

## Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu der „Mitteilung der Kommission — Mitteilung über eine europäische Hafenspolitik“

KOM(2007) 616 endg.

(2009/C 27/11)

Die Europäische Kommission beschloss am 18. Oktober 2007 gemäß Artikel 262 des EG-Vertrags, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

„Mitteilung der Kommission — Mitteilung über eine europäische Hafenspolitik“.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 8. Mai 2008 an. Berichterstatter war Herr SIMONS.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 446. Plenartagung am 9./10. Juli 2008 (Sitzung vom 9. Juli) mit 122 Ja-Stimmen bei 5 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme:

### 1. Schlussfolgerungen

1.1 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss befürwortet die neue Mitteilung der Europäischen Kommission zur Hafenspolitik, in der in erster Linie Maßnahmen unverbindlicher Natur („soft law“) vorgeschlagen werden. Der Ausschuss begrüßt ferner, dass das Hauptaugenmerk auf die Schaffung eines stabilen Investitionsklimas, die nachhaltige Entwicklung von Häfen, ein gutes soziales Umfeld in Häfen und die kohärente Anwendung der Vertragsbestimmungen gerichtet wird.

1.2 Die europäische „Hafenszene“ wird immer mannigfaltiger, und zwar sowohl in Bezug auf die Zahl der beteiligten Häfen als auch den Umfang der Hafenfunktionen und -dienste. Der Ausschuss empfiehlt, diese marktbestimmte Entwicklung mittels der europäischen Hafenspolitik zu fördern, indem sichergestellt wird, dass alle europäischen Häfen ihr Potenzial nachhaltig ausschöpfen können.

1.3 Der Ausschuss befürwortet die Initiative der Europäischen Kommission zum Aufbau eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes und fordert die Mitgliedstaaten auf, der Verwirklichung wichtiger grenzüberschreitender Infrastrukturvorhaben zur Anbindung der Häfen Vorrang einzuräumen; dies darf jedoch nicht zu Lasten des Personenschienenverkehrs gehen.

1.4 Der Ausschuss begrüßt die Initiative der Europäischen Kommission zur Ausarbeitung einschlägiger Leitlinien, um die Unklarheiten bei der Anwendung der EU-Umweltvorschriften auf die Hafensentwicklung zu beseitigen, und empfiehlt, diese vor Ende 2008 zu veröffentlichen.

1.5 Die Europäische Kommission sollte verstärkt Maßnahmen zur Vereinfachung der Verwaltungsformalitäten in Häfen ergreifen. Der Ausschuss begrüßt daher die Absicht der Europäischen Kommission, 2008 einen Europäischen Seeverkehrsraum ohne Grenzen vorzuschlagen. Die Europäische Kommission und insbesondere die Mitgliedstaaten sollten die Modernisierung der Zollformalitäten stärker vorantreiben und diesem Aspekt eine höhere politische Priorität einräumen.

1.6 Der Ausschuss stimmt der Aussage der Europäischen Kommission zu, dass die Formulierung von Leitlinien für staatli-

che Beihilfen und eine transparente Buchhaltung zur Schaffung einer gleichen Ausgangslage für alle Häfen beitragen können. Die in der Kommissionsmitteilung enthaltenen Leitlinien zur Nutzung von Handelskonzessionen, zu technisch-nautischen Diensten und „Arbeitnehmer-Pools“ sind ganz allgemein als hilfreich und klar einzustufen. Die Europäische Kommission sollte weitere Initiativen ergreifen, um einen lautereren Wettbewerb zwischen den Häfen in der EU und in benachbarten Drittländern sicherzustellen.

1.7 Der Ausschuss begrüßt das Ziel der Europäischen Kommission, die Zusammenarbeit zwischen Städten und ihren Häfen zu fördern und zu verbessern. Er fordert die Europäische Kommission insbesondere auf, eine gesonderte Studie über die sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen von Häfen vorzunehmen.

1.8 Der Ausschuss stimmt dem Beschluss der Europäischen Kommission, die europäischen Sozialpartner zur Förderung eines sektoralen sozialen Dialogs in Häfen anzuregen, zu.

### 2. Einleitung

2.1 In den letzten zehn Jahren hat sich der Ausschuss aktiv in die Debatte über eine gemeinsame europäische Hafenspolitik eingebracht. Angesichts der Schlüsselrolle von Seehäfen für die soziale und wirtschaftliche Entwicklung sowie den Wohlstand und den Zusammenhalt der Europäischen Union bringt eine derartige Gemeinschaftspolitik einen erheblichen zusätzlichen Nutzen.

2.2 Der Ausschuss hat eine Stellungnahme zum *Grünbuch über Seehäfen und Seeverkehrsinfrastruktur* (KOM(1997) 678 endg.)<sup>(1)</sup> sowie zu zwei Legislativvorschlägen der Europäischen Kommission über den Zugang zum Markt für Hafendienste<sup>(2)</sup> erarbeitet. Am 26. April 2007 hat der Ausschuss außerdem eine Initiativstellungnahme zum Thema *„Eine gemeinsame EU-Hafenspolitik“*<sup>(3)</sup> verabschiedet, in deren Mittelpunkt angesichts der sehr kontroversen Debatte über die Hafendienstrichtlinie die Fragen der europäischen Hafenspolitik standen, in denen die Betroffenen im Hafensektor zu einem Konsens gelangen konnten.

<sup>(1)</sup> ABl. C 407 vom 28.12.1998.

<sup>(2)</sup> Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem *„Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Marktzugang für Hafendienste“* (KOM(2001) 35 endg.), ABl. C 48 vom 21.2.2002, S. 122, und Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem *„Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Zugang zum Markt für Hafendienste“* (KOM(2004) 654 endg.), ABl. C 294 vom 25.11.2005, S. 25.

<sup>(3)</sup> ABl. C 168 vom 20.7.2007, S. 57.

### 3. Die Mitteilung der Europäischen Kommission über eine Europäische Hafenspolitik

3.1 Am 18. Oktober 2007 veröffentlichte die Europäische Kommission ihre Mitteilung über eine europäische Hafenspolitik. Sie ist das Ergebnis eines einjährigen Konsultationsverfahrens mit den Interessenträgern, in dessen Rahmen zwei Konferenzen und sechs thematische Workshops abgehalten wurden. Die Mitteilung reiht sich in die übergeordnete meerespolitische Strategie der Europäischen Kommission ein und ist Teil ihrer neuen Güterverkehrsagenda.

3.2 Mit der neuen europäischen Hafenspolitik soll ein leistungsfähiges Hafensystem in der EU geschaffen werden, das den künftigen Herausforderungen beim Transportbedarf in der EU gewachsen ist, zu denen nach Ansicht der Europäischen Kommission die Nachfrage für internationale Transportdienste, die Technologie-Entwicklung, Emissionen und Klimawandel, der Dialog zwischen Häfen, Städten und Akteuren sowie die Einhaltung der Transparenz- und Wettbewerbsvorschriften und des EU-Rechts ganz allgemein zählen.

3.3 Die in dieser Mitteilung enthaltenen Vorschläge setzen sich im Wesentlichen aus einer Auslegung der Vertragsbestimmungen und einem Aktionsplan mit weiteren Maßnahmen zusammen, die großteils unverbindlicher Natur („soft law“) sind.

3.4 Diese Maßnahmen betreffen:

- Leistungsfähigkeit der Häfen und Anbindung an das Hinterland;
- umweltfreundlichen Kapazitätsausbau;
- Modernisierung;
- gleiche Ausgangsbedingungen für alle — klare Verhältnisse für Investoren, Betreiber und Nutzer;
- Aufnahme eines strukturierten Dialogs zwischen Häfen und Städten;
- Arbeitsplätze in den Häfen.

### 4. Allgemeine Bemerkungen

4.1 Der Ausschuss befürwortet die Kommissionsmitteilung, da in dieser Vorlage die strategische Bedeutung der Seehäfen für den Außen- wie auch den Binnenhandel der EU und ihr Beitrag zur Wirtschaftsentwicklung und Beschäftigung anerkannt werden.

4.2 Der Ausschuss begrüßt insbesondere, dass die Europäische Kommission keine Interventionsmaßnahmen vorschlägt, sondern — im Rahmen der Vertragsbestimmungen — auf die Schaffung eines stabilen Investitionsklimas, die nachhaltige Entwicklung von Häfen, ein gutes soziales Umfeld in Häfen abhebt.

4.3 Der Ausschuss nimmt erfreut zur Kenntnis, dass sich die Europäische Kommission für unverbindliches Recht („soft law“) als Alternative sowohl zur Rechtsetzung als auch zu einer fallbezogenen Vorgehensweise entschieden hat.

4.4 Der Ausschuss möchte dennoch einige besonderen Bemerkungen und Empfehlungen zu den verschiedenen Kapiteln der Kommissionsmitteilung vortragen.

### 5. Besondere Bemerkungen

5.1 *Der wirtschaftliche Kontext und die Herausforderungen für das europäische Hafensystem*

5.1.1 Der Ausschuss nimmt die Schlussfolgerung der Europäischen Kommission zur Kenntnis, dass sich der Umschlag von

Containerfracht derzeit auf einige wenige Häfen in Nordwesteuropa konzentriert. Allerdings sollte dabei auch der Trend anerkannt werden, dass sich immer mehr Häfen am europäischen Containermarkt beteiligen und der Containerfrachtverkehr nicht mehr nur in einigen wenigen Häfen abgewickelt wird. Der stärkste Zuwachs in Bezug auf Containerhäfen wurde 2006 großteils in Häfen kleiner und mittlerer Größe an verschiedenen europäischen Küsten verzeichnet. Weit voneinander entfernt liegende Häfen stehen daher in immer stärkerem Wettbewerb miteinander<sup>(4)</sup>. Diese Marktentwicklung kann von der europäischen Hafenspolitik gefördert werden, indem sichergestellt wird, dass alle europäischen Häfen ihr Potenzial nachhaltig ausschöpfen können.

5.1.2 Zusätzlich zu der Liste der von der Europäischen Kommission ermittelten Herausforderungen hebt der Ausschuss zwei weitere Herausforderungen hervor, und zwar Globalisierung und Konsolidierung, die den europäischen Hafen- und Seeverkehrssektor kennzeichnen. Dieses Phänomen ist insbesondere im Containermarkt spürbar, tritt jedoch auch in anderen Märkten wie in der Ro-Ro-Branche sowie im Schütt- und Massengutverkehr zu Tage. Europäische Seehäfen arbeiten mit internationalen Großreedereien. Außerdem haben sich große Terminalbetreiber herausgebildet, die Dienstleistungen in verschiedenen europäischen Häfen anbieten. Die Hafenbehörden müssen daher sowohl diese internationalen Unternehmen zur Einhaltung ihrer Verpflichtungen anhalten als auch die Übereinstimmung mit den Entwicklungszielen ihres Hafens im Einklang mit den einschlägigen EU-Politiken gewährleisten.

### 5.2 Leistungsfähigkeit der Häfen und Anbindung an das Hinterland

5.2.1 Der Ausschuss stimmt mit der Europäischen Kommission überein, dass eine Optimierung der Nutzung der bestehenden Hafeninfrastruktur und Zugangswege als erste Option erachtet werden sollte, um dem steigenden Bedarf an Hafenskapazitäten gerecht zu werden. Der Ausschuss befürwortet außerdem, dass vor der Konzipierung jedweder neuer Infrastruktur eine gründliche gesellschaftliche Kosten/Nutzen-Analyse erfolgen muss, wobei wirtschaftliche, soziale und ökologische Überlegungen — das heißt die Eckpfeiler der Lissabon-Strategie der EU — berücksichtigt werden sollten.

5.2.2 Wie bereits erwähnt geht die Marktentwicklung bereits in Richtung eines vielfältigeren europäischen Hafensystems. Es sollte der „Bottom-up“-Grundsatz gefördert werden, dergestalt dass Projektvorschläge von der Hafenbehörde nach Möglichkeit in Zusammenarbeit mit den regionalen oder nationalen Behörden ausgewählt werden. Dies ändert jedoch nichts daran, dass die EU auch weiterhin Ziele festlegen und Leitlinien vorgeben sollte.

<sup>(4)</sup> Über einen langen Zeitraum gesehen ist der durchschnittliche Anteil europäischer Häfen in der Größenordnung von Hamburg oder Le Havre am Containermarkt von 61 % im Jahr 1975 auf 48 % im Jahr 2003 gesunken, wohingegen der Marktanteil von Häfen in der Größenordnung der Mittelmeerhäfen sich von 18 % im Jahr 1975 auf 36 % im Jahr 2003 verdoppelt hat. Außerdem ist die Hafenkonzentration für die Containerschifffahrt in Europa (gemessen anhand des Gini-Koeffizienten) seit 1990 konstant zurückgegangen — ein Zeichen dafür, dass es mittlerweile weitaus mehr Zugangspunkte zum europäischen Markt gibt. Die Containerumschlagshäfen, die 2006 den (relativ) stärksten Zuwachs verzeichnen konnten, waren großteils Häfen kleiner und mittlerer Größe in verschiedenen europäischen Regionen wie Amsterdam, Sines, Rauma, Constanța, Kotka, Tallinn, Bremerhaven, Zeebrugge und Danzig (Quelle: Institute of Transport and Maritime Management Antwerp (ITMMA)/Universität von Antwerpen). Dies steht beispielsweise in starkem Widerspruch zu den Vereinigten Staaten, in denen die Hafenkonzentration im gleichen Zeitraum enorm zugenommen hat (Quelle: Notteboom, T. (2007), „Market report on the European seaport industry“; dieser Marktbericht stützt sich auf die von Eurostat und den einzelnen Häfen bereitgestellten Daten).

5.2.3 Die Europäische Kommission kann jedoch die Halbzeitbewertung der TEN-V 2010 nutzen, um die nach wie vor bestehenden Engpässe in Bezug auf die Anbindung der Häfen an das Hinterland abzubauen. Dies sollte allerdings auf der Grundlage objektiver Kriterien geschehen.

5.2.4 Der Ausschuss wiederholt des Weiteren seine Aufforderung an die Europäische Kommission, ihre Bemühungen, die verbleibenden Engpässe in Bezug auf die Anbindung an das Hinterland abzubauen, im Rahmen ihrer allgemeinen verkehrspolitischen Instrumente zu intensivieren, und zwar insbesondere in der Binnenschifffahrt und im Schienengüterverkehr. Insbesondere die Schiene ist nach wie vor das Nadelöhr, das der optimalen Leistungsfähigkeit der Häfen und ihrer Einbindung in Logistikketten im Wege steht. Der Ausschuss befürwortet diesbezüglich außerdem die Initiative der Europäischen Kommission für den Aufbau eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes und fordert die Mitgliedstaaten auf, der Verwirklichung wichtiger grenzüberschreitender Infrastrukturvorhaben zur Anbindung der Häfen Vorrang einzuräumen; dies darf jedoch nicht zu Lasten des Personenschienenverkehrs gehen.

### 5.3 Umweltfreundlicher Kapazitätsausbau

5.3.1 Der Ausschuss begrüßt ausdrücklich die Initiative der Europäischen Kommission zur Veröffentlichung von Leitlinien für die Anwendung der EU-Umweltvorschriften auf die Hafentwicklung. Dies ist ein wichtiger Schritt zur Beseitigung einiger Unklarheiten im geltenden EU-Recht, beispielsweise in Bezug auf die Vogelschutz- und die Habitat-Richtlinie oder die Wasser-Rahmenrichtlinie. Angesichts der Dringlichkeit empfiehlt der Ausschuss, diese Leitlinien vor Ende 2008 vorzulegen.

5.3.2 Der Ausschuss fordert die Europäische Kommission ferner auf, zusätzliche Maßnahmen zur Stärkung des rechtlichen Status von Hafentwicklungsvorhaben in Betracht zu ziehen und bestehende Rechtsvorschriften zu vereinfachen; die detaillierten Vorschläge sind der einschlägigen Initiativstellungnahme des Ausschusses<sup>(5)</sup> zu entnehmen.

5.3.3 Der Ausschuss hält fest, dass kontaminierte Sedimente einer angemessenen Behandlung unterzogen werden müssen. Er empfiehlt ferner, in anstehenden Legislativvorschlägen, die Auswirkungen auf die Bewirtschaftung von Gewässern und Sedimenten haben werden wie die Abfallrahmenrichtlinie und die „Tochterrichtlinie“ der Wasser-Rahmenrichtlinie<sup>(6)</sup>, anzuerkennen, dass nicht kontaminierte Sedimente nicht als Abfall einzustufen und somit nicht wie kontaminierte Sedimente zu behandeln sind, da Ausbaggerungstätigkeiten von nicht kontaminierten Sedimenten keineswegs zur Einführung neuer Schadstoffe in Gewässer führen.

5.3.4 Der Ausschuss stimmt den Kommissionsvorschlägen für die Bereitstellung von Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfall und die Senkung des Schadstoffausstoßes zu. In Bezug auf die Nutzung von wirtschaftlichen Anreizen empfiehlt der Ausschuss, diese am besten dem Ermessen der jeweiligen Hafenbehörden anheim zu stellen, da derartige Maßnahmen die Finanzstruktur der Häfen beeinträchtigen würden, die in Europa stark unterschiedlich ist.

### 5.4 Modernisierung

5.4.1 Der Ausschuss begrüßt die Absicht der Europäischen Kommission, 2008 einen Legislativvorschlag für die Errichtung

(5) Siehe Ziffer 4 der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Thema „Eine gemeinsame EU-Hafenpolitik“, ABl. C 168 vom 20.7.2007, S. 57.

(6) Siehe Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Abfälle (KOM(2005) 667 endg.) und Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Umweltqualitätsnormen im Bereich der Wasserpolitik und zur Änderung der Richtlinie 2000/60/EG (KOM(2006) 397 endg.).

eines Europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen vorzulegen, und verweist auf die besonderen Bemerkungen, die er bereits in mehreren früheren Ausschussstellungen vorgebracht hat<sup>(7)</sup>.

5.4.2 Der Ausschuss wiederholt seine Forderung, dass die EU weitere Fortschritte bei der Modernisierung des Zollwesens erzielen und sicherstellen sollte, dass ihre Maßnahmen in den Bereichen Zollwesen, Seeverkehrssicherheit, Gefahrenabwehr, Gesundheit und Umweltqualität angemessen koordiniert und auf einander abgestimmt sind bzw. den Häfen nicht übergebürlich Zuständigkeiten übertragen werden, die den Regierungen obliegen.

5.4.3 Der Ausschuss unterstützt die Einrichtung einer einzigen Anlaufstelle („One-Stop-Shop“) sowie die Verbreitung von eMaritime-, eCustoms- und eFreight-Initiativen. Allerdings vertritt er gleichzeitig die Auffassung, dass IKT-gestützte Lösungen kosteneffizienter wären, auch für Häfen kleiner und mittlerer Größe.

5.4.4 In Bezug auf die Verbesserung der Leistungsfähigkeit befürwortet der Ausschuss den Kommissionsvorschlag, bis Ende 2009 eine Reihe allgemeiner europäischer Indikatoren zu entwickeln, sofern diese in kommerzieller Hinsicht sensible Daten berücksichtigen. Ausgehend von den für den Luftverkehr, die Küstenschifffahrt und den kombinierten Transport auf der Schiene bestehenden Indikatoren sollten derartige Indikatoren auch entsprechend für hafenspezifische Aspekte entwickelt werden, beispielsweise die Leistungsfähigkeit von Hafenanlagen, die Zusammenarbeit zwischen Häfen und die Bündelung von Hinterlandtätigkeiten.

### 5.5 Gleiche Ausgangsbedingungen für alle — klare Verhältnisse für Investoren, Betreiber und Nutzer

5.5.1 Der Ausschuss unterstützt den Standpunkt der Europäischen Kommission bezüglich der Rolle der Hafenbehörden und die Vielfalt der Hafenverwaltungssysteme in Europa. Er begrüßt insbesondere die Anerkennung seitens der Europäischen Kommission, dass die Hafenbehörden ihre wichtigen Aufgaben besser erfüllen können, wenn sie über ein ausreichendes Maß an Autonomie, insbesondere im finanziellen Bereich, verfügen.

5.5.2 Der Ausschuss befürwortet die Ankündigung der Europäischen Kommission, 2008 Leitlinien für staatliche Beihilfen zu verabschieden. In diesem Zusammenhang verweist der Ausschuss auf die wesentlichen Grundsätze der Verwendung öffentlicher Gelder in Häfen, die er in seiner einschlägigen Initiativstellungnahme vom 26. April 2007 dargelegt hat.

5.5.3 Der Ausschuss begrüßt ferner, dass die Europäische Kommission seine Empfehlungen zur Ausdehnung der Transparenzvorschriften der Richtlinie 2006/111/EG auf alle Handelshäfen unabhängig von ihrem Jahresumsatz aufgegriffen hat.

(7) Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu der „Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss sowie den Ausschuss der Regionen — Die künftige Meerespolitik der Europäischen Union: eine europäische Vision für Ozeane und Meere“ (KOM(2006) 275 endg.), ABl. C 168 vom 20.7.2007, S. 50.

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Thema „Eine gemeinsame EU-Hafenpolitik“ (Initiativstellungnahme), ABl. C 168 vom 20.7.2007, S. 57.

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Thema „Hochgeschwindigkeitsseewege und ihre Einbindung in die Logistikkette“ (Sondierungsstellungnahme), ABl. C 151 vom 17.6.2008, S. 20.

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu der „Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Halbzeitüberprüfung des Programms zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs (KOM(2003) 155 endg.)“ (KOM(2006) 380 endg.), ABl. C 168 vom 20.7.2007, S. 68.

5.5.4 In seiner einschlägigen Initiativstellungnahme hat der Ausschuss die Ausarbeitung von Leitlinien zur Nutzung von Auswahlverfahren wie Ausschreibungen und anderer akzeptabler Instrumente empfohlen, die Bedingungen für die Konzessionsvergabe und Landmietkäufe sowie zur Klarstellung des Rechtsstatus der Hafendienste, die als öffentlicher Dienst gelten und beispielsweise der Hafensicherheit insgesamt dienen.

5.5.5 Die Europäische Kommission ist dieser Empfehlung nachgekommen und hat in ihrer Mitteilung Leitlinien zur Nutzung von Handelskonzessionen und zu technisch-nautischen Diensten vorgesehen. Nach Meinung des Ausschusses ist die Auslegung der Vertragsbestimmungen und der Rechtsprechung durch die Europäische Kommission in beiden Bereichen ganz allgemein hilfreich und klar. Der Ausschuss betont aber, dass eine Gemeinsamkeit technisch-nautischer Dienste darin besteht, dass sie die Navigationssicherheit betreffen, was ihre Einstufung als Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse rechtfertigen dürfte.

5.5.6 Mit einer intelligenten Konzessionspolitik sollte der Wettbewerb innerhalb eines Hafens sowie die optimale Leistung und das Engagement der Terminalbetreiber sichergestellt. Die Europäische Kommission sollte ihre Leitlinien über Konzessionen regelmäßig überprüfen, um sicherzustellen, dass sie den oben genannten Zielen wirklich entsprechen und genügend gemeinsame Elemente enthalten, um gleiche Ausgangsbedingungen für alle Hafenbehörden zu schaffen. Dieser letzte Punkt ist vor allem angesichts der oben angesprochenen laufenden Konsolidierung im Ladungsumschlagmarkt von besonderer Bedeutung.

5.5.7 Der Ausschuss begrüßt den Vorschlag der Europäischen Kommission, die Verbreitung bewährter Verfahren im Hinblick auf die Transparenz bei den Hafengebühren zu unterstützen. Der Ausschuss ist fest davon überzeugt, dass Hafengebühren auf lokaler Ebene von den Häfen festgelegt werden sollten, um den Anforderungen der Hafennutzer und den Gesamtinteressen des Hafens optimal zu entsprechen.

5.5.8 Der Ausschuss nimmt erfreut zur Kenntnis, dass die Europäische Kommission seine Empfehlung aufgegriffen hat, Fällen von unlauterem Wettbewerb seitens Häfen in benachbarten Drittländern nachzugehen. Im Rahmen ihrer Beitritts- und Außenpolitik sollte die Europäische Kommission auch verstärkt Maßnahmen ergreifen, um politisch begründete Wettbewerbsverzerrungen wie das türkische Embargo gegen unter zypriotischer Flagge fahrende Schiffe und Schiffe, die aus zypriotischen Häfen auslaufen, den Ägäis-Konflikt zwischen Griechenland und der Türkei sowie die Grenzkontrollprobleme zwischen den baltischen Staaten und Russland anzugehen.

#### 5.6 Einrichtung eines strukturierten Dialogs zwischen Häfen und Städten

5.6.1 Der Ausschuss begrüßt das Ziel der Europäischen Kommission, die Zusammenarbeit zwischen Städten und ihren Häfen zu fördern und zu verbessern. Die Eingliederung der Häfen in die Städte und ihren Alltag im Verbund mit einem starken Bewusstsein und Interesse der Bürger für die Hafentätigkeiten und sogar einem gewissen Gefühl des Stolzes für „ihren“ Hafen sind für die nachhaltige Hafenentwicklung unerlässlich. Der Aus-

schluss befürwortet insbesondere Synergien mit den Bereichen Tourismus, Freizeit, kulturelles Erbe und Kultur ganz allgemein.

5.6.2 Der Ausschuss betont, dass es an zuverlässigen Daten über die direkte und indirekte Beschäftigung in europäischen Häfen und den von ihnen geschaffenen Mehrwert mangelt. Seiner Meinung nach entsprechen die in der Kommissionsmitteilung angeführten Beschäftigungsstatistiken bei weitem nicht der aktuellen Situation. Der Ausschuss fordert die Europäische Kommission daher auf, eine gesonderte Studie zu dieser Frage durchzuführen.

5.6.3 Der Ausschuss unterstützt das Vorhaben der Europäischen Kommission, die Auswirkungen von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr für die Zugänglichkeit von Häfen zu bewerten und Leitlinien im Hinblick darauf festzulegen, wie diese beiden Aspekte miteinander in Einklang gebracht werden können.

#### 5.7 Arbeitsplätze in den Häfen

5.7.1 Der Ausschuss hat die Bedeutung der Förderung guter und sicherer Arbeitsbedingungen sowie eines korrekten Arbeitsumfeld und konstruktiver Arbeitsbeziehungen in Häfen betont. Er stellt mit Zufriedenheit fest, dass die Europäische Kommission dieser Frage in ihrer Mitteilung große Aufmerksamkeit schenkt.

5.7.2 Der Ausschuss bekräftigt seinen Standpunkt, dass der effiziente Hafenbetrieb sowohl von der Zuverlässigkeit als auch der Sicherheit abhängt — Elemente, die trotz des technologischen Fortschritts in großem Maße immer noch vom „Faktor Mensch“ bestimmt werden. Dies erklärt den Bedarf an qualifizierten und gut ausgebildeten Arbeitskräften in den Häfen, und zwar sowohl an Land als auch an Bord. Der Ausschuss hat die Empfehlung ausgesprochen, dass die Sozialpartner bei der Schaffung und Wahrung dieser Grundvoraussetzungen eine wichtige Rolle übernehmen und in ihrem Bemühen auf europäischer Ebene von der Europäischen Kommission durch die Förderung des sozialen Dialogs unterstützt werden sollten.

5.7.3 Der Ausschuss zeigt sich daher erfreut, dass die Europäische Kommission beschlossen hat, die europäischen Sozialpartner zur Einsetzung eines europäischen Ausschusses für den sektoralen sozialen Dialog in Häfen im Sinne des Beschlusses 98/500/EG der Kommission zu ermuntern.

5.7.4 Der Ausschuss befürwortet die Absicht der Europäischen Kommission, Rahmenbestimmungen für die Ausbildung von Hafentarbeitern festzulegen, die von allen Interessenträgern anerkannt werden können, schlägt jedoch zunächst einen Vergleich der verschiedenen bestehenden Systeme für die Berufsaufqualifikation von Hafentarbeitern vor. Dies könnte sinnvollerweise im Rahmen des europäischen sozialen Dialogs geschehen.

5.7.5 Der Ausschuss stimmt der Europäischen Kommission zu, dass die Durchführung der Vorschriften über die Sicherheit und den Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer in den Häfen der EU wie auch der IAO genau überprüft und die Statistiken über Arbeitsunfälle verbessert werden müssen. Er fordert jedoch, dass in den einschlägigen Foren Initiativen auf allen Ebenen ergriffen werden, um eine weitere Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes zu gewährleisten.

Brüssel, den 9. Juli 2008

Der Präsident  
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses  
Dimitris DIMITRIADIS