KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 28.5.2004
KOM(2004) 393 endgültig

2004/0031 (COD)

C6-0072/04

Geänderter Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in Häfen

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

ALLGEMEINE EINFÜHRUNG

Die Mitteilung über die Gefahrenabwehr im Seeverkehr (KOM(2003) 229 endg.) umfasste einen Vorschlag für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen, der derzeit das Rechtsetzungsverfahren durchläuft und auf den in diesem Vorschlag als „Verordnung (EG) Nr. …/…" Bezug genommen wird; in dieser Mitteilung wird die Gefahrenabwehr im Hafen als notwendiger zweiter Schritt bezeichnet, der sowohl den Hafen selbst als auch die Schnittstelle zwischen Hafen und Hinterland sichern sollte. Geschützt werden müssen darüber hinaus die Menschen, die in einem Hafen arbeiten oder sich dort kurzfristig aufhalten, Infrastrukturen und Ausrüstungen einschließlich Transportmittel. Dieser Vorschlag baut auf der früheren Mitteilung auf.

WARUM SIND HÄFEN GEFÄHRDET?

Häfen sind ein wesentliches Glied in der gesamten Transportkette, das den Seeverkehr mit den landseitigen Güter- und Passagierströmen verbindet. Häfen sind häufig Zentren für die Verschiffung gefährlicher Fracht und für die Produktion chemischer und petrochemischer Erzeugnisse, und/oder sie liegen in der Nähe großer Städte. Es ist offensichtlich, dass terroristische Angriffe in Häfen leicht zu schwerwiegenden Unterbrechungen in den Transportsystemen führen und eine Kettenreaktion für die Industrie in der Umgebung auslösen können; darüber hinaus können Menschen im Hafen oder die Bevölkerung in der Umgebung des Hafens zu Schaden kommen. Vor diesem Hintergrund schlägt die Kommission die Entwicklung einer umfassenden Strategie der Gefahrenabwehr in Häfen vor.

ARBEITEN AUF INTERNATIONALER EBENE

Die Arbeiten in der IMO[1] führten zu Änderungen des SOLAS-Übereinkommens[2] und zur Verabschiedung des ISPS[3] -Code. Die Kommission hat eine Verordnung vorgeschlagen, um diese Maßnahmen in das Gemeinschaftsrecht aufzunehmen (KOM(2003) 229 endg.). Das Rechtsetzungsverfahren hierfür ist noch nicht abgeschlossen.

Eine IMO-IAO[4]-Arbeitsgruppe arbeitet zwar zur Zeit an Verhaltensregeln für die Gefahrenabwehr in Häfen, doch erscheint es unrealistisch, hier schnelle Ergebnisse zu erwarten. Solche Verhaltensregeln wären außerdem nicht verbindlich. Angesichts dessen vertritt die Kommission die Ansicht, dass die EU ein eigenes System der Gefahrenabwehr in Häfen vorantreiben sollte. Dieser Vorschlag ergänzt die Arbeit der IMO-IAO-Gruppe.

---

1 IMO: Internationale Seeschifffahrtsorganisation.
2 SOLAS: Schutz des menschlichen Lebens auf See.
3 ISPS: Internationaler Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen.
4 IAO: Internationale Arbeitsorganisation.

WARUM IST EINE RICHTLINIE FÜR DIE GEFAHRENABWEHR IN HÄFEN ERFORDERLICH ?

Die Änderungen am SOLAS-Übereinkommen, der ISPS-Code und die vorgeschlagene Verordnung werden die Gefahrenabwehr im Seeverkehr durch die Entwicklung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen verbessern[5]. Die Verordnung (EG) Nr. …/… deckt nur den Teil des Hafens ab, der die Schnittstelle Schiff/Hafen darstellt, d.h. das Terminal.[6] Der vorliegende Vorschlag verfolgt ein doppeltes Ziel: er soll die Gefahrenabwehr in den Bereichen des Hafens verbessern, die nicht unter die Verordnung (EG) Nr. …/… fallen, und gewährleisten, dass in Anwendung der Verordnung (EG) Nr. …/… getroffene Maßnahmen zur Gefahrenabwehr durch eine verbesserte Gefahrenabwehr in den angrenzenden Bereichen begünstigt werden. Durch diesen Vorschlag entstehen keine neuen Verpflichtungen in Bereichen, die bereits von der Verordnung (EG) Nr. …/… abgedeckt sind.

Die Kommission vertritt daher die Auffassung, dass durch diese Richtlinie Folgendes erreicht wird:

– Es wird auf Gemeinschaftsebene ein ausreichendes Niveau der Gefahrenabwehr in Häfen gewährleistet und überwacht, indem die für die Schnittstelle Schiff/Hafen geltenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr ergänzt und unterstützt werden.

– Es werden die einheitliche Durchführung und gleiche Bedingungen in der gesamten Europäischen Union gewährleistet, so dass es für die kommerziellen Nutzer der Häfen keine Unterschiede gibt.

– Es wird sichergestellt, dass die erforderlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr für den gesamten Hafen sich so weit wie möglich auf bereits bestehende Instrumente stützen, die durch die Verordnung (EG) Nr. …/… eingeführt wurden; so werden maximale Ergebnisse für die Gefahrenabwehr mit einer minimalen zusätzlichen Belastung für die Häfen erzielt.

Vor dem Hintergrund der Vielfalt der Häfen in der Gemeinschaft (groß-klein, in privatem oder staatlichem Besitz usw.), sowie angesichts der verschiedenen Aktivitäten, die in den Gemeinschaftshäfen nebeneinander existieren (Ladungsumschlag, Industriebetriebe, Lager, Transport, ökologische Bereiche, Ballungsräume und Vieles mehr) ist eine Richtlinie das geeignetste Rechtsinstrument, um die erforderliche Flexibilität zu schaffen und gleichzeitig das nötige einheitliche Niveau für die Gefahrenabwehr in Häfen in der gesamten Gemeinschaft festzuschreiben.

---

[5] In diesem Zusammenhang ist „Hafenanlage“ der Ort, an dem sich die Schnittstelle Schiff/Hafen befindet; sie umfasst gegebenenfalls Bereiche wie Reeden, Warteplätze und seewärtige Hafenzufahrten; „Schnittstelle Schiff/Hafen“ sind die Interaktionen, die stattfinden, wenn ein Schiff unmittelbar in Geschehnisse einbezogen wird, die im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen oder Gütern vom oder zum Schiff oder mit dem Erbringen von Hafendienstleistungen stehen.

[6] Es wäre zwar theoretisch möglich, dass die Mitgliedstaaten „Hafenanlage“ im weiteren Sinne auslegen, so dass der Begriff den gesamten Hafen umfasst, und damit die Anwendung des ISPS-Code auf den gesamten Hafen ausweiten, doch ist davon auszugehen, dass eine solche Auslegung sehr unwahrscheinlich ist.

In den Mitgliedstaaten finden bereits eine Reihe von Regelungen für die Gefahrenabwehr in Häfen Anwendung. Diese Richtlinie sieht vor, dass bestehende Maßnahmen und Strukturen zur Gefahrenabwehr beibehalten werden können, sofern sie den Vorschriften der Richtlinie entsprechen.

Daher schlägt die Kommission vor,

– **dass das Europäische Parlament und der Rat diese Richtlinie zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in Häfen so bald wie möglich annehmen sollten. Der Vorschlag ergänzt die durch die Verordnung über die Verbesserung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (EG) Nr. …/…) eingeführten Maßnahmen zur Gefahrenabwehr und stellt so sicher, dass der gesamte Hafen durch ein System der Gefahrenabwehr abgedeckt wird. Dieser neue Vorschlag gilt für jeden Hafen, der eine oder mehrere unter die Verordnung (EG) Nr. …/… fallende Hafenanlagen umfasst.**

INHALT DER RICHTLINIE ÜBER DIE GEFAHRENABWEHR IN HÄFEN

Die zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in Häfen erforderlichen Maßnahmen würden folgenden Grundsätzen folgen:

– die Gefahrenabwehr im Hafen ergänzt die Gefahrenabwehr auf Schiffen und für die Schnittstelle Schiff/Hafen und stellt sicher, dass diese Maßnahmen zur Gefahrenabwehr durch Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im gesamten Hafengebiet ergänzt werden;

– darüber, welche Maßnahmen wo und wann erforderlich sind, entscheidet ein Gutachten zur Risikobewertung;

– Gefahrenstufen unterscheiden zwischen normaler, erhöhter oder akuter Bedrohung;

– ein Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen legt alle Maßnahmen und Einzelheiten zur Verbesserung der Gefahrenabwehr im Hafen fest;

– eine für die Gefahrenabwehr im Hafen zuständige Behörde ist verantwortlich für die Festlegung und Durchführung angemessener Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Hafen anhand des Gutachtens zur Risikobewertung und des Plans zur Gefahrenabwehr;

– ein Beauftragter zur Gefahrenabwehr im Hafen koordiniert die Erstellung und Durchführung des Plans zur Gefahrenabwehr im Hafen;

– ein Ausschuss für Gefahrenabwehr im Hafen berät die zuständige Behörde;

– Schulungs- und Kontrollmaßnahmen unterstützen die Durchführung der erforderlichen Maßnahmen.

ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE DES VORSCHLAGS

– Der Vorschlag sieht die gleichen Strukturen und Stellen zur Gefahrenabwehr (Gutachten zur Risikobewertung, Beauftragter zur Gefahrenabwehr usw.) vor wie die **Verordnung (EG) Nr. …/…,** um ein umfassendes System der Gefahrenabwehr für die gesamte maritime Logistikkette vom Schiff über die Schnittstelle Schiff/Hafen und den gesamten Hafen bis zur Schnittstelle Hafen/Hinterland zu gewährleisten. Dieser Ansatz ermöglicht eine Vereinfachung der Verfahren sowie Synergien bei der Gefahrenabwehr. Die vorgeschlagene Richtlinie

– fordert die Mitgliedstaaten auf, für die Zwecke dieser Richtlinie die Grenzen ihrer Häfen festzulegen;

– verpflichtet die Mitgliedstaaten, dafür Sorge zu tragen, dass ordnungsgemäße Gutachten zur Risikobewertung und Pläne zur Gefahrenabwehr in Häfen erarbeitet werden;

– fordert die Mitgliedstaaten auf, die geltenden Gefahrenstufen und Änderungen daran festzulegen und mitzuteilen;

– verpflichtet die Mitgliedstaaten, für jeden Hafen oder jede Gruppe von Häfen eine zuständige Behörde für die Gefahrenabwehr zu benennen. Diese staatliche Behörde ist zuständig für die angemessene Festlegung und Durchführung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Hafen;

– legt fest, dass für jeden einzelnen Hafen ein Beauftragter zur Gefahrenabwehr benannt wird, damit bei der Erstellung, Aktualisierung und Überwachung der Gutachten zur Risikobewertung und Pläne zur Gefahrenabwehr die Koordinierung gewährleistet ist;

– schreibt allgemein einen beratenden Ausschuss für Gefahrenabwehr vor, in dem Vertreter aller wichtigen operationellen und hoheitlichen Funktionen in einem Hafen zusammenkommen;

– legt Mindestanforderungen für Gutachten zur Risikobewertung und Pläne zur Gefahrenabwehr fest;

– sieht die Festlegung zentraler Kontaktstellen in den Mitgliedstaaten vor, die für die erforderliche Kommunikation sowohl mit den übrigen Mitgliedstaaten als auch mit der Kommission zuständig sind;

– sieht Inspektionsverfahren zur Überwachung der Durchführung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr in Häfen vor;

– legt ein Verfahren für die Anpassung ihrer Bestimmungen fest.

RECHTLICHE ÜBERLEGUNGEN

Die Kommission schlägt als Rechtsgrundlage der Richtlinie Artikel 80 Absatz 2 EG-Vertrag vor, ungeachtet der Vorschriften der Mitgliedstaaten im Bereich der inneren Sicherheit und der Maßnahmen, die aufgrund des Titels VI des Vertrags über die Europäische Union getroffen werden können.

DIE BESTIMMUNGEN IM EINZELNEN

Artikel 1:

Gegenstand der Richtlinie.

Artikel 2:

Geltungsbereich der Richtlinie.

Artikel 3:

Definition der wesentlichen in der Richtlinie verwendeten Begriffe.

Artikel 4:

verpflichtet die Mitgliedstaaten, die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Hafen eng mit den Maßnahmen zu koordinieren, die in Anwendung der Verordnung über die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen getroffen wurden.

Artikel 5:

verpflichtet die Mitgliedstaaten, eine zuständige Behörde für die Gefahrenabwehr im Hafen zu benennen. Diese Behörde ist zuständig für die Festlegung und Durchführung geeigneter Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Hafen.

Artikel 6:

enthält die Verpflichtung für die Mitgliedstaaten, dafür Sorge zu tragen, dass für alle ihre Häfen, die unter diese Richtlinie fallen, Gutachten zur Risikobewertung erstellt werden. Diese Risikobewertung trägt den besonderen Gegebenheiten in verschiedenen Bereichen des Hafens sowie der aufgrund der Verordnung über die Gefahrenabwehr im Seeverkehr durchgeführten Risikobewertung für innerhalb der Hafengrenzen liegende Hafenanlagen Rechnung. Die Anforderungen für ein Gutachten zur Risikobewertung sind im Einzelnen in Anhang I festgelegt.

Artikel 7:

verpflichtet die Mitgliedstaaten, dafür zu sorgen, dass für alle ihre Häfen, die unter diese Richtlinie fallen, Pläne zur Gefahrenabwehr im Hafen erstellt werden. Diese Pläne tragen den besonderen Gegebenheiten in verschiedenen Bereichen des Hafens sowie den aufgrund der Verordnung über die Gefahrenabwehr im Seeverkehr geltenden Plänen für die Gefahrenabwehr für innerhalb der Hafengrenzen liegende Hafenanlagen Rechnung. Die Anforderungen für einen Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen sind im Einzelnen in Anhang II aufgeführt. Dieser Artikel schreibt darüber hinaus angemessene Schulungsmaßnahmen und Übungen vor. Zu diesem Zweck verweist er auf Anhang III, der die grundlegenden Schulungsanforderungen enthält.

Artikel 8:

Die Richtlinie schreibt drei verschiedene Gefahrenstufen vor. Die Mitgliedstaaten müssen ein solches System von Gefahrenstufen in ihren betreffenden Häfen einführen und die in den verschiedenen Bereichen ihrer Häfen geltenden Gefahrenstufen und alle Änderungen daran festlegen und mitteilen. Informationen werden nur denjenigen übermittelt, die davon Kenntnis haben müssen.

Artikel 9:

schreibt vor, dass für jeden Hafen, der unter diese Richtlinie fällt, ein Beauftragter zur Gefahrenabwehr im Hafen zu benennen ist, der über ausreichend Sachkenntnisse und Autorität verfügen sollte, um die Erstellung, Aktualisierung und Überwachung von Gutachten zur Risikobewertung für den Hafen und Pläne zur Gefahrenabwehr angemessen sicherzustellen und zu koordinieren.

Artikel 10:

trägt dem Erfordernis einer optimalen Zusammenarbeit zwischen den operationellen und hoheitlichen Funktionen in einem Hafen Rechnung, indem er die Einrichtung eines beratenden Ausschuss für Gefahrenabwehr im Hafen vorschreibt, in dem die entsprechenden Interessengruppen vertreten sind.

Artikel 11:

schreibt die regelmäßige Überprüfung der Gutachten zur Risikobewertung für Hafenanlagen vor.

Artikel 12:

sieht vor, dass die Mitgliedstaaten anerkannte Organisation zur Gefahrenabwehr im Hafen benennen können, sofern diese die Bedingungen des Anhangs IV erfüllen.

Artikel 13:

sieht die Einrichtung einer zentralen Kontaktstelle für Gefahrenabwehr im Hafen vor, die der Ansprechpartner der Kommission für die Durchführung dieser Richtlinie ist.

Artikel 14:

enthält die Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Einrichtung eines angemessenen und regelmäßigen Kontrollsystems für die Pläne zur Gefahrenabwehr in Häfen und ihre Durchführung. In diesem Artikel ist ferner das Verfahren festgelegt, mit dem Inspektionen unter Aufsicht der Kommission eingeführt werden, durch die geprüft wird, ob die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr in Häfen und ihre Durchführung wirksam überwacht werden.

Artikel 15:

sieht vor, dass Vorkehrungen getroffen werden können, um einheitliche Verfahren für die Anwendung der Einzelbestimmungen in den Anhängen dieser Richtlinie festzulegen. Solche Änderungen erfolgen nach dem Ausschussverfahren gemäß Artikel 14.

Artikel 16:

Die Kommission wird von dem durch die **Verordnung (EG) Nr. …/…** eingesetzten Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss wird gemäß dem Regelungsverfahren (Artikel 5 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse[7] tätig.

Artikel 17:

betrifft die Vertraulichkeit sicherheitsbezogener Informationen, insbesondere von Inspektionsberichten und Antworten der Mitgliedstaaten.

Artikel 18:

verpflichtet die Mitgliedstaaten, Sanktionen bei Zuwiderhandlung gegen die vorliegende Richtlinie vorzusehen, die wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein müssen.

Artikel 19:

Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens ein Jahr nach ihrem Inkrafttreten nachzukommen.

Artikel 20:

enthält die Einzelheiten des Inkrafttretens.

Artikel 21:

bezieht sich auf die Adressaten dieser Richtlinie.

Anhang I:

enthält die Einzelanforderungen für die Erstellung von Gutachten zur Risikobewertung für Häfen.

Anhang II:

enthält die Einzelanforderungen für die Erstellung eines Plans zur Gefahrenabwehr im Hafen.

Anhang III:

enthält die grundlegenden Schulungsanforderungen.

Anhang IV:

enthält die Bedingungen, die von einer anerkannten Organisation zur Gefahrenabwehr im Hafen zu erfüllen sind.

---

[7] ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

2004/0031 (COD)

Geänderter Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in Häfen

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission[8],

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[9],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[10],

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags[11],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Unrechtmäßige Handlungen und Terrorismus gehören zu den schwersten Bedrohungen für die Ideale von Demokratie und Freiheit und die Werte des Friedens, die das Wesen der Europäischen Union ausmachen.

(2) Menschen, Infrastrukturen und Ausrüstung, unter anderem Transportmittel, sowohl in Häfen als auch in wichtigen angrenzenden Bereichen, sollten vor unrechtmäßigen Handlungen und ihren zerstörerischen Auswirkungen geschützt werden. Ein solcher Schutz käme den Nutzern der Verkehrseinrichtungen, der Wirtschaft und der Gesellschaft als Ganzes zugute.

(3) Am …/…/2003 verabschiedeten das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union die Verordnung (EG) Nr. …/…. über die Gefahrenabwehr im Seeverkehr. Die in dieser Verordnung vorgeschriebenen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Seeverkehr reichen jedoch nicht aus, um auf allen Transportketten, in die eine Seeverkehrsverbindung einbezogen ist, ein angemessenes Niveau der Gefahrenabwehr zu gewährleisten. Der Anwendungsbereich dieser Verordnung beschränkt sich auf Maßnahmen zur Gefahrenabwehr an Bord von Schiffen und im unmittelbaren Bereich der Schnittstelle Schiff/Hafen.

---

8 ABl. C [...] vom [...], S. [...].
9 ABl. C [...] vom [...], S. [...].
10 ABl. C [...] vom [...], S. [...].
11 ABl. C [...] vom [...], S. [...].

(4) Um einen möglichst umfassenden Schutz für das Seeverkehrsgewerbe und die Hafenwirtschaft zu erzielen, sollten Maßnahmen zur Gefahrenabwehr in Häfen eingeführt werden. Sie sollten über die Schnittstelle Schiff/ Hafen hinaus den gesamten Hafen umfassen, so dass sowohl der Hafenbereich geschützt als auch gleichzeitig sichergestellt wird, dass in Anwendung der Verordnung (EG) Nr. …/…. getroffene Maßnahmen zur Gefahrenabwehr durch eine verbesserte Gefahrenabwehr in den angrenzenden Bereichen begünstigt werden. Diese Maßnahmen sollten auf alle Häfen Anwendung finden, die eine oder mehrere unter die Verordnung (EG) Nr. …/… fallende Hafenanlagen umfassen. .

(5) Unbeschadet der Bestimmungen der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet der nationalen Sicherheit und der Maßnahmen, die gegebenenfalls auf der Grundlage von Titel VI des Vertrags über die Europäische Union ergriffen werden, sollte das in Erwägungsgrund 2 genannte Ziel der Gefahrenabwehr durch geeignete Maßnahmen im Bereich der Hafenpolitik erreicht werden, indem gemeinsame Normen für die Gewährleistung eines ausreichenden Maßes der Gefahrenabwehr in Häfen in allen Häfen der Gemeinschaft festgelegt werden.

(6) Die Mitgliedstaaten sollten sich bei der Festlegung der genauen Grenzen des für die Gefahrenabwehr relevanten Hafenbereichs sowie der verschiedenen für eine angemessene Gefahrenabwehr in Häfen erforderlichen Maßnahmen auf ausführliche Gutachten zur Risikobewertung stützen. Solche Maßnahmen richten sich nach der festgelegten Gefahrenstufe und tragen dem unterschiedlichen Risikoprofil verschiedener Unterbereiche des Hafens Rechnung.

(7) Die Mitgliedstaaten sollten Pläne zur Gefahrenabwehr in Häfen erstellen, die die Ergebnisse des Gutachtens zur Risikobewertung für den Hafen in allen Punkten umsetzen. Voraussetzung für die Effizienz von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr ist darüber hinaus eine klare Aufgabenteilung zwischen allen beteiligten Parteien sowie die regelmäßige Übung der Maßnahmen. Die Zuweisung bestimmter Aufgaben und die Festlegung von Übungsverfahren im Rahmen des Plans zur Gefahrenabwehr im Hafen soll zur Wirksamkeit sowohl der Präventiv- als auch der Abhilfemaßnahmen zur Gefahrenabwehr in Häfen beitragen.

(8) Ro-Ro-Schiffe sind besonders anfällig für ungesetzliche Handlungen, insbesondere wenn sie sowohl Güter als auch Passagiere befordern. Angemessene Sicherheitsmassnahmen, basierend auf einer Risikobewertung, sind zu treffen, damit Autos und Lastkraftwagen, welche auf einem Ro-Ro-Schiff transportiert werden, nicht die Sicherheit von Passagieren, seefahrendem Personal und transportierter Güter auf diesen Schiffen gefährden. Die Massnahmen sollen im Hafen oder an den Hafengrenzen getroffen werden, bevor die Autos und Lastkraftwagen auf das Schiff fahren. Die Massnahmen gelten für nationalen und internationalen Verkehr und sollen den Verkehrsfluss zu wenig wie möglich beeinflussen.

(9) Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass die Verantwortlichkeiten bei der Gefahrenabwehr in Häfen von allen betroffenen Parteien klar anerkannt werden. Die Mitgliedstaaten müssen die Einhaltung der Vorschriften zur Gefahrenabwehr überwachen und eine eindeutig zuständige Behörde für alle ihre Häfen einrichten, alle Gutachten zur Risikobewertung und Pläne zur Gefahrenabwehr für ihre Häfen genehmigen, Gefahrenstufen festlegen und mitteilen, die effiziente Übermittlung,

Anwendung und Koordinierung von Maßnahmen sicherstellen und dafür sorgen, dass die Wirksamkeit von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr und die Wachsamkeit mittels einer Beratungsplattform innerhalb des Hafens verbessert werden.

(10) Die Mitgliedstaaten sollten Gutachten zur Risikobewertung und Pläne zur Gefahrenabwehr genehmigen und die Anwendung in ihren Häfen überwachen. Durch Inspektionen unter Aufsicht der Kommission sollte geprüft werden, ob die Anwendung wirksam überwacht wird.

(11) Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass eine zentrale Kontaktstelle als Verbindungsstelle zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten tätig wird.

(12) Diese Richtlinie trägt den grundlegenden Rechten und den anerkannten Grundsätzen Rechnung, insbesondere der Charta das Grundrechte der Europäischen Union.

(13) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse[12] getroffen werden. Es sollte ein Verfahren zur Anpassung dieser Richtlinie vorgesehen werden, um der Weiterentwicklung der internationalen Instrumente Rechnung zu tragen und aufgrund der gewonnenen Erfahrungen die Einzelbestimmungen der Anhänge zu dieser Richtlinie anzupassen oder zu ergänzen, ohne ihren Geltungsbereich auszuweiten.

(14) Da die Ziele der in Betracht gezogenen Maßnahme, nämlich die ausgewogene Einführung und Anwendung zweckdienlicher Maßnahmen im Bereich der Seeverkehrs- und Hafenpolitik, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht umfassend genug verwirklicht werden können und sich wegen der europäischen Dimension dieser Richtlinie daher besser auf Gemeinschaftsebene erreichen lassen, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem Grundsatz der Subsidiarität nach Artikel 5 EG-Vertrag tätig werden. Diese Richtlinie beschränkt sich nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit desselben Artikels auf die zur Erreichung der Ziele der Gefahrenabwehr in Häfen notwendigen Mindestvorschriften und geht nicht über das dazu erforderliche Maß hinaus -

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1
Gegenstand

1. Hauptziel dieser Richtlinie ist die Einführung und Durchführung gemeinschaftlicher Maßnahmen zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in Häfen angesichts der Bedrohung durch vorsätzliche unrechtmäßige Handlungen.

   Sie soll darüber hinaus sicherstellen, dass die in Anwendung der Verordnung (EG) Nr. …/… getroffenen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr durch eine verbesserte Gefahrenabwehr in den angrenzenden Bereichen begünstigt werden.

[12] ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

2. Die Maßnahmen nach Absatz 1 umfassen:

a) Die Festlegung gemeinsamer Grundregeln für Maßnahmen zur Gefahrenabwehr in Häfen;

b) Die Einrichtung eines Mechanismus für die Durchführung dieser Regeln;

c) Die Einführung geeigneter Mechanismen zur Überwachung der Einhaltung dieser Regeln.

Artikel 2
Geltungsbereich

1. Diese Richtlinie sieht Maßnahmen zur Gefahrenabwehr vor, die in Bezug auf Menschen, Infrastrukturen und Ausrüstung, unter anderem Transportmittel, sowohl in Häfen als auch in angrenzenden Bereichen, die unmittelbare oder mittelbare Auswirkung auf die Gefahrenabwehr im Hafen haben, zu beachten sind oder Auswirkungen haben.

2. Die in dieser Richtlinie festgelegten Maßnahmen sollten auf alle Häfen im Gebiet eines Mitgliedstaats Anwendung finden, die eine oder mehrere unter die Verordnung (EG) Nr. …/… fallende Hafenanlagen umfassen.

3. Die Mitgliedstaaten legen für jeden Hafen die Grenzen für die Zwecke dieser Richtlinie fest und tragen dabei den Informationen des Gutachtens zur Risikobewertung angemessen Rechnung.

4. Wurden die Grenzen einer Hafenanlage im Sinne der Verordnung (EG) Nr. …/… von dem betreffenden Mitgliedstaat so festgelegt, dass sie tatsächlich den Hafen umfassen, haben die einschlägigen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. …/… Vorrang vor den Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie.

Artikel 3
Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „Hafen“ oder „Seehafen“ ist ein Gebiet mit Land- und Wasseranteilen, dessen Befestigungen und Anlagen in erster Linie die Aufnahme von Schiffen sowie deren Beladen und Löschen, die Lagerung von Gütern, den Empfang und die Lieferung dieser Güter durch Landverkehrsmittel sowie das Ein- und Ausschiffen von Fahrgästen ermöglichen.

2. „Schnittstelle Schiff/Hafen“ sind die Interaktionen, die stattfinden, wenn ein Schiff unmittelbar in Geschehnisse einbezogen wird, die im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen oder Gütern vom oder zum Schiff oder mit dem Erbringen von Hafendienstleistungen stehen.

3. „Hafenanlage“ ist der Ort, an dem sich die Schnittstelle Schiff/Hafen befindet; sie umfasst gegebenenfalls Bereiche wie Reeden, Warteplätze und seewärtige Hafenzufahrten;

4. „zentrale Kontaktstelle für Gefahrenabwehr im Seeverkehr“ ist die von jedem Mitgliedstaat benannte Stelle, die als Ansprechpartner für die Kommission und andere Mitgliedstaaten dient und deren Aufgabe es ist, die Anwendung der in dieser Richtlinie und der in der Verordnung (EG) Nr. …/… festgelegten Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Seeverkehr zu erleichtern, zu überwachen und darüber zu informieren.

5. „zuständige Behörde für die Gefahrenabwehr im Hafen“ ist die für die Fragen der Gefahrenabwehr in einem bestimmten Hafen zuständige Behörde.

Artikel 4

Koordinierung mit Maßnahmen, die in Anwendung der Verordnung (EG) Nr. …/… ergriffen wurden

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die durch diese Richtlinie eingeführten Maßnahmen zur Gefahrenabwehr in Häfen eng mit den in Anwendung der Verordnung (EG) Nr. …/… getroffenen Maßnahmen koordiniert werden.

Artikel 5

Zuständige Behörde für die Gefahrenabwehr im Hafen

1. Die Mitgliedstaaten benennen für jeden Hafen, der unter diese Richtlinie fällt, eine zuständige Behörde für die Gefahrenabwehr. Eine zuständige Behörde für die Gefahrenabwehr im Hafen kann für mehr als einen Hafen benannt werden.

2. Die zuständige Behörde für die Gefahrenabwehr im Hafen ist verantwortlich für die Festlegung und Durchführung geeigneter Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Hafen, die sich auf Gutachten zur Risikobewertung für den Hafen und Pläne zur Gefahrenabwehr stützen.

3. Die Mitgliedstaaten können eine nach der Verordnung (EG) Nr. …/… als „zuständige Behörde für die Gefahrenabwehr im Seeverkehr“ benannte Stelle als zuständige Behörde für die Gefahrenabwehr im Hafen benennen.

Artikel 6

Gutachten zur Risikobewertung für den Hafen

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass für die unter diese Richtlinie fallenden Häfen Gutachten zur Risikobewertung erstellt werden. Diese Risikobewertung sollte den besonderen Gegebenheiten in verschiedenen Bereichen eines Hafens angemessen Rechnung tragen und die in Anwendung der Verordnung (EG) Nr. …/… durchgeführte Risikobewertung für innerhalb ihrer Grenzen liegende Hafenanlagen berücksichtigen. . Die Gutachten zur Risikobewertung für Häfen sind von dem betreffenden Mitgliedstaat zu genehmigen.

2. Alle Gutachten zur Risikobewertung für Häfen sind entsprechend den Anforderungen des Anhangs I zu erstellen.

3. Die Gutachten zur Risikobewertung für Häfen können von einer anerkannten Organisation zur Gefahrenabwehr im Hafen gemäß Artikel 12 erstellt werden.

Artikel 7
Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen

1. Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass Pläne zur Gefahrenabwehr in Häfen ausgearbeitet, fortgeschrieben und aktualisiert werden, die sich auf ein Gutachten zur Risikobewertung für den Hafen stützen. Pläne zur Gefahrenabwehr im Hafen sollten den besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Bereiche eines Hafens angemessen Rechnung tragen und die in Anwendung der Verordnung (EG) Nr. …/… erstellten Pläne zur Gefahrenabwehr für Hafenanlagen für innerhalb ihrer Grenzen liegende Hafenanlagen einbeziehen. Die Pläne zur Gefahrenabwehr im Hafen sind von dem betreffenden Mitgliedstaat zu genehmigen. Sie können nur durchgeführt werden, wenn diese Genehmigung erteilt wurde.

2. Die Pläne zur Gefahrenabwehr im Hafen legen für jede der in Artikel 8 aufgeführten Gefahrenstufen fest:

   a) die anzuwendenden Verfahren;

   b) die zu ergreifenden Maßnahmen;

   c) die einzuleitenden Aktionen.

3. Alle Pläne zur Gefahrenabwehr im Hafen sind entsprechend den Anforderungen des Anhangs II zu erstellen.

4. Die Pläne zur Gefahrenabwehr im Hafen können von einer anerkannten Organisation zur Gefahrenabwehr im Hafen gemäß Artikel 12 erstellt werden.

5. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Durchführung der Pläne zur Gefahrenabwehr im Hafen mit anderen Kontrollen, die in dem Hafen durchgeführt werden, koordiniert wird.

6. Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass angemessene Schulungsmaßnahmen und Übungen entsprechend den grundlegenden Schulungsanforderungen des Anhangs III durchgeführt werden.

(7) Der Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen stellt insbesondere sicher, dass die zuständigen nationalen Behörden auf der Grundlage der Risikobewertung angemessene Sicherheitskontrollen von Autos und Lastkraftwagen durchführen, welche auf solchen Schiffen befördert werden sollen, die auch Passagiere befördern.

Diese besondere Massnahme gilt für den nationalen und internationalen Verkehr; bei internationalem Verkehr arbeiten die Behörden der Mitgliedstaaten bei der Risikobewertung zusammen.

Artikel 8
Gefahrenstufen

1. Die Mitgliedstaaten führen ein System von Gefahrenstufen für Häfen ein.

2. Es gibt 3 Gefahrenstufen, die in der Verordnung (EG) Nr. …/… festgelegt wurden:

   – „Gefahrenstufe 1“ bezeichnet eine Gefahrenstufe, bei deren Gelten zu jeder Zeit die geringstmöglichen zweckmäßigen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr aufrechtzuerhalten sind;

   – „Gefahrenstufe 2“ bezeichnet eine Gefahrenstufe, bei deren Gelten aufgrund eines erhöhten Risikos eines Sicherheitsvorfalls eine bestimmte Zeit lang zusätzliche zweckmäßige Maßnahmen zur Gefahrenabwehr aufrechtzuerhalten sind;

   – „Gefahrenstufe 3“ bezeichnet eine Gefahrenstufe, bei deren Gelten eine begrenzte Zeit lang weitere spezielle Maßnahmen zur Gefahrenabwehr aufrechtzuerhalten sind; diese Stufe gilt, wenn eine Bedrohung wahrscheinlich ist oder unmittelbar bevorsteht, auch wenn das Ziel unter Umständen nicht genau bekannt ist.

3. Die Mitgliedstaaten legen die geltende Gefahrenstufe fest. Sie können auf jeder Gefahrenstufe entsprechend dem Ergebnis des Gutachtens zur Risikobewertung für den Hafen für verschiedene Bereiche des Hafens unterschiedliche Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festlegen.

4. Die Mitgliedstaaten geben die in jedem Hafen geltende Gefahrenstufe sowie alle Änderungen daran bekannt. Über die Gefahrenstufen sollten entsprechend dem Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen nur die Personen unterrichtet werden, die davon Kenntnis haben müssen.

Artikel 9
Beauftragter zur Gefahrenabwehr im Hafen

1. Für jeden Hafen ist ein Beauftragter zur Gefahrenabwehr im Hafen zu benennen, der nur für diesen einen Hafen zuständig ist. Für kleine, benachbarte Häfen kann der gleiche Beauftragte zur Gefahrenabwehr zuständig sein.

2. Die Beauftragten zur Gefahrenabwehr im Hafen erfüllen die Aufgabe einer Kontaktstelle für Fragen der Gefahrenabwehr im Hafen und sollten über ausreichend Autorität und Sachkenntnisse verfügen, um Erstellung, Aktualisierung und Überwachung von Gutachten zur Risikobewertung für den Hafen und Pläne zur Gefahrenabwehr angemessen sicherzustellen und zu koordinieren.

3. Ist der Beauftragte zur Gefahrenabwehr im Hafen nicht identisch mit dem/den Beauftragten zur Gefahrenabwehr in der/den Hafenanlage(n) gemäß der Verordnung (EG) Nr. …/…, ist eine enge Zusammenarbeit zwischen ihnen sicherzustellen.

Artikel 10

Ausschuss zur Gefahrenabwehr im Hafen

1. Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass Ausschüsse zur Gefahrenabwehr im Hafen eingerichtet werden, die für die unter diese Richtlinie fallenden Häfen praktische Ratschläge geben können, sofern dies nicht aufgrund der besonderen Gegebenheiten in einem Hafen unnötig ist.

2. Die Zusammensetzung des Ausschuss zur Gefahrenabwehr im Hafen kann von Hafen zu Hafen unterschiedlich sein, sollte jedoch immer den operationellen und hoheitlichen Aufgaben in einem Hafen Rechnung tragen. Informationen sind nur an die Personen weiterzugeben, die davon Kenntnis haben müssen.

Artikel 11

Überprüfungen

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Gutachten zur Risikobewertung für den Hafen und Pläne zur Gefahrenabwehr immer dann überprüft werden, wenn Änderungen auftreten, die für die Gefahrenabwehr relevant sind. Eine Überprüfung muss spätestens alle fünf Jahre vorgenommen werden. Nach einer Überprüfung müssen die Gutachten zur Risikobewertung für den Hafen und Pläne zur Gefahrenabwehr von dem betroffenen Mitgliedstaat genehmigt werden. Ein überprüfter Plan kann nur durchgeführt werden, wenn diese Genehmigung erteilt wurde.

2. Die Überprüfung der Gutachten zur Risikobewertung für den Hafen und der Pläne zur Gefahrenabwehr kann von einer anerkannten Organisation zur Gefahrenabwehr im Hafen gemäß Artikel 12 vorgenommen werden.

Artikel 12

Anerkannte Organisation zur Gefahrenabwehr im Hafen

Die Mitgliedstaaten können für die in dieser Richtlinie festgelegten Zwecke anerkannte Organisation zur Gefahrenabwehr im Hafen benennen. Anerkannte Organisationen zur Gefahrenabwehr im Hafen müssen die Voraussetzungen des Anhangs IV erfüllen.

Artikel 13

Zentrale Kontaktstelle für Gefahrenabwehr im Hafen

Die Mitgliedstaaten benennen für Fragen der Gefahrenabwehr im Hafen die gemäß der Verordnung (EG) Nr. …/… benannte Kontaktstelle für Gefahrenabwehr im Seeverkehr und in Hafenanlagen.

Die zentrale Kontaktstelle für Gefahrenabwehr im Hafen übermittelt der Kommission die Liste der Häfen, die unter diese Richtlinie fallen.

Die zentrale Kontaktstelle für Gefahrenabwehr im Hafen erstellt eine Liste der Kontaktangaben der für die Gefahrenabwehr im Hafen zuständigen Behörden sowie der

Beauftragten zur Gefahrenabwehr im Hafen. Diese Liste ist der Kommission zu übermitteln und bei Änderungen jeweils zu aktualisieren.

Artikel 14
Durchführung und Kontrolle der Einhaltung

1. Die Mitgliedstaaten richten ein System ein, das die angemessene und regelmäßige Überprüfung der Pläne zur Gefahrenabwehr im Hafen und ihre Durchführung gewährleistet.

2. Sechs Monate nach dem in Artikel 19 genannten Datum beginnt die Kommission in Zusammenarbeit mit den in Artikel 13 genannten zentralen Kontaktstellen mit einer Reihe von Inspektionen, unter anderem Inspektionen geeigneter exemplarischer Häfen, um die Anwendung dieser Richtlinie durch die Mitgliedstaaten zu prüfen. Bei diesen Inspektionen werden die von den zentralen Kontaktstellen gelieferten Informationen, insbesondere die Prüfberichte, berücksichtigt. Die Modalitäten dieser Inspektionen werden nach dem Verfahren in Artikel 16 Absatz 2 festgelegt.

3. Die von der Kommission mit der Durchführung der Inspektionen nach Absatz 2 beauftragten Personen legen vor Beginn der Inspektion eine schriftliche Bestätigung der Kommissionsdienststellen vor, in der Art und Zweck der Inspektion sowie das vorgesehene Datum des Inspektionsbeginns angegeben sind. Die Kommission informiert die von der Inspektion betroffenen Mitgliedstaaten rechtzeitig vor den Inspektionen.

   Der betroffene Mitgliedstaat unterzieht sich diesen Inspektionen und trägt dafür Sorge, dass die betroffenen Organisationen oder Personen sich ihnen ebenfalls unterziehen.

4. Die Kommission übermittelt die Inspektionsberichte dem betroffenen Mitgliedstaat, der innerhalb von drei Monaten nach deren Erhalt ausreichende Angaben zu den Maßnahmen mitteilt, die er zur Abstellung etwaiger Mängel getroffen hat. Der Bericht und die Antworten werden dem Ausschuss nach Artikel 16 übermittelt.

Artikel 15
Änderungen

Die Bestimmungen der Anhänge I bis IV können gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Verfahren geändert werden, ohne den Geltungsbereich dieser Richtlinie auszuweiten.

Artikel 16
Ausschuss

1. Die Kommission wird von dem durch die Verordnung (EG) Nr. …/… eingesetzten Ausschuss unterstützt, dem Vertreter der Mitgliedstaaten angehören und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so ist das Verfahren nach Artikel 5 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG[13] unter Beachtung von dessen Artikel 8 anzuwenden.

Die in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehene Frist wird auf einen Monat festgesetzt.

Artikel 17

Vertraulichkeit und Verbreitung von Informationen

1. Bei Anwendung dieser Richtlinie ergreift die Kommission gemäß dem Beschluss der Kommission 2001/844/EG,EGKS,Euratom [14] geeignete Maßnahmen zum Schutz vertraulicher Informationen, zu denen sie Zugang hat oder die ihr von den Mitgliedstaaten übermittelt werden.

Die Mitgliedstaaten ergreifen gleichwertige Maßnahmen im Einklang mit den einschlägigen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften.

2. Alle Mitglieder des Personals, die Sicherheitsüberprüfungen durchführen oder mit vertraulichen Informationen im Zusammenhang mit dieser Richtlinie umgehen, müssen eine angemessene Sicherheitsüberprüfung durch den Mitgliedstaat durchlaufen haben, dessen Staatsbürgerschaft sie besitzen.

3. Unbeschadet des in der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates[15] verankerten Rechts der Öffentlichkeit auf Zugang zu Dokumenten sind die in Artikel 14 Absatz 4 genannten Inspektionsberichte und die Antworten der Mitgliedstaaten geheim und werden nicht veröffentlicht. Sie sind nur den zuständigen Behörden zugänglich, die sie, im Einklang mit den geltenden einzelstaatlichen Vorschriften für die Weitergabe sensibler Informationen, ausschließlich an die Personen weitergeben, die davon Kenntnis haben müssen.

4. Die Mitgliedstaaten behandeln so weit wie möglich und entsprechend den einschlägigen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften Informationen als vertraulich, die sich aus Inspektionsberichten und Antworten der Mitgliedstaaten ergeben, wenn diese andere Mitgliedstaaten betreffen.

5. Ist nicht eindeutig geklärt, ob Inspektionsberichte und Antworten öffentlich gemacht werden dürfen oder nicht, konsultieren die Mitgliedstaaten oder die Kommission den betroffenen Mitgliedstaat.

---

13 ABl. L 184 vom 17.7.1999, S.23.
14 ABl. L 317 vom 3.12.2001, S. 1.
15 ABl. L 145 vom 31.5.2001, S. 43.

Artikel 18
Sanktionen

Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass für Verstöße gegen die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften zur Durchführung dieser Richtlinie wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen eingeführt werden.

Artikel 19
Durchführung

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens am […] [ein Jahr nach ihrem Inkrafttreten] nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

   Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 20
Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 21
Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...].

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Der Präsident	*Der Präsident*

ANHANG I
Gutachten zur Risikobewertung für den Hafen

Das Gutachten zur Risikobewertung für den Hafen ist die Grundlage für die Erstellung des Plans zur Gefahrenabwehr im Hafen und gegebenenfalls seine Durchführung. Das Gutachten zur Risikobewertung für den Hafen muss mindestens umfassen:

– Feststellung und Bewertung unbedingt zu schützender wichtiger Vermögenswerte und Infrastruktur,

– Feststellung möglicher Bedrohungen der Vermögenswerte und der Infrastruktur und der Wahrscheinlichkeit ihres Eintretens zum Zweck der Festlegung und Priorisierung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr

– Feststellung, Auswahl und Priorisierung von Gegenmaßnahmen und Verfahrensänderungen und deren Wirksamkeitsgrad bei der Verminderung der Verwundbarkeit sowie

– die Ermittlung von Schwachstellen, insbesondere von Schwachstellen im Bereich "menschliches Versagen", bei der Infrastruktur sowie bei Herangehens- und Verfahrensweisen.

Dazu muss die Risikobewertung mindestens die folgenden Aspekte berücksichtigen:

– Ermittlung aller Bereiche, die für die Gefahrenabwehr im Hafen relevant sind, unter anderem Festlegung der Hafengrenzen. Dies gilt auch für Hafenanlagen, auf die bereits die Verordnung (EG) Nr. …/… Anwendung findet, und deren Gutachten zur Risikobewertung als Grundlage dient;

– Ermittlung von Risikofaktoren, die sich aus der Schnittstelle zwischen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr in Hafenanlagen und anderen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Hafen ergeben;

– Ermittlung von Risikogruppen beim Personal, das in einem Hafen arbeitet;

– sofern dies zweckmäßig ist, Unterteilung des Hafens entsprechend der Wahrscheinlichkeit, zum Ziel vorsätzlicher unrechtmäßiger Handlungen zu werden. Bereiche werden nicht nur nach dem Profil beurteilt, das sie selbst als mögliches Angriffsziel haben, sondern auch nach ihrer potentiellen Rolle als Durchgang, wenn benachbarte Bereiche das Ziel sind;

– Ermittlung von Schwankungen in der Risikointensität, z.B. durch jahreszeitlich bedingte Gegebenheiten;

– Ermittlung der spezifischen Gegebenheiten jedes Unterbereichs, wie genaue Lage, Zugänge, Stromversorgung, Kommunikationssystem, Eigentümer und Nutzer und andere Elemente, die als relevant für die Gefahrenabwehr betrachtet werden;

– Erstellung potentieller Bedrohungsszenarien für jeden ermittelten Unterbereich. Unterbereiche, Infrastrukturen, Ladung, Menschen oder Transportausrüstung innerhalb dieser Bereiche können das unmittelbare Ziel einer identifizierten Bedrohung oder aber auch Teil eines größeren im Bedrohungsszenario vorgesehenen Bereichs sein;

– Ermittlung der spezifischen Folgen eines Bedrohungsszenariums. Die Auswirkungen können einen oder mehrere Unterbereiche betreffen. Es sollten sowohl direkte als auch indirekte Folgen ermittelt werden. Besonderes Augenmerk sollte auf das Risiko gelegt werden, dass Menschen zu Schaden kommen;

– Ermittlung der Möglichkeit von Cluster-Effekten unrechtmäßiger Eingriffe;

– Ermittlung der Schwachstellen für jeden Bereich;

– Ermittlung aller organisatorischen Aspekte, die für die Gefahrenabwehr insgesamt relevant sind, unter anderem der unterschiedlichen für die Gefahrenabwehr zuständigen Behörden und geltenden Regeln und Verfahren;

– Ermittlung der Schwachstellen der übergreifenden Gefahrenabwehr im Hafen im Zusammenhang mit organisatorischen, rechtlichen und verfahrenstechnischen Aspekten;

– Festlegung von Maßnahmen, Verfahren und Aktionen zur Entschärfung kritischer Schwachstellen. Besondere Aufmerksamkeit sollte gerichtet werden auf die notwendigen Kontrollen oder Beschränkungen des Zutritts zum gesamten Hafen oder zu bestimmten Bereichen eines Hafens, einschließlich der Identifizierung von Passagieren, Angestellten oder anderen Arbeitern des Hafens, Besuchern und Schiffsbesatzungen, die erforderliche Überwachung von bestimmten Bereichen oder Tätigkeiten, Fracht- und Gepäckkontrolle, sowie die hierfür benötigten Mittel. Maßnahmen, Verfahren und Aktionen sollten dem angenommenen Risiko entsprechen, das für verschiedene Bereiche des Hafens unterschiedlich groß sein kann;

– Festlegung einer Organisationsstruktur, die der Verbesserung der Gefahrenabwehr im Hafen förderlich ist;

– Festlegung der Schritte, um Maßnahmen, Verfahren und Aktionen bei einer Erhöhung der Gefahrenstufe zu verschärfen;

– Festlegung besonderer Anforderungen für den Umgang mit bekannten Risikofaktoren wie „verdächtiger“ Ladung, „verdächtigem“ Gepäck, „verdächtigem“ Bunkeröl, „verdächtigen“ Vorräten oder Personen, Paketen ohne Absender, und bekannten Gefahren (z.B. Bombe). Für diese Anforderungen sollte analysiert werden, welche Bedingungen entweder für die Beseitigung an Ort und Stelle oder die Beseitigung nach der Verbringung an einen sicheren Ort wünschenswert wären;

– Festlegung von Maßnahmen, Verfahren und Aktionen zur Begrenzung und Abschwächung der Folgen;

– Ermittlung einer Aufgabenteilung, die die angemessene und korrekte Durchführung der festgelegten Maßnahmen, Verfahren und Aktionen ermöglicht;

– gegebenenfalls besondere Beachtung der Verbindung zu anderen Plänen zur Gefahrenabwehr (z.B. Pläne zur Gefahrenabwehr für Hafenanlagen) und anderen bereits bestehenden Maßnahmen der Gefahrenabwehr. Darüber hinaus ist auf die Verbindung zu anderen Notfallplänen (z.B. Pläne für das Eingreifen bei Ölverschmutzung, Hafen-Katastrophenpläne, Pläne für die medizinische Intervention, Katastrophenpläne für kerntechnische Anlagen usw.) zu achten;

– Ermittlung des Kommunikationsbedarfs für die Durchführung der Maßnahmen und Verfahren;

– besondere Beachtung ist Maßnahmen zum Schutz sicherheitsrelevanter Informationen vor Offenlegung zu schenken. Ermittlung, inwieweit alle direkt betroffenen Personen sowie gegebenenfalls die Öffentlichkeit Kenntnis haben müssen.

ANHANG II
Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen

Im Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen sind die Vorkehrungen zur Gefahrenabwehr in einem Hafen festgelegt. Er wird anhand des Gutachtens zur Risikobewertung für den Hafen erstellt. In ihm sind die Maßnahmen im Einzelnen festgelegt. Er umfasst einen Kontrollmechanismus, der gegebenenfalls die Einleitung geeigneter Korrekturmaßnahmen gestattet.

Der Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen stützt sich auf folgende allgemeine Aspekte:

– Festlegung aller für die Gefahrenabwehr im Hafen relevanten Bereiche. Dem Gutachten zur Risikobewertung für den Hafen entsprechend können sich Maßnahmen, Verfahren und Aktionen in verschiedenen Unterbereichen unterscheiden. Für bestimmte Unterbereiche sind unter Umständen strengere Präventivmaßnahmen erforderlich als für andere. Besondere Aufmerksamkeit sollte den Schnittstellen zwischen Unterbereichen geschenkt werden, die im Gutachten zur Risikobewertung für den Hafen ermittelt wurden;

– Gewährleistung der Koordinierung zwischen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr für Bereiche mit unterschiedlichen Gegebenheiten hinsichtlich der Gefahrenabwehr;

– Erforderlichenfalls sind flexible Maßnahmen sowohl im Hinblick auf unterschiedliche Teile des Hafens als auch auf wechselnde Gefahrenstufen und spezielle Intelligence-Aspekte vorzusehen.

Auf der Grundlage dieser allgemeinen Aspekte weist der Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen Aufgaben zu und legt Arbeitspläne auf folgenden Gebieten fest:

– Zutrittsbedingungen. Für einige Bereiche gelten diese Bedingungen nur, wenn die Gefahrenstufe über die Mindestschwelle angehoben wird. Sämtliche Bedingungen und Schwellen sollten im Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen erfasst sein;

– Personen- Gepäck- und Frachtkontrolle. Die Bedingungen können gegebenenfalls auch auf Unterbereiche Anwendung finden; die Bedingungen können gegebenenfalls auch uneingeschränkt auf verschiedene Unterbereiche Anwendung finden. Personen, die einen Unterbereich betreten oder sich in ihm befinden, müssen sich unter Umständen einer Kontrolle unterziehen. Der Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen trägt den Ergebnissen der Risikobewertung des Hafens Rechnung, der das Instrument darstellt, mit dem die Erfordernisse in Bezug auf die Gefahrenabwehr für jeden Unterbereich und auf jeder Gefahrenstufe festgelegt werden. Wenn für die Zwecke der Gefahrenabwehr im Hafen persönliche Identifikationskarten ausgestellt werden, sollten für die Ausstellung, die Kontrolle der Verwendung und die Rückgabe solcher Papiere klare Verfahren festgelegt werden. Solche Verfahren sollten den spezifischen Eigenschaften bestimmter Gruppen von Hafenbenutzern Rechnung tragen und personifizierte Maßnahmen vorsehen, um die negativen Auswirkungen der Zutrittskontrolle zu begrenzen. Zu den Kategorien sollten mindestens gehören Seeleute, Beamte der Behörden, Menschen, die regelmäßig im Hafen arbeiten, Menschen, die regelmäßig im Hafen arbeiten oder ihn regelmäßig besuchen, Anwohner des Hafens und Menschen, die gelegentlich im Hafen arbeiten oder ihn gelegentlich besuchen;

– Verbindung mit den für die Kontrolle von Fracht, Gepäck und Passagieren zuständigen Behörden. Wenn erforderlich, muss der Plan die Vernetzung der Informations- und Abfertigungssysteme dieser Behörden vorsehen, einschließlich eventueller Systeme für die Abfertigung schon vor der Ankunft.

– Verfahren und Maßnahmen für den Umgang mit „verdächtiger“ Ladung, „verdächtigem“ Gepäck, „verdächtigem“ Bunkeröl, „verdächtigen“ Vorräten oder Personen, einschließlich der Festlegung eines sicheren Bereichs; sowie für andere Risikofaktoren und Verstöße gegen die Gefahrenabwehr im Hafen;

– Überwachungsanforderungen für Unterbereiche oder Aktivitäten in Unterbereichen. Sowohl die Notwendigkeit einer solchen Überwachung als auch mögliche technische Lösungen werden aus dem Gutachten zur Risikobewertung für den Hafen abgeleitet;

– Beschilderung. Bereiche, für die Anforderungen irgendeiner Art gelten (Zutritt und/oder Kontrolle), sollten entsprechend beschildert sein. Kontroll- und Zutrittsanforderungen sollten alle einschlägigen geltenden Gesetze und Praktiken angemessen berücksichtigen. Die Überwachung von Tätigkeiten sollte angemessen angezeigt werden, wenn die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften dies verlangen;

– Kommunikation und Sicherheitsüberprüfung. Alle für die Gefahrenabwehr relevanten Informationen müssen entsprechend den im Plan enthaltenen Normen der Sicherheitsüberprüfung ordnungsgemäß übermittelt werden. Angesichts der Empfindlichkeit einiger Informationen erfolgt die Weitergabe ausschließlich an die Personen, die davon Kenntnis haben müssen; erforderlichenfalls sind jedoch auch Verfahren für Mitteilungen für die allgemeine Öffentlichkeit vorzusehen. Die Normen der Sicherheitsüberprüfung sind Teil des Plans und sollen sicherheitsrelevante Informationen vor nicht genehmigter Offenlegung schützen.

– Meldung akuter Bedrohungen. Um eine schnelle Reaktion zu gewährleisten, sollte der Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen klare Vorgaben für die Meldung akuter Bedrohungen an den Beauftragten zur Gefahrenabwehr und/oder die für die Gefahrenabwehr im Hafen zuständige Behörde enthalten.

– Integration in andere Präventivpläne oder –maßnahmen. Der Plan sollte besonders die Integration anderer Präventiv- und Kontrollmaßnahmen im Hafen vorsehen.

– Integration in andere Notfallpläne und/oder Einbeziehung spezieller Maßnahmen, Verfahren und Aktionen für den Notfall. Im Plan sollte die Interaktion und Koordinierung mit anderen Notfallplänen im Einzelnen festgelegt sein. Sofern erforderlich, sollten Konflikte und Mängel beseitigt werden.

– Anforderungen für Schulungsmaßnahmen und Übungen.

– Organisation der Gefahrenabwehr im Hafen in der Praxis und Arbeitsverfahren. Der Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen legt die Organisation der Gefahrenabwehr im Hafen, entsprechende Aufgabenteilung und Arbeitsverfahren im Einzelnen fest. Er enthält darüber hinaus gegebenenfalls Einzelbestimmungen zur Koordination mit den Beauftragten zur Gefahrenabwehr für Hafenanlagen und für das Schiff. Er grenzt die Aufgaben des Ausschusses für Gefahrenabwehr im Hafen ein, sofern es einen solchen gibt.

– Verfahren zur Anpassung und Aktualisierung des Plans zur Gefahrenabwehr im Hafen.

ANHANG III
Grundlegende Schulungsanforderungen

Mindestens ein Mal pro Kalenderjahr sollten verschiedene Arten von Übungen durchgeführt werden, an denen Beauftragte zur Gefahrenabwehr in Hafenanlagen sowie die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, und, sofern vorhanden, Beauftragte zur Gefahrenabwehr in Unternehmen und auf Schiffen teilnehmen können und deren zeitlicher Abstand nicht mehr als 18 Monate betragen darf. Bei Anträgen auf Teilnahme von Beauftragten zur Gefahrenabwehr in Unternehmen oder auf Schiffen an gemeinsamen Übungen sollten die Auswirkungen auf die Gefahrenabwehr und die Arbeit auf dem Schiff berücksichtigt werden. In diesen Übungen sollten Kommunikation, Koordination, Verfügbarkeit von Hilfsmitteln und Reaktion überprüft werden. Bei diesen Übungen kann es sich handeln um:

(1) Großübungen oder praktische Übungen unter realen Bedingungen;

(2) Simulationen an Modellen oder Seminare; oder

(3) mit anderen Übungen wie z. B. Notfallübungen oder durch die Hafenstaatbehörden durchgeführten Übungen kombinierte Übungen.

ANHANG IV
Bedingungen, die von einer anerkannten Organisation zur Gefahrenabwehr im Hafen zu erfüllen sind

Eine anerkannte Organisation zur Gefahrenabwehr im Hafen sollte nachweisen können:

(1) Fachkenntnisse der einschlägigen Aspekte der Gefahrenabwehr im Hafen;

(2) eine angemessene Kenntnis der Betriebsabläufe von Hafenanlagen, unter anderem Kenntnis von Planung und Konstruktion von Hafenanlagen;

(3) eine angemessene Kenntnis anderer Betriebsabläufe, die für die Gefahrenabwehr relevant sind und Einfluss auf die Gefahrenabwehr im Hafen haben können;

(4) die Fähigkeit, die Wahrscheinlichkeit von Risiken im Hafen einzuschätzen;

(5) ihre Fähigkeit, die Fachkenntnis ihres Personals auf dem Gebiet der Gefahrenabwehr im Hafen aufrechtzuerhalten und weiter zu verbessern;

(6) ihre Fähigkeit, die fortdauernde Vertrauenswürdigkeit ihres Personals zu überwachen;

(7) ihre Fähigkeit, angemessene Maßnahmen beizubehalten, um die unerlaubte Preisgabe von und den unerlaubten Zugang zu sicherheitsrelevantem Material zu verhindern;

(8) die Kenntnis der einschlägigen nationalen und internationalen Rechtsvorschriften und Anforderungen der Gefahrenabwehr;

(9) die Kenntnis der aktuellen Bedrohungen und Bedrohungsmuster;

(10) Kenntnisse in Bezug auf das Erkennen und Auffinden von Waffen, gefährlichen Substanzen und Vorrichtungen;

(11) ihre Fähigkeit, auf nicht-diskriminierender Basis Merkmale und Verhaltensmuster von Personen zu erkennen, die voraussichtlich die Sicherheit im Hafen bedrohen;

(12) ihre Kenntnis von Techniken, mit denen sich Maßnahmen der Gefahrenabwehr umgehen lassen;

(13) ihre Kenntnis von Ausrüstung und Systemen zur Gefahrenabwehr und Überwachung und deren betriebliche Grenzen.

Eine anerkannte Organisation zur Gefahrenabwehr im Hafen, die ein Gutachten zur Risikobewertung für einen Hafen erstellt oder ein solches Gutachten für einen Hafen überprüft hat, darf nicht den Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen für den gleichen Hafen erstellen oder überprüfen.

FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

Politikbereich(e): Land-, Luft- und Seeverkehrspolitik

Tätigkeit(en): Durchführung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr in Häfen und Überwachung dieser Maßnahmen

BEZEICHNUNG DER MAßNAHME: RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES ZUR VERBESSERUNG DER GEFAHRENABWEHR IN HÄFEN

1. HAUSHALTSLINIE (NUMMER UND BEZEICHNUNG)

06 **07 01** ~~02 03 02~~ Gefahrenabwehr im Verkehr

06 01 04 13 Gefahrenabwehr im Verkehr – Verwaltungsausgaben

06 02 11 03 Ausschüsse

2. ALLGEMEINE ZAHLENANGABEN

2.1 Gesamtmittelausstattung der Maßnahme (Teil B): siehe Abschnitt 6.1

2.2 Laufzeit:

Unbefristet, Beginn 2006

2.3 Mehrjährige Gesamtvorausschätzung der Ausgaben:

a) Fälligkeitsplan für Verpflichtungsermächtigungen/Zahlungsermächtigungen (finanzielle Intervention) *(vgl. Ziffer 6.1.1)*

in Mio. EUR (bis zur 3. Dezimalstelle)

	Jahr 2004	2005	2006	2007	2008	2009 und Folge-jahre	Insge-samt
Verpflichtungs-ermächtigungen	0	0	0,142	0,126	0,**126** ~~276~~	0,126	0,**520** ~~670~~
Zahlungs-ermächtigungen	0	0	0,142	0,126	0,**126** ~~276~~	0,126	0,**520** ~~670~~

b) Technische und administrative Hilfe (ATA) und Unterstützungsausgaben (DDA) *(vgl. Ziffer 6.1.2)*

Verpflichtungs-ermächtigungen	0	0	0	0	0,**150**	0	0,**150**
Zahlungs-ermächtigungen	0	0	0	0	0,**150**	0	0,**150**

Zwischensumme a+b							
Verpflichtungs-ermächtigungen	0	0	0,142	0,126	0,276	0,126	0,670
Zahlungs-ermächtigungen	0	0	0,142	0,126	0,276	0,126	0,670

c) Gesamtausgaben für Humanressourcen und Verwaltung *(vgl. Ziffer 7.2 und 7.3)*

Verpflichtungs-ermächtigungen/ Zahlungs-ermächtigungen	0	0	1,028	0,991	0,991	0,991	4,001

a+b+c INSGESAMT							
Verpflichtungs-ermächtigungen	0	0	1,170	1,117	1,267	1,117	4,671
Zahlungs-ermächtigungen	0	0	1,170	1,117	1,267	1,117	4.671

2.4 Vereinbarkeit mit der Finanzplanung und der Finanziellen Vorausschau

Neue Maßnahme

[X] Der Vorschlag ist mit der derzeitigen Finanzplanung vereinbar.

[...] Der Vorschlag erfordert eine Anpassung der betreffenden Rubrik der Finanziellen Vorausschau

[...] sowie gegebenenfalls eine Anwendung der Interinstitutionellen Vereinbarung.

2.5 Finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen[16]

[X] Keinerlei finanzielle Auswirkungen (betrifft die technischen Aspekte der Durchführung einer Maßnahme).

3. HAUSHALTSTECHNISCHE MERKMALE

Art der Ausgaben		**Neu**	**EFTA Beteiligung**	**Beteiligung von Beitritts-ländern**	**Rubrik der Finanziellen Vorausschau**
NOA	NGM	NEIN	NEIN	NEIN	**No** 3

4. RECHTSGRUNDLAGE

Artikel 80 Absatz 2 EG-Vertrag

5. BESCHREIBUNG UND BEGRÜNDUNG

5.1 Notwendigkeit einer Maßnahme der Gemeinschaft[17]

5.1.1 Ziele

Nach den Ereignissen des 11. September 2001 erneuerte die Europäische Union ihre Unterstützung der Weltgemeinschaft bei der Entwicklung aller nötigen Mittel, um der Bedrohung durch den Terrorismus zu begegnen. Sie erarbeitete in diesem Zusammenhang Rechtsvorschriften zur Gefahrenabwehr im Luftverkehr und griff das Problem der Schlupflöcher für Terroristen im internationalen Seeverkehr auf. Ein unlängst veröffentlichtes Dokument der OECD[18] fasst die Bedrohung durch den Terrorismus zusammen, der der Seeverkehr, einschließlich der Häfen, ausgesetzt ist.

Die IMO nahm auf einer Diplomatischen Konferenz am 12. Dezember 2002 Änderungen des SOLAS-Übereinkommens und den damit zusammenhängenden ISPS-Code über ein System der Gefahrenabwehr für den internationalen Seeverkehr und die Schnittstelle Schiff/Hafen an.

Die Ergebnisse der Diplomatischen Konferenz der IMO werden zur Zeit in Form einer Verordnung in EU-Recht aufgenommen, damit eine einheitliche Anwendung gewährleistet ist. Ein Teil der nicht verbindlichen Bestimmungen des ISPS-Code wird verbindlich vorgeschrieben, und die Bestimmungen der IMO-Texte im Einzelnen an die besonderen Gegebenheiten in der EU angepasst.

Der Geltungsbereich der IMO-Regeln ist jedoch auf die internationale Schifffahrt und die Schnittstelle Schiff/Hafen beschränkt. Obwohl dies bereits ein bedeutender Durchbruch ist, lässt dieser begrenzte Geltungsbereich eine ungewollte Lücke in der Gefahrenabwehr offen, da die Bereiche hinter der Schnittstelle Schiff/Hafen nicht abgedeckt sind. Dies ergab sich

---

16 Weitere Angaben in der separaten Erläuterung.

17 Weitere Angaben in der separaten Erläuterung.

18 OECD, Directorate for Science, Technology and Industry, Maritime Transport Committee, Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact, Juli 2003.

unvermeidlicherweise aus der Art und Weise, wie diese neuen Regeln zur Gefahrenabwehr verabschiedet wurden: sie wurden als Änderungen an ein geltendes internationales Übereinkommen angepasst. Es war allen Beteiligten klar, dass erhebliche zusätzliche Arbeiten erforderlich waren, um das Problem der Gefahrenabwehr im Hafen über die Schnittstelle Schiff/Hafen hinaus anzugehen. Eine gemeinsame Arbeitsgruppe von IMO und IAO arbeitet zur Zeit detaillierte Leitlinien für die Gefahrenabwehr im Hafen aus; ihre Entwicklung wird jedoch wahrscheinlich noch Zeit erfordern. In anderen Bereichen wurden bereits Schritte unternommen, um diese Lücken zu schließen. Dies geschah zum Beispiel durch Anwendung aller neuen IMO-Regeln auf den gesamten Hafen (Ansatz der USA) oder Annahme zusätzlicher Maßnahmen zur Gefahrenabwehr mit direkter oder indirekter Auswirkung auf die Häfen (einzelstaatliche Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Hafen in den Mitgliedstaaten der EU, US-Vorschriften wie die Containersicherheitsinitiative (CSI), Container Trade Partnership (CTPAT), die vorgeschriebene Ankündigung 24 Stunden im Voraus, usw.).

Angesichts dessen ist eine Richtlinie der Gemeinschaft über die Gefahrenabwehr in Häfen erforderlich, um:

– den Mitgliedstaaten einen einheitlichen Rahmen für die Verbesserung der Gefahrenabwehr in Häfen an die Hand zu geben;

– einen einheitlichen Ansatz zu schaffen, um die wichtigsten maritimen und nichtmaritimen Bereiche eines Hafens in einem übergreifenden Rahmen für die Gefahrenabwehr im gesamten Hafen zusammenzufassen;

– die Mitgliedstaaten bei der Entwicklung sicherer Häfen zu unterstützen, sowohl im Hinblick auf den Seeverkehr und die Bevölkerung im Hinterland, als auch im Hinblick auf die Umwelt (Meer und Festland);

– in der gesamten Europäischen Union gleiche Ausgangsbedingungen für den Zugang zu den Märkten und für ihre Kontrolle sowie für Aktivitäten im Seeverkehr zu gewährleisten.

5.1.2 Maßnahmen im Zusammenhang mit der Ex-ante-Bewertung

Die Mitgliedstaaten und die Kommission haben zwischen Februar und Dezember 2002 an drei Fachsitzungen und einer Diplomatischen Konferenz der IMO teilgenommen, die sich angesichts der Dringlichkeit des Themas mit der Gefahrenabwehr im internationalen Seeverkehr befassten. Die Gemeinschaft vertritt die Ansicht, dass hier vorrangig Handlungsbedarf besteht.

In dieser Phase wurde deutlich, dass die Gefahrenabwehr nicht in der unmittelbaren Umgebung des Schiffs (der Schnittstelle Schiff/Hafen) beginnt oder aufhört. Damit sie optimal wirksam ist, sollte die Gefahrenabwehr im Verkehr letzten Endes die gesamte Lieferkette vom Verkäufer bis zum Käufer abdecken. Es wurde wiederholt darauf hingewiesen, dass innerhalb dieser Lieferkette die Gefahrenabwehr im Hafen von ausschlaggebender Bedeutung für die Gefahrenabwehr im Verkehr insgesamt ist (Mitteilung der Kommission zur Verbesserung der Gefahrenabwehr im Seeverkehr, WZO, US-Gesetz über die Gefahrenabwehr im Seeverkehr, CTPAT). Insbesondere wird auf Folgendes hingewiesen:

– Man geht davon aus, dass ohne Gefahrenabwehr im Hafenbereich, der an die Schnittstelle Schiff/Hafen anschließt, das Risiko der „Kontamination“ der gesicherten Hafenanlagen hoch ist. Man kann daher annehmen, dass Einsparungen bei den Kosten für grundlegende präventive Maßnahmen der Gefahrenabwehr in Häfen durch sehr viel

höhere Kosten für teure zusätzliche Sicherheitsüberprüfungen an der Schnittstelle Schiff/Hafen mehr als aufgehoben würden.

– Die Industrie hat mehrfach darauf hingewiesen, dass sie bis Juli 2004 erhebliche Beträge in die Entwicklung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen investiert haben wird. Daher besteht der Wunsch, deutliche Lücken in der Gefahrenabwehr (wie unzureichende oder nicht vorhandene Maßnahmen zur Gefahrenabwehr in Häfen) zu beseitigen, die die Wirksamkeit dieser Investitionen beeinträchtigen könnten. Angesichts der geografischen Streuung von Anlagen und Bereichen in Häfen, die weder dem Schiff noch der Küste zugeordnet sind, können Lücken in der allgemeinen Gefahrenabwehr des Hafens tatsächlich ein Problem für die Gefahrenabwehr der Schnittstellen Schiff/Hafen darstellen.

In anderen Teilen der Welt gilt eine zufrieden stellende Gefahrenabwehr in Häfen bereits als Teil der Anforderungen für die Sicherung des Seehandels. Ein zufrieden stellendes Niveau der Gefahrenabwehr in Häfen könnte, zusammen mit der Einhaltung des ISPS-Code, zu einer der Vorbedingungen für den uneingeschränkten Fluss des Handels aus diesen Häfen werden.

Ohne darauf einzugehen, dass die EU ein negatives Signal aussenden würde, wenn sie in ihren eigenen Häfen die Gefahrenabwehr hinter der Schnittstelle Schiff/Hafen vernachlässigen würde, ist zu sagen, dass die Kosten für ein Nichttätigwerden im Falle eines erfolgreichen terroristischen Angriffs leicht eine alarmierende Höhe erreichen könnten. Erstens ist der Schutz menschlichen Lebens in sich schon ein Ziel. Zweitens haben die Bedrohung durch den Terrorismus und die sich daraus ergebende Angst unmittelbare Auswirkungen auf die Effizienz der Weltwirtschaft. Drittens ist es wahrscheinlich, dass im Falle eines erfolgreichen Angriffs viele Häfen als Reaktion vorübergehend geschlossen würden, um ihre Gefahrenstufe und die tatsächliche Bedrohung neu zu bewerten. In dem Hafen, in dem ein Angriff ausgeführt wurde, könnten enorme Schäden an Anlagen und Handelsimage entstehen.

Die wirtschaftlichen Kosten im engeren Sinn können durch einige Beispiele der OECD illustriert werden:[19]

Ein Arbeitskampf in den Häfen der amerikanischen Westküste führte zu einem zehntägigen Ausschluss in diesen Häfen. Einer gemäßigten Schätzung zufolge beliefen sich die daraus entstehenden Kosten auf 467 Mio. USD. Die Verlader machten deutlich, dass sie ihre sämtlichen Logistikketten geändert hätten, was die Preise massiv in die Höhe getrieben hätte, falls die Aussperrung angedauert hätte.

– Die US-Lagerbestände wurden im Laufe der 90iger Jahre von 1,57 Monaten auf 1,36 Monate 2001 reduziert. 2002 stiegen die durchschnittlichen Lagerbestände auf 1,43 Monate an. Diese Entwicklung, die von Unsicherheit und Angst um die Versorgungsstabilität genährt wird, hat die Fortschritte eines halben Jahrzehntes zunichte gemacht und bedeutet für die USA zusätzliche Kapitalkosten von 50-80 Mrd. USD.[20]

– Bei einer in realem Maßstab durchgeführten Simulation der Situation, dass Containerbomben in die USA gelangen, zum Teil im Hafen abgefangen werden, zum Teil durch die Logistikkette geschleust werden, wurden die Gesamtkosten auf insgesamt

---

19 OECD, op.cit.

20 The Friction Economy, in: Fortune, Februar 2003. Bowserbox, D and Closs, D., Supply Chain Sustainability and Cost in the New War Economy, in: Traffic World, April 2002.

rund 58 Mrd. USD geschätzt.[21] Darüber hinaus würde es bis zu 92 Tage dauern, bis der Rückstau in den Häfen völlig aufgearbeitet wäre. Diese Schätzung bezieht sich nur auf die in den USA entstehenden Kosten, sie berücksichtigt also nicht die Kosten, die anderswo verursacht werden.

Ein einheitlicher Rahmen für die Gefahrenabwehr in allen EU-Häfen wird den Wettbewerb im Zusammenhang mit diesem Aspekt zwischen den Häfen im Gebiet der EU verringern. Für Drittländer entfällt dadurch jeder Anreiz, EU-Häfen hinsichtlich des Niveaus ihrer jeweiligen Gefahrenabwehr zu vergleichen. Somit wird eine Richtlinie über die Gefahrenabwehr in Häfen unerwünschte Verzerrungen des Wettbewerbs auf ein Mindestmaß beschränken oder beseitigen.

Schließlich ist anzumerken, dass mit zusätzlichen Arbeitsplätzen zu rechnen ist. Diese zusätzlichen Arbeitsplätze werden hauptsächlich im Zusammenhang mit der Umsetzung des ISPS-Code entstehen. Doch auch im Rahmen der Gefahrenabwehr im Hafen könnten sich neue Beschäftigungsmöglichkeiten ergeben.

5.1.3 Maßnahmen infolge der Ex-post-Bewertung

keine/nicht zutreffend.

5.2 Geplante Einzelmaßnahmen und Modalitäten der Intervention zu Lasten des Gemeinschaftshaushalts

Die Richtlinie verpflichtet alle Mitgliedstaaten, die Grenzen der unter diese Richtlinie fallenden Häfen festzulegen. Die Mitgliedstaaten sollten eine Strategie zur Gefahrenabwehr für diese Bereiche festlegen und dafür sorgen, dass Gutachten zur Risikobewertung und entsprechende Pläne zur Gefahrenabwehr erstellt und aktualisiert werden. Einführung und Durchführung der Strategie zur Gefahrenabwehr für jeden Hafen sind von einer nationalen zentralen Behörde zu überwachen. Damit das gewünschte einheitliche Niveau der Durchführung erreicht wird, gibt die Richtlinie in ihren Anhängen die Prioritäten für das Gutachten zur Risikobewertung und den Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen vor.

Da die Maßnahmen in ihrer Gesamtheit kohärent sein müssen, damit ihre Zuverlässigkeit auf EU-Ebene gewährleistet ist, ist es Aufgabe der Kommission, anhand von Inspektionen die Durchführung der aufgrund dieser Verordnung erlassenen nationalen Pläne zu prüfen.

5.3 Durchführung

Direktverwaltung durch die Kommission mit Hilfe von statutärem Personal oder Bediensteten auf Zeit.

Da die Überwachung der Einhaltung erst 18 Monate nach Einleitung der Überwachung der Einhaltung beginnt, die im Rahmen der Verordnung über die Gefahrenabwehr im Seeverkehr durchgeführt wird, und angesichts der sich automatisch ergebenden engen Verbindung zwischen der Überwachung der Gefahrenabwehr im Seeverkehr und der Gefahrenabwehr in Häfen wird vorgeschlagen, sich bei der Überwachung im Rahmen dieser Richtlinie auf die bereits gewonnen Erfahrungen zu stützen.

---

[21] Conference Board, Booz Allen Hamilton, Oktober 2002.

Damit jedoch bei der Überwachung das nötige Element spezifischer Sachkenntnis auf dem Gebiet der Gefahrenabwehr in Häfen einfließt, wären acht zusätzliche Inspektoren für die Gefahrenabwehr im Hafen erforderlich (siehe unter 7.1).

6. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

6.1 Finanzielle Gesamtbelastung für Teil B des Haushalts (während des gesamten Planungszeitraums)

Die Kosten der Maßnahme werden durch Zusammenrechnung der jährlichen Einzelkosten ermittelt, beginnend mit dem Jahr 2006, in dem die vorgeschlagene Gemeinschaftsmaßnahme voraussichtlich vollständig Anwendung findet.

6.1.1 Finanzielle Intervention

Die Richtlinie sieht die Überwachung und Inspektion durch die Kommission vor. Es wird erwartet, dass ab 2006 jährlich etwa 84 Inspektionen durchgeführt werden (5 Tage pro Hafen * 1500 €). ~~Flankierend zu Überwachung und Inspektion finden Sitzungen von Sachverständigen statt. 2008 (d.h. zwei Jahre, nachdem die Richtlinie Anwendung findet) sollte eine Studie über die Durchführung und mögliche künftige Initiativen durchgeführt werden.~~

Studie: Darüber hinaus beabsichtigt die Kommission, die beschlossenen Maßnahmen in Bezug auf ihre Auswirkungen und ihre Effizienz bewerten zu lassen. Eine derartige Bewertung dürfte im Jahr 2008 und anschließend alle drei Jahre stattfinden. Diese regelmäßige Bewertung ist notwendig, damit die Kommission im Rahmen des Ausschussverfahrens gegebenenfalls erforderliche Vorschläge zur Änderung der vorgeschlagenen Regelung unterbreiten kann. Der Einheitsbetrag je Untersuchung wird mit 150 000 € veranschlagt.

Inspektionen: zur Berechnung der Anzahl von Inspektionen siehe unter 7.1. Im ersten Jahr sind zusätzliche Kosten für Ausrüstung für die Arbeit vor Ort (Laptops) zu erwarten.

6.1.1 Finanzielle Intervention

	2004	2005	2006	2007	2008	2009 und Folgejahre	Insgesamt
~~a) Studien~~	0	0	0	0	~~0,150~~	~~alle 3 Jahre~~	~~0,150~~
a~~b~~) Sachverständigen-sitzungen	0	0	0	0	0	0	0
b~~c~~) Inspektionen	0	0	0,126	0,126	0,126	0,126	0,504
c~~d~~) Arbeitsausrüstung	0	0	0,016	0	0	Nach Abschreibung	0,016
INSGESAMT	0	0	0,142	0,126	0,**126**~~27 6~~	0,126	0,**520** ~~654~~

(Erforderlichenfalls ist die Berechnungsweise zu erläutern.)

6.1.2 Technische und administrative Hilfe, Unterstützungsausgaben und IT-Ausgaben (Verpflichtungsermächtigungen)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009 und Folge-jahre	Insge-samt
a) keine		0			0,**150**	**Alle 3 Jahre**	0,**150**
b) keine	0	0	0	0	0	0	0
INSGESAMT	0	0	0	0	0,**150**	0	0,**150**

(Erforderlichenfalls ist die Berechnungsweise zu erläutern.)

7. AUSWIRKUNGEN AUF PERSONAL- UND VERWALTUNGSAUSGABEN

7.1 Auswirkungen im Bereich der Humanressourcen

Die Einhaltung dieser Richtlinie muss überwacht werden. Es wird vorgeschlagen, sich dazu auf die Erfahrungen zu stützen, die bei ähnlichen Maßnahmen zur Überwachung der Verordnung über die Gefahrenabwehr im Seeverkehr gewonnen wurden.

Für die Ermittlung der erforderlichen Anzahl von Inspektoren sind sechs Parameter wichtig:

– die Inspektionen sollten von zwei Inspektoren gemeinsam durchgeführt werden;

– Im Rahmen der Überwachung der Einhaltung sollten auch die nationalen Systeme zur Überwachung der Gefahrenabwehr überprüft werden, und zwar jeweils ein Drittel pro Jahr. Da in höchstens 20 Mitgliedstaaten ~~(derzeitige Mitgliedstaaten und Beitrittsländer)~~ Häfen betrieben werden, werden derzeit 7 Inspektionen jährlich veranschlagt;

– Eine Studie über Maßnahmen der Gefahrenabwehr in den Häfen der EU, die sich auf Lloyds Fairplay Daten stützt, ermittelt 769 Häfen in der EU ~~und in den Beitrittsländern~~. Zur Überwachung der Einhaltung dieser Richtlinie sollten jährlich Stichproben in 10 % aller ermittelten Häfen vorgenommen werden;

– Für die Überwachung der Einhaltung, die Vorbereitung, die Reise und das Follow-up wird eine Arbeitsbelastung von einer Arbeitswoche pro Inspektion veranschlagt;

– Die Inspektoren führen ihre Inspektionen alle zwei Wochen durch

Dies ergibt etwa 20 Inspektionen pro Jahr pro Inspektor (ausgehend von 40 Arbeitswochen pro Jahr). Für die Inspektionen sind Teams von 2 Inspektoren erforderlich; dies bedeutet, dass 2 Inspektoren 20 Inspektionen pro Jahr durchführen. 10 % von 769 Häfen entspricht etwa 77 Häfen pro Jahr. 1/3 aller nationalen Systeme zur Überwachung der Gefahrenabwehr entspricht 7 Inspektionen pro Jahr; dies ergibt insgesamt mindestens 84 Inspektionen pro Jahr. Folglich werden für diese Inspektionen 8 Inspektoren benötigt. An Arbeitsausrüstung sind 8 Laptops erforderlich, zu einem Stückpreis von 2000 €.

Für den gesamten Prozess ist ein Verwaltungsbeamter zuständig.

Art der Stellen		Zur Durchführung der Maßnahme einzusetzendes Personal: vorhandene und/oder zusätzliche Mitarbeiter		Insge-samt	Beschreibung der Aufgaben, die im Zuge der Durchführung der Maßnahme anfallen
		Zahl der Dauerplanstellen	Zahl der Planstellen auf Zeit~~22~~		
Beamte oder Bedienstete auf Zeit	A	1	8		Hauptverwaltungsrat (vorhanden) Verwaltungsrat
			0		Gefahrenabwehr-Inspektoren
	B	0	0		Verwaltungsreferendar
	C	0			Sekretariatskräfte der Inspektionsstelle
Insgesamt		1	8	9	

7.2 Finanzielle Gesamtbelastung durch die Humanressourcen

Art der Humanressourcen	Beträge (in €)	Berechnungsweise *
Beamte	108 000	Durchschnittliche Kosten für die Beamten der Kommission einschließlich Gemeinkosten (108 000 €/Jahr/Beamter)
Bedienstete auf Zeit	864 000	
Insgesamt	972 000	

Anzugeben sind jeweils die Beträge, die den Gesamtausgaben für 12 Monate entsprechen.

~~22 Diesen Zahlen liegt die Annahme zugrunde, dass die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs über ausreichend Personal verfügt, um diese ihr durch Artikel 10 Absatz 7 des Verordnungsvorschlags übertragenen Aufgaben wahrzunehmen.~~

7.3 Sonstige Verwaltungsausgaben im Zusammenhang mit der Maßnahme

Sachverständigen-Ausschuss: eintägige Sitzungen mit Sachverständigen des betroffenen Sektors, um die Kommission in die Lage zu versetzen, die Anpassungen an die Vorschriften gemäß Artikel 15 des Richtlinienvorschlags zu erarbeiten. Voraussichtlich werden im ersten Jahr drei Sitzungen erforderlich sein, danach dürfte eine Sitzung jährlich ausreichen.

Haushaltslinie (Nummer und Bezeichnung)	Beträge (in €)	Berechnungsweise
Gesamtmittelausstattung 01 02 11 03 – Obligatorische Ausschüsse (COSS 27C730)[(1)]	56 250 (erstes Jahr) 18 750 (Folgejahre)	3 Sitzungen des Ausschusses der Vertreter für Gefahrenabwehr im Seeverkehr im ersten Jahr 1 Sitzung in den Folgejahren Reisekostenerstattung für nationale Sachverständige, im Durchschnitt rund 25 X 750€/Sachverständiger
Insgesamt	56 250 (erstes Jahr) 18 750 (Folgejahre)	

Anzugeben sind jeweils die Beträge, die den Gesamtausgaben für 12 Monate entsprechen.

(1) Angaben zu Kategorie und Gruppe des Ausschusses.

I.	Jährlicher Gesamtbetrag (7.2 + 7.3)	1 028 250 € (erstes Jahr) € 990 750
II.	Dauer der Maßnahme	(Folge-jahre)
III.	Gesamtkosten der Maßnahme (I x II)	unbefristet unbefristet

Die Personal- und Verwaltungsausgaben sind aus den der leitenden GD im Rahmen des jährlichen Zuteilungsverfahrens zugeteilten Mitteln zu decken.

8. BEGLEITUNG UND BEWERTUNG

8.1 Überwachung

Es wird ein Verfahren der regelmäßigen Überwachung eingeführt, die insbesondere im Rahmen von Inspektionen der Mitgliedstaaten und regelmäßigen Folgenabschätzungen stattfindet.

Darüber hinaus wird die Kommission sechs Monate nach Inkrafttreten der vorgeschlagenen Richtlinie zusammen mit den nationalen Behörden mit der Durchführung von Inspektionen beginnen, um zu prüfen, ob die Kontrollen der Umsetzung, die im Rahmen der aufgrund dieser Richtlinie erlassenen nationalen Pläne durchgeführt werden, wirksam sind. Bei diesen Inspektionen werden die von den nationalen Behörden gelieferten Informationen, insbesondere die Prüfberichte, berücksichtigt.

8.2 Modalitäten und Periodizität der vorgesehenen Bewertung

Die Dienststellen der Kommission beabsichtigen, die beschlossenen Maßnahmen in Bezug auf ihre Auswirkungen und ihre Effizienz zu bewerten. Eine derartige Bewertung dürfte im Jahr N+2 und anschließend alle drei Jahre stattfinden.

~~Darüber hinaus wird die Kommission sechs Monate nach Inkrafttreten der vorgeschlagenen Richtlinie zusammen mit den nationalen Behörden mit der Durchführung von Inspektionen beginnen, um zu prüfen, ob die Kontrollen der Umsetzung, die im Rahmen der aufgrund dieser Richtlinie erlassenen nationalen Pläne durchgeführt werden, wirksam sind. Bei diesen Inspektionen werden die von den nationalen Behörden gelieferten Informationen, insbesondere die Prüfberichte, berücksichtigt.~~

9. BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN

Die Tätigkeiten der Inspektoren für die Gefahrenabwehr im Seeverkehr der Kommission unterliegen den normalen Prüfungsverfahren der Kommission.

FOLGENABSCHÄTZUNGSBOGEN

AUSWIRKUNGEN DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS AUF DIE UNTERNEHMEN UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER KLEINEN UND MITTLEREN UNTERNEHMEN (KMU)

TITEL DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in Häfen

DOKUMENTENNUMMER

KOM(200~~3~~**4**) XXXX

DER VORGESCHLAGENE RECHTSAKT

1. Warum sind angesichts des Grundsatzes der Subsidiarität Vorschriften der Gemeinschaft in diesem Bereich erforderlich und was sind ihre Hauptziele?

   Es wurden bereits Rechtsvorschriften der Gemeinschaft zur Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen erarbeitet, die durch diese Richtlinie über die Gefahrenabwehr in Häfen ergänzt werden sollen. Daher müssen auch die Maßnahmen dieses Vorschlags in der gesamten Gemeinschaft einheitlich Anwendung finden, um die EU-weite Einheitlichkeit der Maßnahmen, die sie ergänzen sollen, nicht zu gefährden. Darüber hinaus werden durch eine einheitliche Anwendung Verzerrungen des Wettbewerbs im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr vermieden.

AUSWIRKUNG AUF DIE UNTERNEHMEN

2. Wer ist durch den vorgeschlagenen Rechtsakt betroffen?

   – Welche Wirtschaftszweige?

   Verlader, Mittler, Hafenverwalter, innerhalb der Hafengrenzen niedergelassene Unternehmen.

   – Welche Unternehmensgrößen (welcher Anteil kleiner, mittlerer, großer Unternehmen)?

   Alle in diesen Sektoren vertretenen Unternehmensgrößen.

   – Befinden sich diese Unternehmen in bestimmten geografischen Gebieten?

   Nein, ~~dreizehn~~ **20** Mitgliedstaaten sind als Hafenstaaten betroffen~~. Nach dem Beitritt der Beitrittsländer wird sich diese Zahl auf 20 erhöhen.~~

3. Was werden die Unternehmen zu tun haben, um dem Rechtsakt nachzukommen?

Einführung geeigneter Verfahren zur Gefahrenabwehr, wo dies noch nicht geschehen ist, und gegebenenfalls Anschaffung der notwendigen Ausrüstungen. Anpassung des Ausbildungsstands des Personals an die Erfordernisse der Gefahrenabwehr. Möglicherweise ist zusätzliches Personal erforderlich.

4. Welche wirtschaftlichen Folgen wird der vorgeschlagene Rechtsakt voraussichtlich haben?

– für die Beschäftigung?

Wahrscheinlich entstehen Arbeitsplätze im Zusammenhang mit Aufgaben der Gefahrenabwehr im Hafen, und auch bei spezialisierten Unternehmen der Gefahrenabwehr.

– für die Investitionen und die Gründung neuer Unternehmen?

Im Hafen tätige Unternehmen müssen möglicherweise Gefahrenabwehr-Ausrüstung anschaffen. Ferner können die auf die Gefahrenabwehr spezialisierten Unternehmen einen Aufschwung erfahren.

– für die Wettbewerbsposition der Unternehmen?

Keine, sofern für sie dieselben Anforderungen gelten.

5. Enthält der vorgeschlagene Rechtsakt Bestimmungen, die der besonderen Lage kleinerer und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (etwa geringere oder andersartige Anforderungen)?

Nicht direkt, aber die Anforderungen stützen sich auf eine Bewertung im Einzelfall und können daher, im Rahmen bestimmter Mindestvorschriften für die Gefahrenabwehr, optimal an bestimmte Bedürfnisse angepasst werden.

ANHÖRUNG

6. Zu dem vorgeschlagenen Rechtsakt konsultierte Organisationen und ihre wichtigsten Auffassungen:

– Die Kommission hat alle Mitgliedstaaten ~~und Beitrittsländer~~ sowie alle Vertreter beteiligter Wirtschaftszweige konsultiert. Aus den Antworten geht klar hervor, dass der Sektor die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Hafen anerkennt. Der Ansatz auf Gemeinschaftsebene findet breite Zustimmung, sofern die Maßnahmen den unterschiedlichen Strukturen von Häfen und in Häfen (auf organisatorischer Ebene, in Bezug auf die Gefahrenstufe) ausreichend Rechnung tragen.

– Alle für den Sektor repräsentativen europäischen Organisationen waren bei den Arbeiten der IMO zur Gefahrenabwehr im Seeverkehr als Beobachter vertreten. Arbeitgeber, Arbeitnehmer und Regierungsvertreter beteiligen sich

an den Arbeiten der gemeinsamen IMO/IAO-Arbeitsgruppe, die ausführliche Leitlinien für die Gefahrenabwehr in Häfen ausarbeitet.

Die Kommission unterzieht diese Maßnahmen einer Folgenabschätzung. Der Berater hat die Organisation europäischer Seehäfen (ESPO), den Verband der privaten Hafenbetreiber in Europa (FEPORT) und den Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) zu seinen Arbeiten hinzugezogen.

Da die Industrie in die Entwicklung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen investieren muss, ist es ihr wichtig, dass offensichtliche Lücken in der Gefahrenabwehr (wie z.B. nur geringfügige oder gar keine Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Hafen), die diese Investitionen sinnlos machen können, ausgeschaltet werden. Angesichts der geografischen Streuung von Anlagen und Bereichen, die weder dem Schiff noch der Küste zugeordnet sind, können Lücken in der allgemeinen Gefahrenabwehr des Hafens tatsächlich ein Problem für die Gefahrenabwehr der Schnittstellen Schiff/Hafen darstellen.