EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004 *2009*

Ausschuss für bürgerliche Freiheiten, Justiz und Inneres

VORLÄUFIG
2004/0031(COD)

7.12.2004

ENTWURF EINER STELLUNGNAHME

des Ausschusses für bürgerliche Freiheiten, Justiz und Inneres

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in Häfen
(KOM(2004)0076 – C6-0072/2004 – 2004/0031(COD))

Verfasser der Stellungnahme: Romano Maria La Russa

PA_Leg

KURZE BEGRÜNDUNG

Der Ausschuss für bürgerliche Freiheiten, Justiz und Inneres wurde ersucht, zu dem Vorschlag für eine Richtlinie zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in Häfen Stellung zu nehmen. Der LIBE-Ausschuss ist besonders deshalb an diesem Thema interessiert, weil die Kommission in ihrem geänderten Vorschlag [KOM(2004)393] eine Ausweitung der Sicherheitsmaßnahmen auf *Ro-Ro-Schiffe* vorsieht, die Passagiere und/oder Güter transportieren. Nach Inkrafttreten der Richtlinie werden auch die Passagiere von Schiffen – wie dies bereits bei Passagieren im Flugverkehr der Fall ist – kontrolliert werden, bevor sie einsteigen dürfen. Die Beurteilung, für welche Schiffsarten und für welche Häfen diese Bestimmungen gelten, obliegt den Mitgliedstaaten, die sich auf Gutachten zur Risikobewertung und in der Folge Pläne zur Gefahrenabwehr in Häfen stützen.

Der Vorschlag für eine Richtlinie stellt ein nützliches Präventionsinstrument der europäischen Terrorismusbekämpfung dar und bildet Teil eines Maßnahmenpakets, das in Kürze einen Vorschlag für eine Richtlinie umfassen wird, der sich auf die gesamte intermodale Kette bezieht und darauf abzielt, die Sicherheit auf dem gesamten Weg eines Produkts - vom Erzeuger bis zur Enddestination - zu gewährleisten.

Standpunkt des Verfassers der Stellungnahme

Der Verfasser der Stellungnahme teilt völlig Ansatz und Inhalt der Richtlinie. Die Pläne zur Gefahrenabwehr in Häfen würden mehrere Aufgaben erfüllen: sie würden nicht nur eine Verbesserung der Sicherheit im Falle möglicher Terroranschläge garantieren, sondern könnten auch zu einer verstärkten Bekämpfung der illegalen Einwanderung, des Drogenhandels und der Nachahmung von Produkten beitragen. Der Verfasser teilt den Ansatz der Kommission, sowohl was das Ziel der Richtlinie betrifft, d.h. die Verbesserung der Gefahrenabwehr in Häfen angesichts der Bedrohung durch vorsätzliche unrechtmäßige Handlungen, als auch im Zusammenhang mit der Möglichkeit von Inspektionen durch die Gemeinschaft, um die Anwendung der Richtlinie durch die Mitgliedstaaten zu überprüfen.

Der Verfasser teilt ferner die Auffassung der Berichterstatterin des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr und des Rates, die "den Häfen angrenzende Bereiche" vom Geltungsbereich der Richtlinie ausnehmen und die Festlegung dieser Hafengebiete den Mitgliedstaaten überlassen.

Der Verfasser wünscht, dass die Kommission möglichst bald eine detaillierte Analyse der für die Umsetzung der vorliegenden Richtlinie vorgesehenen Kosten und der Aufteilung dieser Kosten zwischen öffentlichen Behörden und privaten Betreibern vorlegt.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für bürgerliche Freiheiten, Justiz und Inneres ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

Vorschlag der Kommission[1]	Abänderungen des Parlaments
Änderungsantrag 1 Erwägung 2	
(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.	(2) Menschen, Infrastrukturen und Ausrüstung, unter anderem Transportmittel, in Häfen 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.
Begründung	
Die Festlegung der angrenzenden Bereiche bleibt den Mitgliedstaaten überlassen.	
Änderungsantrag 2 Erwägung 4	
(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	(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

[1] Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

Bereichen begünstigt werden. Diese Maßnahmen sollten auf alle Häfen Anwendung finden, die eine oder mehrere unter die Verordnung (EG) Nr. …/… fallende Hafenanlagen umfassen.	Bereichen***, wie sie von den Mitgliedstaaten festgelegt werden,*** begünstigt werden. Diese Maßnahmen sollten auf alle Häfen Anwendung finden, die eine oder mehrere unter die Verordnung (EG) Nr. …/… fallende Hafenanlagen umfassen.

Begründung

Die Festlegung der angrenzenden Bereiche bleibt den Mitgliedstaaten überlassen.

Änderungsantrag 3
Erwägung 8

(8) Ro-Ro-Schiffe sind besonders anfällig für ungesetzliche Handlungen, insbesondere wenn sie sowohl Güter als auch Passagiere befördern. 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 so wenig wie möglich beeinflussen.	(8) Ro-Ro-Schiffe sind besonders anfällig für ungesetzliche Handlungen, insbesondere wenn sie sowohl Güter als auch Passagiere befördern. Angemessene Sicherheitsmassnahmen, basierend auf einer Risikobewertung, sind zu treffen, damit ***die Passagiere,*** 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 so wenig wie möglich beeinflussen.

Begründung

Die Sicherheitsnormen und Kontrollen müssen auch auf die Schiffspassagiere ausgeweitet werden, wie dies bei Fluggästen im Luftverkehr der Fall ist.

Änderungsantrag 4
Erwägung 8 a (neu)

	(8a) Die Ausweitung der Kontrollen auf Ro-Ro-Schiffe stellt ein wirksames Instrument zur Bekämpfung der illegalen Einwanderung, des Drogenhandels und

der Nachahmung von Produkten dar.

Änderungsantrag 5
Erwägung 10

(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.	(10) Die Mitgliedstaaten sollten Gutachten zur Risikobewertung und Pläne zur Gefahrenabwehr genehmigen und die Anwendung in ihren Häfen überwachen. ***Um sicherzustellen, dass die*** Anwendung wirksam überwacht wird***, und um Wettbewerbsverzerrungen unter den Mitgliedstaaten zu vermeiden, müssen die Inspektionen unter Aufsicht der Kommission stattfinden.***

Begründung

Durch die Inspektionen der Gemeinschaft wird gewährleistet, dass die im Rahmen der Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen wirksam und homogen in den Mitgliedstaaten angewendet werden. Die Gefahr möglicher Wettbewerbsverzerrungen wird verringert.

Änderungsantrag 6
Erwägung 12 a (neu)

	(12a) Bei der Kosten-Nutzen-Analyse nach Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen[1] müssen auch die Kosten, der in der vorliegenden Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen berücksichtigt und Kriterien für die Aufteilung der Kosten zwischen öffentlichen Stellen und privaten Betreibern vorgelegt werden.

[1] ABl. L 129 vom 29.4.2004, S. 6.

Begründung

In der Richtlinie fehlt ein exakter finanzieller Rahmen für die vorgesehenen Maßnahmen.

Änderungsantrag 7
Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 2

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

Begründung

Die Festlegung der angrenzenden Bereiche bleibt den Mitgliedstaaten überlassen.

Änderungsantrag 8
Artikel 2 Absatz 1

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.	1. Diese Richtlinie sieht Maßnahmen zur Gefahrenabwehr vor, die in Bezug auf Menschen, Infrastrukturen und Ausrüstung, unter anderem Transportmittel, in Häfen zu beachten sind oder Auswirkungen haben.

Begründung

Die Festlegung der angrenzenden Bereiche bleibt den Mitgliedstaaten überlassen.

Änderungsantrag 9
Artikel 3 Absatz 1

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.	1. „Hafen“ oder „Seehafen“ ist ein Gebiet mit Land- und Wasseranteilen, dessen ***Abgrenzung von den Mitgliedstaaten festgelegt wird und 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.

Begründung

Die Festlegung der angrenzenden Bereiche bleibt den Mitgliedstaaten überlassen.

Änderungsantrag 10
Artikel 7 Absatz 7 Unterabsatz 1

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.	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, welche auf solchen Schiffen befördert werden sollen, die auch Passagiere befördern***, sowie der Passagiere durchführen.***

Begründung

Die Sicherheitsnormen und Kontrollen müssen auch auf die Schiffspassagiere ausgeweitet werden, wie dies bei Fluggästen im Luftverkehr der Fall ist.

Änderungsantrag 11
Artikel 10

Artikel 10	***entfällt***
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.	

Begründung

Ein beratender Ausschuss ist aufgrund des Subsidiaritätsprinzips nicht erforderlich.

Änderungsantrag 12
Artikel 14 Absatz 3 Unterabsatz 2

Der betroffene Mitgliedstaat unterzieht sich diesen Inspektionen und trägt dafür Sorge, dass die betroffenen Organisationen oder Personen sich ihnen ebenfalls unterziehen.	Der betroffene Mitgliedstaat unterzieht sich diesen Inspektionen und trägt dafür Sorge, dass die betroffenen Organisationen oder Personen sich ihnen ebenfalls unterziehen. ***Die Kommission und die zuständigen Stellen der Mitgliedstaaten tragen Sorge, dass die Inspektionen eine möglichst geringe Störung der Häfen verursachen.***

Änderungsantrag 13
Artikel 19 a (neu)

	Artikel 19 a
	Bewertungsbericht
	Binnen drei Jahren nach Inkrafttreten der vorliegenden Richtlinie und in der Folge alle fünf Jahre legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bewertungsbericht vor, der anhand der gesammelten Informationen sowie auf der Grundlage von Arikel 14 erstellt wird. In dem Bericht analysiert die Kommission die Befolgung der Richtlinie durch die Mitgliedstaaten und die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen. Gegebenenfalls schlägt sie ergänzende Maßnahmen vor.

Begründung

Es ist angezeigt, eine Bewertung der ordnungsgemäßen Anwendung der Richtlinie in regelmäßigen Abständen vorzunehmen, um aktualisierte Informationen über die Enwicklung der Risiken in Verbindung mit der Gefahrenabwehr in Häfen zu erhalten.