

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Patrick Döring, Burkhardt Müller-Sönksen, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/7787 –**

Folgen des US-Safe-Port-Act und der US-House Resolution No. 1 für die Bundesrepublik Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Der im Oktober 2006 verabschiedete US-Safe-Port-Act enthielt u. a. erstmals Regelungen zu einer 100-prozentigen Durchleuchtung von Seecontainern mit dem Transportziel USA.

Das Gesetz legte ein Pilotprogramm fest, das ein neues integriertes Durchleuchtungssystem testen sollte, um gleichzeitig mit einem System nukleare, radioaktive und konventionelle Gefahren in Seecontainern aufspüren zu können. Ziel des Safe-Port-Acts war es, in sechs ausgewählten Häfen eine 100-prozentige Durchleuchtung aller Container im Abgangsverkehr in die USA zu erreichen.

Im Juli 2007 wurden mit der „House Resolution No. 1 (H.R.1): Implementing Recommendations of the 9/11 Commission Act of 2007“, die Regelungen des Safe-Port-Act 2006 zur 100-prozentigen Durchleuchtung von Containern vollständig ersetzt. Das neue H.R.1-Gesetz enthält im Gegensatz zum Safe-Port-Act nunmehr die grundsätzliche Regelung, dass Seefrachtcontainer mit Bestimmungsort USA nicht in die Vereinigten Staaten eingeführt werden dürfen, solange sie nicht im Abgangshafen sowohl auf konventionelle als auch auf radioaktive und nukleare Gefahren durchleuchtet worden sind.

Mit dem Safe-Port-Act wurden also verschiedene Pilotprogramme gesetzlich vorgeschrieben, die mit dem H.R.1-Gesetz nunmehr wieder aufgehoben wurden.

Weder Warnungen im nationalen Gesetzgebungsverfahren der USA noch internationale Proteste haben dieses Gesetz verhindern können. Die deutsche maritime Wirtschaft hält den Vollzug der Vorschriften für den Seehandel für kaum umzusetzen und befürchtet gewaltige Kosten.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung hat von Anbeginn hinsichtlich der angestrebten Regelungen zum 100-prozentigen Scanning aller US-bestimmten Container die Entwicklung kritisch begleitet und ihre kritische Haltung in internationalen Gremien und bilateralen Gesprächen vertreten.

Sie hat wesentlichen Anteil an der zwischen den europäischen Mitgliedstaaten erzielten gemeinsamen Vorgehensweise. Dies steht im Einklang mit der Europäischen Kommission. Die Bundesregierung geht dabei davon aus, dass vor allem durch gemeinsames europäisches Handeln eine nachhaltige Wirkung zu erzielen sein wird. In diesem Zusammenhang hat die Bundesregierung bei der Vorbereitung des 1. TEC (Transatlantic Economic Council) im November 2007 darauf gedrungen, dass das Thema des 100-prozentigen Scannings auf die Tagesordnung gesetzt wurde.

Die Wirtschaftsbeteiligten in Deutschland sind über die Sachlage durch Behörden, Verbände und Medien hinreichend unterrichtet.

1. Welche Haltung nimmt die Bundesregierung zum Safe-Port-Act bzw. H.R.1-Gesetz ein?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

2. Welche Folgen und Kostenwirkung erwartet die Bundesregierung durch den Safe-Port-Act bzw. das H.R.1-Gesetz für die maritime Wirtschaft in der Bundesrepublik Deutschland und für die öffentlichen Behörden?
3. Wie beurteilt die Bundesregierung die Verteilung der Kostenlast, sollte das neue Gesetz zur 100-prozentigen Containerdurchleuchtung umgesetzt werden?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Falls die im Safe-Port-Act und im H.R.1-Gesetz der USA vorgesehenen Maßnahmen Gültigkeit erlangen, wird in Deutschland wie in vielen anderen Ländern eine Vielzahl von Maßnahmen vorzusehen sein, mit denen die dort beabsichtigten Sicherungen der Lieferkette gewährleistet werden können. Welche das konkret sein werden und wer davon in welcher Weise betroffen sein wird, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar, so dass seriöse Kostenaussagen hier derzeit nicht möglich sind.

Eine zusätzliche Belastung in ablauforganisatorischer wie ökonomischer Hinsicht wird sich daraus in jedem Fall ergeben.

Der Bundesregierung sind bislang keine belastbaren Angaben zu den zu erwartenden Kosten bekannt. Insoweit kann auch eine Einschätzung der möglichen Kostenstruktur nicht seriös vorgenommen werden. Es steht aber zu erwarten, dass alle Wirtschaftsbeteiligten, auch die mit der Kontrolle befassten Behörden und Institutionen einen höheren Aufwand haben werden.

4. Teilt die Bundesregierung die Bedenken der maritimen Wirtschaft, dass der Vollzug des US-Safe-Port-Act bzw. des H.R.1-Gesetzes den internationalen Warenverkehr massiv behindert und zu deutlich höheren Kosten führt, und wie begründet sie ihre Ansicht?

Die Bundesregierung teilt die vielfach geäußerten Bedenken, dass die 1:1-Umsetzung der US-Regelungen zu Behinderungen im Güterumschlag und damit verbunden zu höheren Kosten führen wird.

Durch die verlängerten Bearbeitungszeiten pro Container wird es zum Beispiel zu verlängerten Schiffs Liegezeiten und unter Umständen zu Schiffsstau vor den deutschen Häfen kommen können. Die Beschaffung und das Betreiben derzeit nicht vorhandener zusätzlicher Kontrollanlagen sind mit hohen Kosten verbunden.

5. Wird die Bundesregierung die maritime Wirtschaft bei der Umsetzung der Anforderungen des US-Safe-Port-Acts bzw. des H.R.1-Gesetzes unterstützen, und wenn ja, wie?

In der gegenwärtigen Phase sind die Bestrebungen auf die angemessene Veränderung der US-Forderungen konzentriert. Zudem soll verhindert werden, dass Wettbewerbsnachteile gegenüber den amerikanischen Unternehmen und Häfen entstehen, die von der weitreichenden Umsetzung der Sicherheitsvorschriften ausgenommen sind.

6. Wird die Bundesregierung Forschungsaktivitäten im Bereich der Containerdurchleuchtung zur technischen Fortentwicklung unterstützen, damit deutsche Firmen auf diesem Gebiet gegenüber der amerikanischen Wirtschaft nicht ins Hintertreffen geraten?

Ja. Allerdings nimmt die Bundesregierung hinsichtlich der Auswahl bestimmter Technologiegebiete keinen Einfluss auf Unternehmen und ihre Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten. Vielmehr nehmen die Unternehmen in aus deren Sicht Erfolg versprechenden Technologiegebieten Förderangebote der Bundesregierung in Anspruch.

7. Hält die Bundesregierung eine 100-prozentige Containerkontrolle sicherheitspolitisch für geboten und zweckdienlich?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass der mit den Maßnahmen evtl. begrenzt erzielbare Sicherheitsgewinn in keinem Verhältnis zum wesentlich erhöhten Aufwand stünde. Es gibt zudem bereits eine Reihe von Regelungen, die in Kraft sind (PSI [proliferation security initiative der USA], CSI [container security initiative der USA], 24-Stunden-Regelung u. a.), mit denen die angestrebte Sicherheit bereits gestärkt wird.

8. Trifft es zu, dass sich die gemäß des US-Safe-Port-Acts erforderlichen Sicherheitserklärungen bzw. die darin enthaltenen Daten, die beim Handel mit den USA abzugeben sind, von denen unterscheiden, die gegenüber der EU abzugeben sind und dadurch für die Wirtschaft doppelter Aufwand entsteht?

Eine Analyse über die Kompatibilität der genannten Berichterstattung liegt der Bundesregierung nicht vor. Es ist aber davon auszugehen, dass wegen der unterschiedlichen Zielsetzungen der Regelungen die Datenaufstellungen und Erklärungen voneinander abweichen.

9. Wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, dass die durch die Wirtschaft abzugebenden Daten in den Sicherheitserklärungen (10+2 Meldungen der Importeure und Frachtführer) auf ein sicherheitspolitisches und bürokratisch sinnvolles Maß beschränkt werden und diese Daten kompatibel im weltweiten Handel sind?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

10. Wenn ja, was tut die Bundesregierung, um die bürokratischen Anforderungen zu harmonisieren und die Belastungen für die Wirtschaft zu minimieren?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

11. Hält die Bundesregierung den Safe-Port-Act bzw. das H.R.1-Gesetz für vereinbar mit den WTO- bzw. WZO-Regeln und ist der Bundesregierung bekannt, welche Fortschritte der juristische Dienst der Europäischen Kommission im Rahmen der Überprüfung einer Vereinbarkeit des neuen H.R.1-Gesetzes mit den WTO- bzw. WZO-Regeln erreicht hat?

Die Prüfung der Vereinbarkeit der US-Formulierungen mit den WTO- bzw. WZO-Regelungen durch die Europäische Kommission dauert noch an.

12. Welche Initiativen hat die Bundesregierung auf europäischer und/oder internationaler Ebene ergriffen, um auf den Gesetzgebungsprozess zum US-Safe-Port-Act bzw. H.R.1-Gesetz einzuwirken, und welchen Erfolg hatten diese?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

13. Ist der Bundesregierung bekannt, ob die ablehnende Haltung der Europäischen Kommission auf einheitliche Zustimmung innerhalb der europäischen Mitgliedstaaten trifft, oder ob es Mitgliedstaaten gibt, die ihrerseits das neue US-amerikanische Gesetz begrüßen?

Erkenntnisse über abweichende Haltungen der Mitgliedstaaten liegen nicht vor.

14. Hält die Bundesregierung es für sinnvoll und gerechtfertigt, für Container, die aus den USA nach Europa verfrachtet werden, ähnliche Sicherheitsmaßnahmen zu verlangen wie der US-Safe-Port-Act bzw. das H.R.1-Gesetz und wird die Bundesregierung sich auf europäischer Ebene für eine solche Reaktion einsetzen?
15. Wenn nein, warum nicht, und welche anderen Gegenmaßnahmen plant die Bundesregierung?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Maßnahmen dieser Art bedürfen sorgfältiger Abwägung. Die Bundesregierung wird sich deshalb erst nach Vorliegen der Prüfergebnisse (vgl. Antwort zu Frage 11) eine abschließende Meinung bilden können.

16. Hat die Bundesregierung sich gegenüber der US-Regierung dafür eingesetzt, zunächst die ursprünglich durch die US-Amerikaner vorgesehenen Pilotprojekte zur Containerdurchleuchtung und deren Auswertung abzuwarten?

Ja

17. Wie bewertet die Bundesregierung die bisherigen Ergebnisse der besagten Pilotprojekte?

Die Pilotprojekte sind noch nicht abgeschlossen.

18. Sind die Anforderungen des International Trade Data Systems der Vereinigten Staaten vereinbar mit den Anforderungen der World Trade Organization (WTO) sowie der WCO (World Customs Organization), und wie begründet sie ihre Ansicht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

19. Wird die Bundesregierung sich bei der IMO dafür einsetzen, dass der amerikanische Alleingang durch international abgestimmte Maßnahmen ersetzt wird, der sowohl handelspolitischen, wie auch sicherheitspolitischen Gesichtspunkten Rechnung trägt, und wenn ja, wie?

Der Safe-Port-Act und die House-Resolution No. 1 der USA unterliegen nicht der Zuständigkeit der IMO.

