Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem „Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG“

KOM(2009) 11 endg. — 2009/0005 (COD)

und zu der

„Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen - Mitteilung und Aktionsplan zur Errichtung eines europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen“

KOM(2009) 10 endg.

(2010/C 128/25)

Berichterstatter: **Edgardo Maria IOZIA**

Der Rat beschloss am 27. Februar 2009, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 80 Absatz 2 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG

KOM(2009) 11 endg. - 2009/0005 (COD).

Die Europäische Kommission beschloss am 21. Januar 2009, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 262 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen - Mitteilung und Aktionsplan zur Errichtung eines europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen

KOM(2009) 10 endg.

Die mit den Vorarbeiten beauftragte der Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 8. September 2009 an.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 457. Plenartagung am 4./5. November 2009 (Sitzung vom 4. November) mit 159 gegen 2 Stimmen bei 1 Stimmenthaltung folgende Stellungnahme:

1. **Schlussfolgerungen und Empfehlungen**

1.1. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) begrüßt insgesamt die Mitteilung der Kommission zur Errichtung eines europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen und den Vorschlag für eine Richtlinie über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG.

1.2. Das vorgeschlagene Arbeitsprogramm ist ambitioniert und gut gegliedert und weist einen schlüssigen Aktionsplan auf, der konsequent auf die vorgeschlagenen Ziele hin ausgerichtet ist. Eine Straffung und Rationalisierung der Verwaltungsformalitäten, die sich nicht auf die gegenwärtigen Sicherheitsanforderungen und die Qualität der erforderlichen Kontrollen auswirkt, ist für ein verbessertes Einlaufen in und Auslaufen aus Häfen unerlässlich.

1.3. Eine Verbesserung der Hafenaktivitäten könnte zu einer Rationalisierung des Güterverkehrs an der Schnittstelle zwischen Land und See führen und die Intermodalität zwischen See- und Schienenverkehr, Binnenwasserstraßen und Straßen entsprechend den Vorstellungen aus dem Weißbuch Verkehr vorantreiben, die in der Halbzeitbilanz bekräftigt wurden.

1.4. Einige konkrete Vorschläge der Mitteilung müssen weiter vertieft werden, und der EWSA fordert die Kommission auf, Diskussionsrunden mit allen Beteiligten zu folgenden Themen zu veranstalten: Bescheinigungen über die Befreiung von der Lotsenannahmepflicht, Formalitäten für eine Vereinfachung des Gefahrgütertransports, Transport von Erzeugnissen pflanzlicher oder tierischer Herkunft und Koordinierung administrativer Inspektionen in Häfen („Ein-Schalter“-Konzept).

1.5. Der EWSA hat sich bereits früher eindeutig zu den Besonderheiten der Lotsendienste in Häfen geäußert [1]; sein Standpunkt dazu gilt weiterhin.

1.6. Die Kommission selbst stellte in ihrer Mitteilung *„Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018“* fest: „Der zunehmende Mangel an Fachleuten, Offizieren und Mannschaften birgt das Risiko, dass die kritische Masse an Humanressourcen, auf der die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen maritimen Industrien insgesamt beruht, nicht mehr gewährleistet ist.“

1.7. Mit dem Vorschlag für eine Befreiung von der Lotsenannahmepflicht könnte die Lotsentätigkeit weiter eingeschränkt und der Beruf für junge Leute noch weniger attraktiv werden. Ob positive Auswirkungen zu erwarten sind, muss durch seriöse Studien und Untersuchungen geklärt werden, wohingegen negative Auswirkungen auf die Beschäftigungsquote und die Sicherheit in Häfen anscheinend bereits gewiss sind. Alternativ zu diesem Vorschlag könnte untersucht werden, wie eine Fernlotsung unter Verwendung technischer Innovationen ausgebaut werden könnte, die Zeit und Kosten erspart, aber gleichzeitig auch hohe Sicherheitsstandards gewährleistet. Bei Zusammenstößen oder anderen Havarien auf See mit Materialschäden oder Menschenverlusten dürfen die Versicherungsgesellschaften die vertragsmäßigen Versicherungsleistungen verweigern, wenn die Befähigungsnachweise der für das Schiff Verantwortlichen - des Kapitäns und des Schiffsingenieurs - nicht gültig sind. Der EWSA empfiehlt der Kommission, eine Gesprächsrunde mit allen Beteiligten, Reedern, Lotsen, Branchengewerkschaften und Hafenbehörden zu veranstalten, um die konkreten Auswirkungen dieses Vorschlags auf die Sicherheit und Beschäftigung zu erörtern.

1.8. Der EWSA begrüßt das Vorhaben eines Europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen [2] als Bestandteil der Initiative Kurzstreckenseeverkehr: es ist dringend eine gemeinsame Rechtsgrundlage festzulegen, damit Schiffe, die „Gemeinschaftswaren“ zwischen zwei Häfen der Europäischen Union (z.B. Lissabon und Neapel) befördern, die gleiche Behandlung wie die anderen Verkehrsträger erfahren.

1.9. Der EWSA hätte es lieber gesehen, dass diese Möglichkeit in den neuen Zollkodex der Gemeinschaft aufgenommen worden wäre. Da die Kommission diesen Vorschlag nicht weiter verfolgen will, fordert der EWSA, ihn im Interesse einer möglichst raschen Realisierung wenigstens in die Durchführungsbestimmungen für den gemeinschaftlichen Zollkodex aufzunehmen, die bis Ende 2009 erlassen werden dürften.

1.10. Der EWSA begrüßt die Initiative zur Schaffung einer einzigen Anlaufstelle, an die man sich bei allen Fragen wenden kann, wie auch die anderen Rationalisierungsmaßnahmen, etwa die Planung der Inspektionsbesuche durch die verschiedenen Hafen- und Zollbehörden und die Möglichkeit der elektronischen Übermittlung der Verwaltungsdokumente, unbeschadet der Maßnahmen der Zollbehörden zur Bekämpfung der Kriminalität.

1.11. Der EWSA fordert die Kommission auf, eingehend zu prüfen, ob Schiffe, die zwischen zwei Häfen in der EU verkehren, dabei aber auch einen Drittstaat-Hafen anlaufen, ebenfalls diese Rechte erhalten können. Nach Angaben der Reederei-Verbände handelt es sich um eine beträchtliche Zahl an Schiffen, die damit von den Vorteilen eines europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen profitieren könnten.

1.12. Die Verwendung des Englischen als gemeinsame Sprache für den Seeverkehr in Analogie zum Luftverkehr würde die Verwaltungsverfahren und -formalitäten erheblich erleichtern.

2. **Mitteilung und Aktionsplan der Kommission**

2.1. Der freie Personen- und Warenverkehr muss bei allen Beförderungsarten gleichermaßen gewährleistet sein. Die Vorteile des Binnenmarkts müssen in der Weise konkretisiert werden, dass Maßnahmen zur Verwirklichung dieser Zielsetzung getroffen werden. Gegenwärtig genießt der Seeverkehr nicht dieselben Rechte wie der Landverkehr. Die zahlreichen Formalitäten, Verwaltungslasten und Inspektionen hemmen die Nutzung des Seeverkehrs für die Güterbeförderung innerhalb der Europäischen Union.

2.2. In dem Dokument der Kommission wird das Problem der Verwaltungsverfahren im Seeverkehr angesprochen, die auch für den Transport von Gemeinschaftswaren im zollrechtlich freien Verkehr zwischen zwei Häfen innerhalb der EU besondere Zoll- und Transportvorschriften, Regelungen zur Tier- und Pflanzengesundheit und andere Formalitäten beinhalten.

2.3. Es wird daran erinnert, dass der Rat bereits 2006 darauf hingewiesen und seine Forderung 2007 wiederholt hat, dass der Kurzstreckenseeverkehr stärker genutzt werden müsse. In der Mitteilung wird auch auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses von Ende 2006 hingewiesen, in der die Abschaffung der Kontrollen im Seeverkehr an den Binnengrenzen verlangt wird.

2.4. In ihrer Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch hatte die Kommission die Errichtung eines europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen angekündigt. Auch in dem „Blaubuch“ über eine integrierte Meerespolitik hat sie diese Absicht bekräftigt. Dieses Konzept entspricht ihrer Strategie zur Vereinfachung der Rechtsvorschriften und Verbesserung der Rechtsetzung.

2.5. Der Kurzstreckenseeverkehr SSS (*Short Sea Shipping*) kann zu einer Verbesserung der Qualität des Angebots beitragen, da Schiffe pro Tonne Fracht die Umwelt weniger belasten, geringere externe Kosten erzeugen und die Überlastung des Straßenverkehrs verringern.

2.6. Eine stärkere Nutzung des Kurzstreckenseeverkehrs könnte der Gemeinschaft auch dazu verhelfen, ihre im Kyoto-Folgeabkommen zu vereinbarenden CO_2 –Ziele zu erreichen.

2.7. Die Schiffsverkehrsdienste/Seeverkehrsmanagement- und –informationssysteme (VTS/VTMIS), die Informationen des Automatischen Identifizierungssystems (AIS) nutzen, sind gemeinsam mit dem künftigen System für die Fernidentifizierung und -verfolgung (Long-Range Identification and Tracking - LRIT) Bestandteil des fracht- und navigationsrelevanten elektronischen Systems für den Seeverkehr (*e-Maritime*). Die Nutzung dieser Technologien wird in Verbindung mit einem integrierten System für die Beobachtung und Überwachung die Kontrollmöglichkeiten über den Schiffsverkehr weiter erhöhen.

[1] ABl. C 48 vom 21.2.2002, S. 122; ABl. C 294 vom 25.11.2005, S. 25; ABl. C 168 vom 20.7.2007, S. 50.

[2] ABl. C 27 vom 3.2.2009, S. 45-48.

2.8. Im Rahmen des Aktionsplans schlägt die Kommission elf Maßnahmen vor: drei kurz- und vier mittelfristige Projekte sowie vier Empfehlungen an die Mitgliedstaaten.

2.9. Folgende kurzfristigen Maßnahmen sollen noch 2009 durchgeführt werden:

— Vereinfachung der Zollförmlichkeiten für Schiffe, die ausschließlich zwischen Häfen der Europäischen Union verkehren;

— Leitlinien für die Beschleunigung der Dokumentenkontrollen für zwischen EU-Häfen beförderte tierische und pflanzliche Erzeugnisse;

— Richtlinie für eine Rationalisierung der Dokumente, die aufgrund unterschiedlicher Regelwerke vorzulegen sind.

2.10. Im Plan sind folgende mittelfristigen Maßnahmen vorgesehen, die im Jahr 2010 vorgelegt werden sollen:

— Vereinfachung der Verwaltungsformalitäten für Schiffe, die zwischen EU-Häfen verkehren, aber einen Zwischenhafen in einem Drittland oder in einer Freizone anlaufen;

— verbesserte elektronische Datenübermittlung;

— eine einzige Anlaufstelle für alle Verwaltungstätigkeiten;

— Vereinfachung der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter im Seeverkehr.

2.11. In Form von Empfehlungen werden vier langfristige Maßnahmen vorgeschlagen:

— Koordinierung administrativer Inspektionen im Interesse kürzerer Umlaufzeiten der Schiffe;

— Erleichterung der Kommunikation zwischen den Verwaltungen;

— Bescheinigungen über die Befreiung von der Lotsenannahmepflicht;

— Rationalisierung des Verkehrsflusses und Platzangebots in den Häfen.

3. **Bemerkungen des EWSA**

3.1. Der EWSA bringt seine Wertschätzung dieses Vorschlags der Kommission für den Aktionsplan zum Ausdruck, abgesehen von einigen kritischen Bemerkungen, die er im Folgenden darlegen möchte. Der Plan zur Errichtung eines europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen wurde vom EWSA bereits gewürdigt, und er bekräftigt seine Unterstützung für diese Initiative nachdrücklich.

3.2. Der Plan leidet allerdings unter den Schwierigkeiten, die von den Mitgliedstaaten der Verwirklichung einer kohärenten und eindeutigen Reglementierung zur Vollendung des Binnenmarktes in den Weg gelegt werden. Die größten Hindernisse bestehen in unnötigen Zollformalitäten, in der mangelnden Koordinierung der Inspektionen und Kontrollen seitens der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und im Fehlen des elektronischen Datenaustauschs und von miteinander kompatiblen Systemen. Der EWSA fordert die Kommission auf, so bald wie möglich die Zollformalitäten und –verfahren für Schiffe, die ausschließlich zwischen EU-Häfen verkehren, zu vereinfachen, denn sie sind entscheidende Voraussetzungen für die Errichtung eines europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen.

3.3. Die Vereinfachung der Zollformalitäten für Schiffe, die ausschließlich zwischen EU-Häfen verkehren, ist für die Errichtung des europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen von wesentlicher Bedeutung. Der Vorschlag zur Änderung des Zollkodex der Europäischen Gemeinschaft hätte die Probleme gelöst, aber angesichts der erst vor Kurzem erfolgten Änderung des Kodex wird nunmehr vorgeschlagen, die Rechtsgrundlage für den Seeverkehrsraum in die Durchführungsverordnung für den neuen Zollkodex einzufügen. Darin müsste - ausschließlich für Zwecke des freien Warenverkehrs für Gemeinschaftswaren - festgelegt werden, dass zu diesem Seeverkehrsraum auch die Gemeinschaftswaren an Bord der Schiffe gehören, die zwischen zwei EU-Häfen verkehren.

3.4. Bei den meisten Vorschlägen für Maßnahmen beschränkt sich die Kommission darauf, die Mitgliedstaaten aufzufordern, zielgerichtete Maßnahmen zur Verbesserung und Erleichterung der Verwaltungsverfahren zu treffen; hier wären jedoch viel strengere und verbindlichere Initiativen erforderlich.

3.5. In ihrem Vorschlag konzentriert sich die Kommission allzu sehr auf einen der drei Pfeiler der Lissabon-Strategie, nämlich die Wirtschaftspolitik, während der Ausschuss eine größere Ausgewogenheit der Wirtschaftsinteressen mit den anderen grundlegenden Aspekten, nämlich den sozialen und ökologischen, für angebracht hält.

3.6. Der EWSA spricht sich für die Initiativen zugunsten einer Verbesserung des Rechts- und Regelungsrahmens für den Binnenmarkt aus, vorausgesetzt, dass diese Maßnahmen niemals den Schutz der Bürger, der Arbeitnehmer und der Umwelt oder die Beschäftigungslage gefährden. Bei einigen vorgeschlagenen Maßnahmen wie etwa den Bescheinigungen über die Befreiung von der Lotsenannahmepflicht scheinen solche Gefahren jedoch gegeben zu sein.

3.7. Seeverkehr gestattet die Beförderung großer Mengen von Waren bei verhältnismäßig günstigen CO_2-Emissionswerten pro Tonne Fracht bzw. pro Kilometer. Darüber hinaus sind noch große Verbesserungen durch die Entwicklung neuer Motoren, die Verwendung reinerer Treibstoffe und die Drosselung der Fahrgeschwindigkeit möglich. Durch eine Verkürzung der Wartezeiten in Häfen, die aufgrund unnötiger Verwaltungsverfahren entstehen, würde die Zahl der Schiffsbewegungen in Häfen zugunsten größerer Effizienz und Kosteneinsparungen steigen und ein Beitrag zur Verwirklichung des Ziels der Senkung der Treibhausgase und einer sicheren und nachhaltigen Mobilität geleistet werden ([3]). Dadurch würde der Frachtverkehr in einem Verkehrsraum ohne Grenzen an Attraktivität gewinnen, und außerdem würde ein umweltfreundlicher Verkehrsträger unterstützt.

([3]) ABl. C 277 vom 17.11.2009, S. 20-24 - Berichterstatterin: Anna BREDIMA.

3.8. Der EWSA hat bereits zum Ausdruck gebracht, dass er das Programm Marco Polo II unterstützt, mit dem die Überlastung der Verkehrswege verringert, die Umweltfreundlichkeit der Verkehrssysteme verbessert und der kombinierte Verkehr ausgebaut werden soll, indem die prognostizierte jährliche Gesamtzunahme des internationalen Güterstraßenverkehrs auf die Küstenschifffahrt, den Schienenverkehr oder die Binnenschifffahrt umgeleitet werden. Der Aktionsplan bildet die Ergänzung zu einer umfassenderen Strategie, zu dem auch die Schaffung von „Meeresautobahnen" gehört. Die Inbetriebnahme des satellitengestützten Ortungssystems GALILEO wird die Umsetzung dieser Strategie weiter vereinfachen.

3.9. Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verwaltungsvereinfachung folgen einer mittlerweile eingeübten und zweckmäßigen Praxis der Union, nämlich die Notwendigkeit und Wirksamkeit gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften zu prüfen oder zu untersuchen, ob Verfahrensweisen und Vorschriften der Mitgliedstaaten zu den Grundsätzen des Vertrags in Widerspruch stehen.

4. Besondere Bemerkungen. Die kurzfristigen Maßnahmen

4.1. *Die Richtlinie*

4.1.1. Die vorgeschlagene Richtlinie ist sicher nicht die wichtigste Maßnahme des Aktionsplans. Sie soll die geltende Richtlinie 2002/6/EG ersetzen und mittels dreier wichtiger Innovationen Verfahrensvereinfachungen erlauben: Verwendung des vorhandenen europäischen Modells zur Vermeidung übermäßigen Dokumentationsaufwands anstelle des Modells nach dem FAL-Übereinkommen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) vom 9. April 1965, das im Juli 2005 überarbeitet wurde; Nutzung der elektronischen Datenübermittlung und Einrichtung einer einzigen Anlaufstelle, bei der alle erforderlichen Erklärungen und Dokumente eingereicht werden.

4.1.2. Der EWSA befürwortet diesen Richtlinienvorschlag, der es gestattet, mit einfachen Mitteln die Aufgaben der Kapitäne und Reedereien zu erleichtern. Aber er empfiehlt, darauf zu achten, dass sich diese Vereinfachung nicht negativ auf die gegenwärtigen Gesundheits- und Umweltschutzvorkehrungen - beispielsweise bezüglich der Vorschriften für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände - auswirkt.

4.2. Der EWSA hält es für erforderlich, die Ermittlung der Leitlinien für die Beschleunigung der Dokumentenkontrollen für zwischen EU-Häfen beförderte tierische und pflanzliche Erzeugnisse näher zu erläutern. Die Verbreitung von Pandämien wie die Vogel- oder Schweinegrippe versetzt die öffentliche Meinung überall auf der Erde in Alarmstimmung und erfordert verstärkte Sicherheitsmaßnahmen. Die Rückverfolgbarkeit der Erzeugnisse ist unerlässlich, um etwaige Infektionsherde einzugrenzen; deshalb muss aus den vorgeschlagenen Maßnahmen deutlich hervorgehen, dass sie keine Abstriche an den derzeitigen Vorschriften bewirken werden.

5. Besondere Bemerkungen. Die mittelfristigen Maßnahmen

5.1. Ein Teil des Seeverkehrs wird durch Schiffe abgewickelt, die zwischen zwei EU-Häfen verkehren, dabei aber in einem Drittstaat oder einem Freihafen Station machen. Der EWSA sieht die Notwendigkeit, auch für diese Schiffe die Verwaltungsvorschriften zu vereinfachen. Die Entwicklung der Luft- und Raumfahrttechnik für die Ermittlung und Verfolgbarkeit und die ständige Verbesserung der elektronischen Identifizierungssysteme für Gemeinschaftswaren können gleichzeitig die Herkunftssicherung gewährleisten und den Zeit- und Kostenaufwand der Reedereien senken.

5.2. Die Verbesserung des elektronischen Datenübermittlungssystems (*e-Maritime*), das sich bestens mit dem vorgesehenen elektronischen System für den neuen gemeinschaftlichen Zollkodex, *e-Zoll*, verbinden lässt, was übrigens mit der Entscheidung 70/2008/EG vorgesehen ist, ist Teil der vom EWSA angestrebten Lösungen zur Verbesserung der Lebensbedingungen der Bürger und zum Abbau von überflüssigen und kontraproduktiven bürokratischen Verfahren.

5.3. Die einzige Anlaufstelle für alle Verwaltungstätigkeiten wird ebenfalls erwartet. Es fragt sich, weshalb sie nicht schon längst geschaffen wurde. Der EWSA unterstützt diesen Vorschlag mit Nachdruck und fordert die Mitgliedstaaten auf, möglichst rasch die dafür erforderlichen Maßnahmen zu treffen.

5.4. Vereinfachung der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter. Die derzeitigen Vorschriften verlangen bei Gefahrguttransporten auf verschiedenen Verkehrsträgern erheblich mehr Verwaltungsaufwand, als wenn nur ein Verkehrsmittel benutzt wird. Der Seeverkehr ist nun immer häufiger Teil einer multimodalen Beförderungskette, wird aber gegenüber einem einzigen Verkehrsträger wie etwa dem Straßenverkehr benachteiligt, was die Verwendung von Schiffen hemmt. Bei strikter Einhaltung der besonderen Sicherheitsniveaus für den Seeverkehr können nach Auffassung des EWSA einige Maßnahmen getroffen werden, insbesondere was die Ro-Ro-Schiffe (*Roll-on/roll-off*) betrifft, die Fahrzeuge befördern, die ihrerseits bereits die Vorschriften einhalten, die in der Richtlinie über Gefahrguttransporte oder im ADR-Übereinkommen über die internationale Beförderung vom 30. September 1957 vorgesehen sind.

6. Besondere Bemerkungen. Die empfohlenen weiteren Maßnahmen

6.1. **Koordinierung administrativer Inspektionen**. Nach derselben Logik wie bei der einzigen Anlaufstelle müssen die Hafen-, Zoll- und Polizeibehörden ihre zusammengehörigen Inspektionen aufeinander abstimmen und diese möglichst für denselben Zeitpunkt planen oder zumindest zeitnah programmieren. Mit solchen Maßnahmen würde beim Entladen viel Zeit eingespart, wenn man bedenkt, dass in einigen Mitgliedstaaten das Entladen erst nach der Durchführung aller Inspektionen gestattet ist. Der EWSA befürwortet diesen Vorschlag mit Nachdruck.

6.2. **Erleichterung der Kommunikation zwischen den Verwaltungen**. Mit diesem Vorschlag wird ein sehr heikles Problem angepackt: die Verwendung einer gemeinsamen Sprache im Seeverkehr. Die Kommission legt nahe, sich auf die Verwendung einer gemeinsam mit einem Nachbarland gesprochenen Sprache oder der englischen Sprache zu verständigen. Sie überwindet ihre traditionelle diplomatische Zurückhaltung und betont die Bedeutung einer solchen Wahl aus praktischen Gründen. Dieser Vorschlag ist sinnvoll und zweckmäßig. Der EWSA ist der Ansicht, dass ebenso wie im Flugverkehr auch im Seeverkehr eine gemeinsame Sprache benutzt werden sollte, und zwar nicht nur aus wirtschaftlichen, sondern auch aus Sicherheitsgründen. *Mayday* lautet der internationale Notruf, und auch im internationalen Funkverkehr wird in der Regel Englisch gesprochen. Um die Verständigung zu erleichtern, könnten elektronische Übersetzungssysteme eingesetzt werden, mit denen die bei jedem Entladen auszufüllenden Textbausteine und Formulare übersetzt werden.

6.3. **Bescheinigungen über die Befreiung von der Lotsenannahmepflicht**. Der EWSA spricht sich dafür aus, diesen Vorschlag noch einmal gründlich zu prüfen, da er ihn für nicht zweckmäßig und nicht angemessen hält. Das Amt des Hafenlotsen verlangt höchste Professionalität und gründet wesentlich auf den täglichen Erfahrungen im jeweiligen Hafen, dessen Befahrbarkeit sich bekanntlich wegen Strömungen, Gezeiten, meteorologischen Bedingungen und Verkehrssituationen plötzlich ändern kann. Somit wären Zeitersparnisse nicht sehr erheblich und die Kosten würden sich auf die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen verlagern. Deshalb fordert der EWSA die Kommission auf, den Vorschlag zu überarbeiten und gemeinsam mit den Lotsenorganisationen zu prüfen, wie der Dienst ohne Abstriche an der Sicherheit am besten gestaltet werden kann.

6.4. **Rationalisierung des Verkehrsflusses und Platzangebots in den Häfen**. Hierbei handelt es sich um Maßnahmen, die nach Ansicht des EWSA von den verschiedenen See- und Hafenbehörden „im Wettbewerb miteinander" durchgeführt werden. Die Hafenbehörden sollten bedenken, dass auch die kleinen und mittelgroßen Schiffe nicht benachteiligt werden. Denn ein besserer Service lockt mehr Verkehr an und es dürfte deshalb auf der Hand liegen, dass jede Behörde Investitionen plant, die für eine Effizienzsteigerung des eigenen Hafens erforderlich sind. Deshalb hält der EWSA den Vorschlag für sinnvoll!

6.5. Der EWSA ist schließlich der Auffassung, dass der Vorschlag der Kommission rascher verwirklicht werden muss und fordert angesichts der Bedeutung des Themas, dass diejenigen Dienste, die sich mit der praktischen Umsetzung des Programms für den - gegenwärtig unerklärlicherweise eingeschränkten - Kurzstreckenseeverkehr befassen, auch mit dem erforderlichen Personal ausgestattet werden.

Brüssel, den 4. November 2009

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
Mario SEPI