Lkw, die auf Ro-Ro-Passagierfähren geladen werden sollen, die Art des mitgeführten Gepäcks bzw. der Fracht. Langjährige Erfahrung zeigt, dass die Gepäck- bzw. Ladungskontrolle dieser Fahrzeuge am besten vor der Einschiffung im Hafengebiet erfolgen sollte, wo sowohl moderne Sicherheitsvorrichtungen als auch gut ausgebildetes Personal eingesetzt werden können.

3.3 Wichtig sind aus Sicht des EWSA auch die Fragen der Haftung, die durch die Überprüfungen entstehen. Selbstverständlich muss die Haftung infolge von Sicherheitskontrollen von Pkw und Lkw bei den zuständigen einzelstaatlichen Behörden liegen und nicht bei dem Schiff, auf das die Fahrzeuge danach verladen werden.

3.4 In Bezug auf die Identifizierung von mit Sicherheitskontrollen befasstem Schiffs- und Hafenpersonal sollten die Anforderungen praxisorientiert gehandhabt werden, um den Betrieb nicht unnötig zu stören.

3.5 Der EWSA nimmt zur Kenntnis, dass die Kommission auf der Grundlage der vorgeschlagenen Änderung in Zusam-

menarbeit mit den nationalen Behörden sechs Monate nach dem Inkrafttreten der vorgeschlagenen Richtlinie mit der Durchführung von Inspektionen beginnen wird, um zu prüfen, ob die Umsetzungskontrollen im Rahmen der aufgrund dieser Richtlinie erlassenen nationalen Pläne wirksam sind. Der EWSA betont, dass die EU-Häfen, aber auch außergemeinschaftliche Häfen umgehend den neuen Sicherheitsvorschriften (ISPS-Code) für Hafenterminals, die am 1. Juli 2004 in Kraft traten, angepasst werden müssen.

3.6 Des Weiteren dringt der EWSA darauf, dass die wirtschaftliche Seite der Gefahrenabwehr in Häfen umgehend auf EU-Ebene behandelt und ein harmonisiertes Konzept entwickelt wird, um Wettbewerbsverzerrungen zwischen Häfen und zwischen Verkehrsträgern, insbesondere zu Lasten des Ro-Ro-Verkehrs, zu vermeiden. Die Kommission wird ersucht, eine Gesamtfolgenabschätzung über die finanziellen Auswirkungen der Maßnahmen zur Gefahrenabwehr in Häfen zu stellen und eine EU-Regelung zur Finanzierung (soweit nötig) der Umsetzung dieser Maßnahme auszuarbeiten.

Brüssel, den 27. Oktober 2004

Die Präsidentin
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
Anne-Marie SIGMUND
