

## **Unterrichtung**

durch das  
Europäische Parlament

---

### **Entschließung des Europäischen Parlaments vom 4. September 2008 zu einer europäischen Hafenpolitik**

---

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments - 117789 - vom 19. September 2008. Das Europäische Parlament hat die Entschließung in der Sitzung am 4. September 2008 angenommen.

**Entschließung des Europäischen Parlaments vom 4. September 2008 zu einer europäischen Hafenspolitik (2008/2007(INI))**

*Das Europäische Parlament,*

- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission über eine europäische Hafenspolitik (KOM(2007)0616),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission „Die künftige Meerespolitik der Europäischen Union: eine europäische Vision für Ozeane und Meere“ (KOM(2006)0275),
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 12. Juli 2007 zu der künftigen Meerespolitik der Europäischen Union: Eine europäische Vision für Ozeane und Meere<sup>1</sup>,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 11. März 2008 zu der nachhaltigen europäischen Verkehrspolitik unter Berücksichtigung der europäischen Energie- und Umweltpolitik<sup>2</sup>,
- unter Hinweis auf die Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten<sup>3</sup>,
- unter Hinweis auf die Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen<sup>4</sup>,
- unter Hinweis auf die Richtlinie 1999/31/EG des Rates vom 26. April 1999 über Abfalldeponien<sup>5</sup>,
- unter Hinweis auf die Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik<sup>6</sup>,
- unter Hinweis auf Artikel 299 Absatz 2 des EG-Vertrags,
- gestützt auf Artikel 45 seiner Geschäftsordnung,
- in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr und der Stellungnahme des Ausschusses für regionale Entwicklung(A6-0308/2008),

---

<sup>1</sup> ABl. C 175 E vom 10.7.2008, S. 531.

<sup>2</sup> Angenommene Texte, P6\_TA(2008)0087.

<sup>3</sup> ABl. L 103 vom 25.4.1979, S. 1.

<sup>4</sup> ABl. L 206 vom 22.7.1992, S. 7.

<sup>5</sup> ABl. L 182 vom 16.7.1999, S. 1.

<sup>6</sup> ABl. L 327 vom 22.12.2000, S. 1.

- A. in der Erwägung, dass die Frage des Zugangs zum Markt für Hafendienste ein Thema der Debatten im Parlament war und demzufolge die Kommission eine eingehende Konsultation der Beteiligten durchgeführt hat,
- B. in der Erwägung, dass die oben erwähnte Mitteilung der Kommission über eine europäische Hafenpolitik keine neuen Maßnahmen für den Zugang zum Markt für Hafendienste vorsieht,
- C. in der Erwägung, dass sich dieser Sektor wegen seiner internationalen Dimension für eine europäische Hafenpolitik auf Gemeinschaftsebene eignet, bei der deren geopolitische komparative Vorteile genutzt werden,
- D. in der Erwägung, dass die Häfen nicht nur für den Transport auf Meeren, Flüssen und mit unterschiedlichen Verkehrsträgern in Europa, sondern auch als Wirtschaftsadern, Quellen von Beschäftigung und Mittel zur Integration der Bevölkerung wichtig sind,
- E. in der Erwägung, dass eine europäische Hafenpolitik angesichts ihrer Zielsetzung, die Wettbewerbsfähigkeit des Seeverkehrs zu stärken und moderne Dienstleistungen auf hohem Niveau zu erbringen, die vier Aspekte Sicherheit, schneller Service, geringe Kosten und Umweltschutz fördern sollte,
- F. in der Erwägung, dass es einige Herausforderungen gibt, vor denen die europäischen Häfen in Zukunft stehen werden, insbesondere auf dem Gebiet der Umwelt, der Globalisierung, der nachhaltigen Entwicklung, der Beschäftigung und der sozialen Bedingungen, vor allem was die Sicherheit und das lebenslange Lernen, die Finanzen, den Marktzugang und die Verwaltung sowie wettbewerbswidrige und diskriminierende Maßnahmen von Nicht-EU-Staaten in den jeweiligen geografischen Märkten betrifft,
- G. in der Erwägung, dass der Mangel an für die Entwicklung der Häfen verfügbaren Flächen in Europa sowie die Seltenheit und Verletzlichkeit der natürlichen Lebensräume die Notwendigkeit verdeutlichen, dass der Gesetzgeber ein Gleichgewicht und rechtliche Klarheit im Hinblick auf seine ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Verpflichtungen schafft,
- H. in der Erwägung, dass innerhalb des europäischen Hafensektors eine beträchtliche Vielfalt besteht und dass in den nächsten Jahren ein starkes Wachstum erwartet wird,
- I. in der Erwägung, dass die Erweiterung des Panamakanals Auswirkungen haben wird, die wahrscheinlich die gegenwärtige Tendenz zu immer größeren Schiffen verstärken wird,

- J. in der Erwägung, dass eine moderne Infrastruktur und eine effiziente Anbindung an das Hinterland und an Inseln für die Häfen wichtig sind,
1. begrüßt die oben erwähnte Mitteilung der Kommission über eine europäische Hafentpolitik;
  2. beglückwünscht die Kommission zu ihrer Herangehensweise bei der Ausarbeitung dieser Mitteilung, insbesondere dem ausgedehnten Konsultationsprozess während ihrer Vorbereitung;
  3. begrüßt die Tatsache, dass die Kommission den Schwerpunkt auf unverbindliche Maßnahmen („soft law“), wie etwa die Veröffentlichung von Leitlinien und die Beseitigung administrativer Hindernisse, legt;
  4. betont die grundlegende Bedeutung des Hafensektors in der Europäischen Union aus wirtschaftlicher, handelspolitischer, sozialer, umweltpolitischer und strategischer Sicht;
  5. hält die Rolle der Kommission für wichtig, um sicherzustellen, dass alle europäischen Häfen ihr Potenzial voll ausschöpfen können;
  6. befürwortet die Absicht der Kommission, Leitlinien zur Anwendung der Umweltvorschriften der Gemeinschaft auf die Entwicklung von Häfen und ihrer Infrastrukturen zu veröffentlichen, die vor allem dem Schutz der Meeresumwelt und der Gebiete rund um die Häfen dienen sollen; fordert die Kommission nachdrücklich auf, diese Leitlinien vor Ende 2008 zu veröffentlichen;
  7. ist der Ansicht, dass Häfen und Natur nachhaltig koexistieren können, da die Zerstörung der Natur oft wirtschaftlichen Schaden in anderen Sektoren verursacht, wie Fremdenverkehr, Landwirtschaft und Fischerei, und fordert deshalb das für Verkehr zuständige Kommissionsmitglied auf, eng mit dem für Umwelt zuständigen Kommissionsmitglied bei Entwurf und Durchsetzung von EU-Rechtsvorschriften und Leitlinien in den Bereichen Häfen und Umwelt zusammenzuarbeiten;
  8. ist der Ansicht, dass es das Ziel dieser Leitlinien sein muss, der Rechtsunsicherheit zu begegnen, die aus einigen Richtlinien auf dem Gebiet der Umweltpolitik resultiert, und sich gleichzeitig mit der Umweltpolitik unter Berücksichtigung der Besonderheiten der Häfen in der Union wirklich auseinanderzusetzen;
  9. betont, dass die Hafenbehörden und die lokalen Gebietskörperschaften gemäß der Richtlinie 2000/60/EG in Bezug auf die Wasserqualität in die Ausarbeitung der Bewirtschaftungspläne für Wassereinzugsgebiete und für Seehäfen einbezogen werden müssen;

10. macht darauf aufmerksam, dass die Bemühungen um die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Schiffen sowie von Land- und Luftverkehr von den regionalen Gebietskörperschaften durch Ausarbeitung von Plänen zur Kontrolle der Luftqualität und gemäß dem Marpol-Übereinkommen sowie der Richtlinie 96/62/EG des Rates vom 27. September 1996 über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität<sup>7</sup> unterstützt werden müssen;
11. betont die Notwendigkeit einer integrierten europäischen Politik, die der Wettbewerbsfähigkeit der Regionen und dem territorialen Zusammenhalt förderlich ist und soziale, ökologische, wirtschaftliche und sicherheitsrelevante Aspekte auf allen territorialen Ebenen durch den Aufbau von interinstitutionellen und branchenübergreifenden Partnerschaften sowie Partnerschaften, die mehrere Länder einbeziehen, berücksichtigt;
12. nimmt zur Kenntnis, dass die Kommission über die Verteilung der Verkehrsströme in Europa beunruhigt ist, und weist auf die Vielfalt des Hafensektors und das Wachstum der kleinen und mittleren Häfen in Europa hin; vertritt des Weiteren die Ansicht, dass die Kommission die bedeutenden Veränderungen im internationalen Seeverkehr berücksichtigen muss, die infolge des technologischen und wirtschaftlichen Fortschritts sowie infolge der Erweiterung des Panamakanals und der Zunahme der Schiffgrößen und -kapazitäten zu erwarten sind und zweifellos bedeutende Auswirkungen auf den Sektor haben werden;
13. weist auf die territoriale Dimension der Entwicklung der europäischen Häfen hin und insbesondere auf die Notwendigkeit grenzüberschreitender Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen benachbarten Hafenregionen; weist auf die Bedeutung der Europäischen Nachbarschaftspolitik und der regionalen Strategien für den Mittelmeerraum, den Ostseeraum und den Schwarzmeerraum hin; begrüßt den Vorschlag der Kommission, eine Bestandsaufnahme der Engpässe, die in den EU-Häfen und in den Häfen der Nachbarstaaten der Union existieren, durchzuführen;
14. fordert die Kommission auf, die Entwicklung neuer Technologien und Managementmethoden, die international für Häfen und Stellen für die Abfertigung von Schiffen, Fracht, Passagieren und den Landverkehr eingesetzt werden, systematisch zu verfolgen, um Maßnahmen und Initiativen zur Entwicklung der Häfen der Gemeinschaft zu fördern und deren Effizienz und Produktivität zum Nutzen der Häfen selbst sowie der Nutzer zu verbessern;

---

<sup>7</sup> ABl. L 296 vom 21.11.1996, S. 55.

15. ist der Ansicht, dass der technologische Wandel, der notwendig ist, damit die mittelgroßen Häfen den Herausforderungen eines erhöhten Verkehrsaufkommens gewachsen sind, zu erheblichen finanziellen Folgen für die betroffenen Regionen führen wird; ist der Ansicht, dass diesen Regionen die Möglichkeit gegeben werden muss, zu diesem Zweck die europäischen Strukturfonds zu nutzen, insbesondere um den Erwerb fortschrittlicher Technologien zu finanzieren, Arbeitsplätze in innovativen Bereichen zu schaffen und die durch die Verlagerung der Hafentätigkeiten aus den Städten frei gewordenen städtischen Gebiete zu sanieren;
16. ist der Auffassung, dass die Rechtssicherheit des gemeinschaftlichen Rechtsrahmens im Bereich des Seeverkehrs, die vom internationalen Rechtsrahmen herrührt, von der raschen Billigung des Seeverkehrspakets „Erika III“ abhängt,
17. ruft die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die Zusammenarbeit zwischen den europäischen Häfen zu fördern; betont in diesem Zusammenhang auch die Rolle der Häfen in der Regionalwirtschaft des Hinterlandes; unterstreicht in dieser Hinsicht die Tatsache, dass die harmonische Entwicklung der Häfen ein Schlüsselement der integrierten Meerespolitik der Union ist;
18. weist auf die soziale und kulturelle Rolle von Häfen für die Bevölkerung im Hinterland hin und ist der Auffassung, dass die Öffentlichkeit besser über die Bedeutung von Häfen als Instrument der Entwicklung aufgeklärt werden sollte;
19. vertritt die Ansicht, dass der See- und Flussverkehr nicht getrennt vom Land- und Luftverkehr beurteilt werden kann und dass die Verbindung mit dem Hinterland eines Hafens von sehr großer Bedeutung für seinen wirtschaftlichen Erfolg ist, weswegen die Einrichtung von Vernetzungen der Häfen mit den Logistikplattformen des Binnenlandes sowie mit den „Trockenhäfen“ notwendig ist; vertritt in diesem Sinn ebenfalls die Ansicht, dass eine ko-modale Beteiligung der Häfen sowohl im Zusammenhang mit den transeuropäischen Verkehrsnetzen (TEN-V) als auch mit den künftigen „grünen Korridoren“ der Gemeinschaft, die eine bessere Ausnutzung der Transportkapazitäten im Bereich der Kabotage und der Flussschifffahrt sowie der Verbindungen mit dem Land- und Luftverkehr sicherstellt, erforderlich ist, damit eine kohärente und echte Verkehrspolitik gewährleistet werden kann;
20. unterstützt daher die Kommission in ihrer Absicht, anlässlich der Halbzeitbewertung des TEN-V im Jahr 2010<sup>8</sup> die derzeitige Situation und den Bedarf der Häfen in Bezug auf ihre Anbindung an das Hinterland und die entsprechenden Auswirkungen für ein ausgewogenes Netzwerk der Verkehrsströme zu beurteilen;

---

<sup>8</sup> Vgl. Artikel 19 der Verordnung (EG) Nr. 680/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Verkehrs- und Energienetze (ABl. L 162 vom 22.6.2007, S. 1).

21. ist der Ansicht, dass eines der Ziele der Halbzeitbewertung des TEN-V im Jahr 2010 die Integration des Verkehrs auf Meeren und Flüssen und des Landverkehrs über die europäischen Häfen sein muss;
22. fordert die betroffenen regionalen Gebietskörperschaften auf, eine stärker multimodal ausgerichtete Verkehrspolitik umzusetzen, um sicherzustellen, dass, zusätzlich zu Autobahnen, mehr Verkehr auf der Schiene und auf Binnenwasserstraßen fließt, um die Hafengebiete effektiv mit dem TEN-V zu verbinden und die Häfen wirksamer an das Hinterland anzubinden, insbesondere durch die Nutzung von Eisenbahn und Binnenwasserstraßen;
23. stellt fest, dass die EU-Häfen in Konkurrenz zu Häfen von Drittstaaten stehen, die oft nicht denselben Vorschriften unterliegen wie die Häfen der Union, und dass sie sich mit einer diskriminierenden Wirtschaftspolitik auseinandersetzen müssen, die von Nachbarländern der Europäischen Union beispielsweise durch eine diskriminierende Preispolitik betrieben wird;
24. fordert die Kommission auf, erneut die Frage der Sicherheit von Häfen zu prüfen und dabei die steigenden Kosten mit Blick auf die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Häfen einzubeziehen;
25. begrüßt die Absicht der Kommission, eine Erhebung der bei den europäischen Häfen in diesem Bereich auftretenden Probleme durchzuführen, und fordert die Kommission auf, die Ausarbeitung eines Verzeichnisses dieser Probleme in Betracht zu ziehen, um die durch die Konkurrenz mit Häfen, die außerhalb der Europäischen Union liegen, und durch wettbewerbswidrige und diskriminierende Maßnahmen von Nachbarländern der Europäischen Union hervorgerufenen Probleme gezielt angehen zu können;
26. betont, dass die Zusammenarbeit mit Drittstaaten bei der Vorbereitung und Vorlage gemeinsamer Programme zur Entwicklung, Koordinierung und zum Technologietransfer zwischen benachbarten Häfen vertieft werden muss;
27. ist der Ansicht, dass die Kommission die Möglichkeit untersuchen sollte, ein Gemeinschaftsprogramm zur Erneuerung der Flotte der Transportschiffe, insbesondere der für die Kabotage und Flussschifffahrt bestimmten, zu schaffen;
28. vertritt die Ansicht, dass neue Technologien, insbesondere die Informationstechnologie, Elemente von zentraler Bedeutung sind, die den europäischen Häfen, die sich bereits unter starkem Druck befinden durch den Wettbewerb mit Häfen in Drittstaaten, aber bei einigen auch durch fehlenden Raum zu ihrer Entwicklung, eine Steigerung der Effizienz und Ertragskraft ermöglichen werden;

29. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, über die geeigneten Gremien auf eine rasche Einrichtung von Systemen für landgestützte Lotsendienste („remote pilotage“) zu drängen, um die Effizienz und die Sicherheit beim Verkehrsmanagement in Häfen sowie in Gebieten der Reede zu steigern;
30. ermutigt die Kommission, Forschung und Innovation in diesem Sektor durch die Rahmenprogramme der Union fortzuführen, und fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten dazu auf, die Forschung auf dem Gebiet der Sicherheit zu unterstützen, um die Zahl der Unfälle so weit wie möglich zu verringern, auf dem der Logistik, um die Ausnutzung des Raums in den Häfen zu verbessern, sowie auf dem der Umwelt, um unter anderem den CO<sub>2</sub>-Ausstoß und die Verschmutzung durch Abfälle zu vermindern;
31. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die Vorschläge, bis 2020 die gegenwärtigen Kraftstoffe durch Diesel zu ersetzen, und die Möglichkeit, den Seeverkehrssektor in das Emissionshandelssystem aufzunehmen, bei der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation zu unterstützen;
32. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, aktiv die kontinuierliche Verbesserung der Such- und Rettungsflotte (SAR) und anderer SAR-Einrichtungen in Häfen, für die das SOLAS- (Schutz des menschlichen Lebens auf See) und das SAR-Übereinkommen gelten, zu unterstützen und die Zusammenarbeit zwischen den Koordinierungszentren für Rettungsmaßnahmen im Seeverkehr weiter zu verbessern;
33. hält es für erforderlich, die Programme „Clean Ship“ und „Clean Port“ weiterzuentwickeln und zu unterstützen;
34. fordert die Kommission und den Sektor dazu auf, die Reedereien dazu zu bewegen, die Anzahl der leer transportierten Container zu verringern und diese Kapazität in vollem Umfang zu nutzen (z. B. mittels Forschungsprogrammen) , wobei die tatsächlichen und spezifischen Bedürfnisse der Kunden und die Verringerung der Umweltfolgen zu berücksichtigen sind;
35. begrüßt nachdrücklich die Absicht der Kommission, einen Legislativvorschlag zur Errichtung eines Europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen vorzulegen, und vertritt die Ansicht, dass das Ziel dieses Vorschlags darin bestehen muss, einen fairen Wettbewerb zwischen dem Land- und dem Seeverkehr in der Union sicherzustellen;
36. empfiehlt daher, die Waren, die für die Gemeinschaft abgefertigt werden, von jeglicher Zollkontrolle im Kurzstreckenseeverkehr in der Gemeinschaft auszunehmen, und empfiehlt ebenfalls, soweit möglich, die Einrichtung getrennter Hafenbereiche für den innergemeinschaftlichen Verkehr und für den internationalen Verkehr sowie die Vereinfachung des innergemeinschaftlichen Verkehrs, die Standardisierung und Nämlichkeitssicherung besonderer Container;

37. fordert die Kommission auf, die Maßnahmen zur Entwicklung und Unterstützung des Kurzstreckenseeverkehrs zu überprüfen und zu verbessern;
38. fordert die Kommission auf, die Möglichkeit eines einheitlichen Beförderungsdokuments für Container in der Gemeinschaft zu prüfen, um die Verwaltungsverfahren zu straffen;
39. fordert die Kommission auf, eine Untersuchung der Finanzströme von den öffentlichen Stellen zu den europäischen Handelshäfen durchzuführen, um etwaige Wettbewerbsverzerrungen zu ermitteln, und in den Leitlinien für staatliche Beihilfen klarzustellen, welche Art von Unterstützung für Hafenbehörden als Staatsbeihilfe bewertet werden sollte; geht davon aus, dass etwaige Investitionen staatlicher Stellen zum Ausbau der Häfen insofern nicht als staatliche Beihilfen gelten dürfen, als sie unmittelbar auf ökologische Verbesserungen oder die Verringerung von Staus und eine verminderte Nutzung der Straßen für den Güterverkehr ausgerichtet sind, insbesondere wenn sie als erforderlich zur Gewährleistung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts erachtet werden (z. B. im Zusammenhang mit Inseln), es sei denn, sie kämen einem einzigen Nutzer oder Betreiber zugute;
40. fordert die Kommission nachdrücklich auf, Leitlinien für staatliche Beihilfen für Häfen im Jahr 2008 zu veröffentlichen, und meint, dass diese Leitlinien für das Hafengebiet als solches gelten sollten, wobei zwischen Zugangs- und Hafenanlageninfrastruktur, projektbezogenen Infra- und Suprastrukturen – aber nicht zwischen verschiedenen Hafenkategorien – unterschieden werden sollte;
41. befürwortet die Ausdehnung der Transparenzverpflichtungen der Richtlinie 2006/111/EG der Kommission vom 16. November 2006 über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen sowie über die finanzielle Transparenz innerhalb bestimmter Unternehmen<sup>9</sup>, fordert jedoch die Kommission auf, eher einen niedrigeren Schwellenwert des Jahresumsatzes in Betracht zu ziehen, als eine unbedingte Verpflichtung;
42. nimmt insbesondere die Analyse der Kommission zur Frage der Hafenkonzessionen zur Kenntnis und fordert die Kommission auf, die Bedeutung eines gewissen Spielraums der Hafenbehörden auf diesem Gebiet, insbesondere bei der Erneuerung von Konzessionen im Zusammenhang mit umfangreichen Investitionen, zu berücksichtigen; meint aber, dass dieser Spielraum nicht zur Verhinderung von Wettbewerb innerhalb der Häfen missbraucht werden darf;
43. ist der Ansicht, dass es von höchster Wichtigkeit ist, ein Gleichgewicht zwischen der Dienstleistungsfreiheit und den spezifischen Bedürfnissen der Häfen zu wahren, und betont dabei, dass öffentlicher und privater Sektor bei der Modernisierung der Häfen zusammenarbeiten müssen;

---

<sup>9</sup> ABl. L 318 vom 17.11.2006, S. 17.

44. empfiehlt die Inanspruchnahme der Programme für europäische territoriale Zusammenarbeit im Rahmen der Kohäsionspolitik und der Kooperationsprogramme im Rahmen der Nachbarschafts- und Erweiterungspolitik der Europäischen Union; fordert aber auch die Kommission, die Mitgliedstaaten sowie die betroffenen regionalen Gebietskörperschaften nachdrücklich dazu auf, in Bezug auf die Nutzung der vorhandener Kapazität so weit wie möglich einen grenzüberschreitenden Ansatz zu wählen, wenn sie Hafeninfrastrukturen kofinanzieren;
45. unterstützt rückhaltlos die Rolle der von einem gemeinnützigen Trust betriebenen Häfen in lokalem Besitz und fordert die örtlichen, regionalen, nationalen und europäischen Behörden nachdrücklich auf, Maßnahmen zu ergreifen, um sie vor Baufälligkeit zu bewahren, da ihr sozialer sowie der Freizeitgestaltung und dem Fremdenverkehr dienender Nutzen für die umliegenden Gemeinden über ihre ursprüngliche wirtschaftliche Funktion hinausgeht;
46. erinnert nachdrücklich daran, dass jegliche Debatte über Europa und seine Meerespolitik, wenn sie erfolgreich sein soll, die zentrale Rolle der Vergnügungsschifffahrt für die wirtschaftliche Entwicklung vor Ort berücksichtigen muss, da die Jachthäfen nicht nur ein Schaufenster für das Hinterland, sondern auch ein wichtiges Mittel zur Erschließung des Hafens und seiner Umgebung darstellen und zudem von wesentlicher Bedeutung für die Versorgung des örtlichen Einzelhandels sind;
47. begrüßt die Tatsache, dass im Hafensektor der Schwerpunkt auf den Dialog gelegt wird; fordert die Einrichtung eines Ausschusses für den europäischen sozialen Dialog und vertritt die Ansicht, dass dieser mit den Häfen zusammenhängende Fragen behandeln sollte, einschließlich der Rechte der Arbeitnehmer, der Konzessionen und des Übereinkommens Nr. 152 der Internationalen Arbeitsorganisation von 1979 über den Arbeitsschutz bei der Hafearbeit;
48. unterstreicht die Bedeutung des Schutzes und eines möglichst hohen Ausbildungsniveaus der Hafearbeiter; unterstützt die Absicht der Kommission, für Hafearbeiter eine Grundqualifikation zu schaffen, die gegenseitig anerkannt werden kann, um die Flexibilität in diesem Sektor zu unterstützen; vertritt die Ansicht, dass in diesem Sinne und als ein erster Schritt ein Vergleich zwischen den derzeitigen verschiedenen Systemen beruflicher Qualifikationen für Hafearbeiter angestellt werden sollte; ist jedoch der Auffassung, dass diese Grundqualifikation nicht dazu führen darf, dass das durchschnittliche Qualifikationsniveau von Hafearbeitern in einem Mitgliedstaat absinkt;
49. schlägt vor, die Thematik der beruflichen Qualifikationen und des lebenslangen Lernens mit den Sozialpartnern im Rahmen des künftigen Ausschusses für den europäischen sozialen Dialog zu behandeln;
50. fordert die Kommission nachdrücklich auf, den Austausch bewährter Praktiken im Hafensektor im Allgemeinen und insbesondere in Bezug auf die Innovation und die Ausbildung der Hafearbeiter zu fördern, um die Qualität der Dienstleistungen, die Wettbewerbsfähigkeit und den Umfang der erworbenen Investitionen zu verbessern;

51. begrüßt die Einführung des Europäischen Tages des Seeverkehrs (20. Mai) und unterstützt insbesondere die Einführung eines Tages der offenen Tür der Häfen, der es der breiten Öffentlichkeit erleichtern könnte, die Arbeit und die Bedeutung des Hafensektors besser zu verstehen;
52. fordert die Kommission im Einklang mit der Entschließung des Parlaments vom 8. Mai 2008 zum Transatlantischen Wirtschaftsrat<sup>10</sup> nachdrücklich auf, sich weiterhin darum zu bemühen, dass die US-amerikanische Verordnung, wonach künftig 100 % der Container mit Bestimmungsort USA gescannt werden müssen, abgeändert wird, um eine Zusammenarbeit auf der Grundlage der gegenseitigen Anerkennung von „zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten“ und des Rahmens der von der Weltzollunion anerkannten Sicherheitsstandards (C-TPAT, SAFE) sicherzustellen; fordert die Kommission auf zu bewerten, welche potenziellen Kosten den Unternehmen und der Wirtschaft der Europäischen Union durch die Maßnahme, nach der 100 % der Frachtcontainer im Seeverkehr mit Bestimmungsort USA gescannt werden müssen, entstehen und welche Auswirkungen sie auf den Zollbetrieb haben könnte;
53. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission sowie den Regierungen und den Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.

---

<sup>10</sup> Angenommene Texte, P6\_TA(2008)0192.