

III

(Vorbereitende Rechtsakte)

AUSSCHUSS DER REGIONEN

80. PLENARTAGUNG 17./18. JUNI 2009

Stellungnahme des Ausschusses der Regionen „Meeres- und Küstenmaßnahmenpaket“

(2009/C 211/10)

DER AUSSCHUSS DER REGIONEN

- ist der Meinung, dass für die europäische Meerespolitik ein ganzheitlicher und bereichsübergreifender Ansatz gewählt werden muss, der auf einer maritimen Raumordnung beruht, um die immer intensivere Nutzung der Meere in den Griff zu bekommen und ein harmonisches Nebeneinander der verschiedenen Nutzungszwecke in einem begrenzten und sensiblen Lebensraum zu gewährleisten;
- vertritt die Auffassung, dass für eine derartige Planung ein innovatives, im Geiste der Multi-Level-Governance und unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips gestaltetes Governance-Konzept umgesetzt werden muss, und unterstreicht daher die wichtige Rolle der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften in der maritimen Raumordnung, insbesondere für die Finanzierung bestimmter Maßnahmen; als die mit den Gegebenheiten am unmittelbarsten konfrontierte Ebene sind sie auch am besten dazu in der Lage, das harmonische Nebeneinander der verschiedenen Nutzungszwecke sicherzustellen;
- begrüßt die Fortschritte, die die Europäische Kommission in der maritimen Raumordnung erzielt hat, und ihren Willen, gemeinsame Grundsätze auf europäischer Ebene festzulegen, und ist der Ansicht, dass die Europäische Union sich künftig auch mit Fragen der Standardisierung in Bezug auf die Methodik und die Grundsätze befassen könnte, wobei sie sich insbesondere auf die bestehenden regionalen Übereinkommen stützen sollte;
- unterstützt die Absicht der Europäischen Kommission, den Binnenmarkt zu vollenden, um den Seeverkehr attraktiver und wettbewerbsfähiger zu gestalten, bedauert jedoch, dass die konkreten Maßnahmen im Wesentlichen nur auf dieses Ziel ausgerichtet sind und würde daher insbesondere die umfassende Berücksichtigung der sozialen und ökologischen Aspekte begrüßen;
- bekräftigt seine Forderung, die Möglichkeit zu untersuchen, das EU-Finanzierungssystem zu überarbeiten und zu einem einzigen, vereinfachten System für alle oder doch die meisten maritimen Themen innerhalb eines Europäischen Küsten- und Inselfonds umzugestalten, und zwar im Rahmen der Diskussionen über die nächste finanzielle Vorausschau 2014-2020;
- begrüßt die Initiative der Europäischen Kommission, die Finanzhilfen für Meeresautobahnen klarzustellen, vertritt jedoch der Auffassung, dass es zweckmäßiger wäre, ein ehrgeizigeres Ziel zu verfolgen und umfassende Überlegungen über die Art der Tätigkeiten und Investitionen anzustellen, die für die Gewährung europäischer Fördermittel in Frage kommen, zumal die in den letzten Jahren erlassenen Rechtsvorschriften nicht die erhofften Erfolge gebracht haben, insbesondere in Bezug auf die Anforderungen für die kurzfristige Rentabilität des betreffenden Dienstes.

Berichterstatter: Michel DELEBARRE (FR/SPE), Bürgermeister von Dünkirchen

Referenzdokumente

Fahrplan für die maritime Raumordnung: Ausarbeitung gemeinsamer Grundsätze in der EU KOM (2008) 791 endg., Mitteilung der Kommission vom 25.11.2008

Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018 KOM(2009) 8 endg., Mitteilung der Kommission vom 21.1.2009

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., vom 21.1.2009

Mitteilung und Aktionsplan zur Errichtung eines europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen KOM (2009) 10 endg. vom 21.1.2009

Mitteilung der Kommission betreffend die Leitlinien für staatliche Beihilfen, die die Anschubfinanzierung der Gemeinschaft für Meeresautobahnen ergänzen (2008/C 317/08)

I. POLITISCHE EMPFEHLUNGEN

DER AUSSCHUSS DER REGIONEN

1. anerkennt die erheblichen Fortschritte, die die Europäische Kommission in dieser Frage erzielen konnte, und begrüßt die effiziente Durchführung des Aktionsplans sowie den vorgeschlagenen integrierten Ansatz. Nach Meinung des Ausschusses muss für die europäische Meerespolitik ein ganzheitlicher und bereichsübergreifender Ansatz gewählt werden, „*der sämtliche Aspekte der Beziehungen des Menschen zu den Meeren und Ozeanen abdeckt*“⁽¹⁾;

2. verweist darauf, dass knapp die Hälfte der Unionsbürger in den Küstenregionen und -städten lebt⁽²⁾, die mit rund 40 % zum europäischen BIP beitragen. Die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften verfügen über verschiedene Zuständigkeiten im Zusammenhang mit der Meerespolitik und sind die geeignete Ebene, um die verschiedenen sektorspezifischen Politiken vor Ort enger miteinander zu koordinieren. Außerdem kommt ihnen eine besondere Verantwortung für das Küstenzonenmanagement zu: Sie müssen die durch konkurrierende Nutzungen der Küsten und Meere entstehenden Spannungen ausgleichen und auf eine nachhaltige Entwicklung und ein Beschäftigungsniveau hinarbeiten, die mit dem unerlässlichen Schutz der Meeresumwelt im Einklang stehen. Sie haben daher den notwendigen Sachverstand aufgebaut, um integrierte Strategien für derartige Gebiete zu entwickeln, die so unterschiedliche Politikbereiche wie Verkehr, Hafenplanung, Sicherheit, Stadtentwicklung, maritime Raumordnung, berufliche Bildung und integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM) umspannen;

3. bekräftigt, dass zur wirksamen Durchführung der europäischen Meerespolitik eine Governance erforderlich ist, in der eine direktere Einbindung der lokalen und regionalen Akteure gewährleistet ist. Mittels einer wirklich partnerschaftlichen Governance für die Meerespolitik, in die alle

Entscheidungsebenen ebenso wie die Zivilgesellschaft eingebunden sind, könnten etwaige Konflikte früh genug erkannt und geeignete, den Gegebenheiten vor Ort angemessene Lösungen gefunden werden;

4. teilt den Standpunkt der Europäischen Kommission, den diese in ihrer Mitteilung „*Leitlinien für einen integrierten Ansatz der Meerespolitik*“⁽³⁾ dargelegt hat, dass die Küstenregionen nicht nur vom integrierten Ansatz der Meerespolitik profitieren, sondern bei Fehlen eines derartigen Ansatzes auch unter den negativen Folgen leiden können;

5. erachtet es als notwendig, das Ziel des territorialen Zusammenhalts mit der Entwicklung der integrierten Meerespolitik zu verknüpfen, um insbesondere eine kohärentere regionale Entwicklung der Küsten- und Inselregionen, auch in Bezug auf die Anbindung an das Hinterland und die Binnenhäfen, sicherzustellen und die künftige Finanzierung spezifischer Maßnahmen in diesen Regionen besser zu koordinieren;

6. bekräftigt diesbezüglich seine Forderung, die Möglichkeit zu untersuchen, „*das EU-Finanzierungssystem zu überarbeiten und zu einem einzigen, vereinfachten System für alle oder doch die meisten maritimen Themen innerhalb eines Europäischen Küsten- und Inselfonds umzugestalten*“, und zwar im Rahmen der Diskussionen über die nächste finanzielle Vorausschau 2014-2020⁽⁴⁾;

7. unterstützt ausdrücklich die Initiative der Europäischen Kommission zur Einrichtung einer Datenbank der Vorhaben in den Meeresregionen, in der Informationen über die Begünstigten sämtlicher Gemeinschaftsfonds zusammengefasst werden, da sie für die Sicherstellung der Transparenz in diesem Bereich und die Förderung des Austausches bewährter Verfahren unbedingt erforderlich ist, und bringt seinen Wunsch zum Ausdruck, in die Verwaltung dieser Datenbank, die 2010 ihren Betrieb aufnehmen soll, eingebunden zu werden;

⁽³⁾ Leitlinien für einen integrierten Ansatz der Meerespolitik: Bewährte Verfahren der integrierten meerespolitischen Entscheidungsfindung und der Konsultation der Interessengruppen (KOM(2008) 395 endg.).

⁽⁴⁾ Siehe Stellungnahme des Ausschusses der Regionen „*Eine integrierte Meerespolitik für die Europäische Union*“, CdR 22/2008, Ziffer 14.

⁽¹⁾ Siehe Stellungnahme des Ausschusses der Regionen „*Eine integrierte Meerespolitik für die Europäische Union*“, CdR 22/2008, Ziffer 1.

⁽²⁾ Bevölkerung, die in weniger als 50 km Entfernung vom Meer oder Ozean entfernt lebt.

Maritime Raumordnung (MRO) ⁽⁵⁾

8. befürwortet den Fahrplan und unterstützt die Vorschläge der Europäischen Kommission zur Ausarbeitung von zehn Raumordnungsgrundsätzen, die letztlich gemeinsame, in allen Mitgliedstaaten anwendbare Grundsätze werden könnten;

9. begrüßt die Bemühungen der Europäische Kommission um eine integrierte Meerespolitik durch die Vorlage der einschlägigen Mitteilung, in der sie eine klare Richtung für das Management der Meeres- und Küstenressourcen in ganz Europa vorgibt, und fordert sie auf, diesbezüglich noch weiter zu gehen und die Verknüpfung der maritimen Raumordnung mit den sonstigen Maßnahmen der Europäischen Union darzulegen, insbesondere in Bezug auf die „Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie“ (Richtlinie 92/43/EWG), die Wasserrahmenrichtlinie, die Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRR) und die Empfehlung des Rates und des Europäischen Parlaments für ein integriertes Küstenzonenmanagement enthalten sind. Die maritime Raumordnung sollte zum Aufbau von Synergien zwischen den einzelnen Rechtsvorschriften beitragen, um möglichen Unklarheiten und Überschneidungen vorzubeugen;

10. vertritt die Auffassung, dass vor der praktischen Umsetzung raumplanerischer Maßnahmen in den einzelnen Gebieten strategische Überlegungen angestellt und die Art der Governance geklärt werden müssen. Strategische Überlegungen sind eine wesentliche Etappe bei der Festlegung der Raumordnung, da sie eine bessere Konvergenz der Zielsetzungen und Mittel bewirken und die Ausrichtung der Raumordnung ermöglichen. Im Zuge dieses gemeinsamen Entwicklungsprozesses können die Grundsätze und Leitlinien sowie die Prioritäten festgelegt werden, die für die Ausarbeitung der Raumordnung sowie das Abwägen der verschiedenen Faktoren, das inhärenter Bestandteil dieses Prozesses ist, von grundlegender Bedeutung sind;

11. vertritt die Auffassung, dass ein innovatives, im Geiste der Multi-Level-Governance und unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips gestaltetes Governance-Konzept umgesetzt werden muss, um strategische Leitlinien für die Raumordnung festlegen zu können. Daran müssen unbedingt mehrere Ebenen beteiligt werden, von den übergeordneten regionalen Meeresgebieten bis hin zur lokalen Ebene. Der Ausschuss weist darauf hin, dass der von der Europäischen Kommission vorgeschlagene ökosystemorientierte Ansatz ⁽⁶⁾ zwar allgemein auf Zustimmung stößt, jedoch nicht unbedingt mit allen maritimen Tätigkeiten übereinstimmt. Er fordert die Europäische Kommission daher auf, in ihre künftigen Vorschläge die Ebene der regionalen Meeresgebiete aufzunehmen, die eine ausreichend übergeordnete Ebene sind, um dieses Problem zu umgehen;

12. betont, dass die maritime Raumordnung alle Tätigkeiten im maritimen Raum über nationale Grenzen hinweg abdecken soll, um den Realitäten der Ökosysteme besser Rechnung zu tragen; sie ist daher ein wichtiges Instrument der integrierten Meerespolitik. Es bedarf einer maritimen Raumordnung, um die immer intensivere Nutzung der Meere in den Griff zu bekommen und ein harmonisches Nebeneinander der konkurrierenden Interessen in einem begrenzten und sensiblen Lebensraum zu gewährleisten. Der Seeverkehr muss die Vereinbarkeit einer Raumordnung für den Meeresraum mit dem Grundsatz der Freiheit der Meere im Sinne der Übereinkommen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO gewährleisten;

13. unterstreicht, dass die maritime Raumordnung ein zweckdienliches Instrument ist, um die Anforderungen der verschiedenen Tätigkeiten abzuwägen und die Meere unter nachhaltigem Schutz der Ökosysteme bestmöglich zu nutzen. Klare, allgemein anerkannte Regeln werden sich positiv auf langfristige Investitionen auswirken, was wiederum dazu führt, dass die maritimen Tätigkeiten mehr dazu beitragen, die Ziele der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und der Förderung von Wachstum und Beschäftigung im Sinne der Lissabon-Strategie zu verwirklichen. Diesbezüglich sollte die Europäische Kommission die Grundsätze für das Abwägen der einzelnen Faktoren so umfassend wie möglich festlegen, um die Transparenz dieses Verfahrens durch vorab in enger Abstimmung mit den Meeresregionen beschlossene Regeln sicherzustellen, die ausreichend flexibel sind, um den Besonderheiten der regionalen Meeresgebiete Rechnung zu tragen;

14. begrüßt die Fortschritte, die die Europäische Kommission in der maritimen Raumordnung erzielt hat, und ihren Willen, gemeinsame Grundsätze auf europäischer Ebene festzulegen. Nach Meinung des Ausschusses kommt der Europäischen Union eine Rolle als Impulsgeber und Koordinator in diesem Bereich zu. Die von der Europäischen Kommission 2009 durchgeführte Konsultation wird dazu beitragen, die Herausforderungen besser umreißen und Leitlinien für einen gemeinsamen Ansatz vorzuschlagen zu können. Der Ausschuss empfiehlt, dass die Europäische Kommission nach Abschluss dieser Konsultation ein Weißbuch ausarbeitet;

15. ist der Ansicht, dass die Europäische Union sich künftig auch mit Fragen der Standardisierung in Bezug auf die Methodik und die Grundsätze befassen könnte, um eine echte Koordination der maritimen Raumordnung in und zwischen den einzelnen Staaten sicherzustellen. Diesbezüglich verweist der Ausschuss auf die Erfahrungen auf regionaler Ebene, insbesondere im Mittelmeerraum im Rahmen des Übereinkommens von Barcelona zum Schutz der Meeresumwelt, namentlich das Siebte Protokoll, in dem die betreffenden Mitgliedstaaten ein gemeinsames integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM) für das Mittelmeer und verbindliche Instrumente für dessen Durchführung beschlossen haben. Die EU sollte die Mitgliedstaaten nicht nur zu einem gemeinsamen Ansatz für die maritime Raumplanung auffordern, sondern auch einen Beitrag dazu leisten, die bestehenden regionalen Übereinkommen in den einzelnen Meeresgebieten im Sinne einer nachhaltigen, an das jeweilige Meeresgebiet angepassten maritimen Entwicklung neu auszurichten;

16. ruft die Europäische Kommission nachdrücklich auf, Pilotvorhaben in den regionalen Meeresgebieten zu fördern, um die Zweckdienlichkeit der vorgeschlagenen Grundsätze einem Praxistest in den einzelnen sehr unterschiedlichen regionalen Meeresgebieten zu unterziehen, und betont, dass die Regionen in äußerster Randlage, die einen Großteil des europäischen Meeresgebiets auf sich vereinen, integraler Bestandteil dieses Konzepts sein müssen;

17. unterstreicht die wichtige Rolle der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften in der maritimen Raumordnung, insbesondere für die Finanzierung bestimmter Maßnahmen; als die mit den Gegebenheiten am unmittelbarsten konfrontierte Ebene sind sie aber auch am besten dazu in der Lage, das harmonische Nebeneinander der verschiedenen Nutzungszwecke sicherzustellen. Bestehende Küsten- und Meerespartnerschaften sowie

⁽⁵⁾ Siehe KOM(2008) 791 endg.

⁽⁶⁾ Siehe insbesondere die Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRR).

maritime Netze können einen erheblichen Beitrag zur Erleichterung der Entwicklung und Durchführung der maritimen Raumordnung in den Mitgliedstaaten leisten. Zwar sind zumeist die Mitgliedstaaten für die Verwaltung ihrer Hoheitsgewässer und der AWZ ⁽⁷⁾ zuständig, doch werden auch die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften im Rahmen ihrer Zuständigkeiten und Befugnisse für die Wasserbewirtschaftung sowie manchmal auch als Hafenbehörden oder Verwalter von Naturschutzgebieten in diesem Bereich tätig. Ganz allgemein sind sie für die Förderung einer ausgewogenen und solidarischen Entwicklung verantwortlich, die auch den Meeresraum umfasst;

18. betont, dass terrestrische und maritime Raumplanung aufeinander abgestimmt und kohärent durchgeführt werden müssen, um die Schnittstelle zwischen Land und Meer, insbesondere in den Küstenregionen, angemessen zu gestalten, und verweist in diesem Zusammenhang auf die im Rahmen des integrierten Küstenzonenmanagements durchgeführten Arbeiten;

19. verweist darauf, dass die europäischen Regionen und Städte bereits grenzüberschreitende und länderübergreifende Partnerschaften zur Durchführung gemeinsamer Vorhaben zur maritimen Raumordnung aufgebaut haben, insbesondere im Rahmen der INTERREG-Programme. Seiner Meinung nach könnten die EVTZ interessante Möglichkeiten für die regionale Zusammenarbeit bieten;

20. begrüßt die Einrichtung des europäischen maritimen Beobachtungs- und Datennetzwerks durch die Europäische Kommission, das Ende 2009 zur Erstellung eines Prototyps des Europäischen Meeresatlas führen sollte, und bringt seine Hoffnung zum Ausdruck, dass dieser Atlas mit der neuen Google-Anwendung „Google Ocean“, die im Februar 2009 vorgestellt wurde, verknüpft werden kann;

21. bedauert, dass die Europäische Kommission auf die Frage der Subsidiarität nur unzureichend eingeht. Zum derzeitigen Zeitpunkt beruht der Kommissionsvorschlag auf einer Vielzahl von Rechtsgrundlagen (u. a. für die Verkehrspolitik und die nachhaltige Entwicklung). Gemäß dem Vertrag von Nizza fällt die Raumordnung bislang jedoch in die ausschließliche Zuständigkeit der Mitgliedstaaten. Bei Inkrafttreten des Vertrags von Lissabon und in Verbindung mit dem neuen Ziel des territorialen Zusammenhalts stellt sich jedoch u. a. die Frage, ob Artikel 352 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (der Artikel 308 des EG-Vertrags der Fassung von Nizza entspricht) als Rechtsgrundlage für künftige Rechtsvorschriften im Bereich der maritimen Raumordnung herangezogen werden kann;

Seeverkehr

22. ist der Ansicht, dass der Seeverkehr zwar ein Eckpfeiler der europäischen Wirtschaft, eine wichtige Einkommensquelle, ein bedeutender Beschäftigungsfaktor, ein Hort menschlichen und technologischen Sachverstands sowie ein wesentlicher Garant für Umweltschutz und Wettbewerbsfähigkeit ist, jedoch besondere Vorkehrungen in Bezug auf die Seeverkehrssicherheit erforderlich sind. Seine Bedeutung für nachhaltiges Wirtschaften muss durch den Abbau bestehender Erschwernisse gegenüber anderen Verkehrsträgern und durch umweltbezogene Auflagen kontinuierlich erhöht werden. Der Seeverkehr ist trotz der Auswirkungen der Finanzkrise, die ihn besonders hart treffen, nach wie vor das wichtigste Standbein der Realwirtschaft. Sobald die Konjunkturkurve wieder nach oben zeigt, müssen die europäischen Häfen den Anforderungen der Schifffahrtsindustrie in Bezug auf Ausstattung und Dienstleistungen entsprechen. In den letzten

zehn Jahren ging die Anpassung der Hafenanlagen in den europäischen Häfen nicht so schnell vonstatten wie bei den meisten Häfen in anderen Teilen der Welt, insbesondere in Asien. Die europäischen Hafenedukturen müssen daher auch im Hinblick auf eine nachhaltige Entwicklung unbedingt an den internationalen Standard angepasst werden, um die künftigen Herausforderungen des Welthandels zu bewältigen;

23. unterstützt die Absicht, den Binnenmarkt zu vollenden, um den Seeverkehr attraktiver und wettbewerbsfähiger zu gestalten, bedauert jedoch, dass die konkreten Maßnahmen im Wesentlichen nur auf dieses Ziel ausgerichtet sind und würde daher insbesondere die umfassende Berücksichtigung der sozialen und ökologischen Aspekte begrüßen;

24. betont, dass die europäische Seeverkehrspolitik als Bestandteil der Logistikkette, zu der sie gehört, konzipiert werden muss. Dies bedeutet, dass die Häfen als Schlüsselement der Verbindung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern für die Beförderung von Gütern von einem Ort an einen anderen im europäischen oder internationalen Wirtschaftsraum angesehen werden müssen. Die Häfen dürfen folglich nicht als simpler Ausgangs- oder Zielort betrachtet werden, sondern müssen als maßgeblicher Faktor für einen Transport „von Haus zu Haus“ anerkannt werden;

25. betont, dass die Häfen zu echten Referenzpolen für die virtuelle Verwaltung der Transportkette werden müssen, die auch in der Lage sind, die Steuerung der Warenströme vorauszuplanen. In anderen Worten: Die Informationssysteme, die die Optimierung der Transport- und Logistikdienste durch eine Verfolgung der Güter in Echtzeit ermöglichen, dürfen beim Umschlag der Güter in den Häfen nicht unterbrochen werden. Es gilt, die Interoperabilität der Hafenbetriebssysteme untereinander und mit internen Plattformen herzustellen bzw. auszubauen;

26. begrüßt die Absicht der Europäischen Kommission, die Verwaltungs- und Zollaufgaben für den Seeverkehr denjenigen anzupassen, die für die anderen Verkehrsträger gelten. So ist es beispielsweise völlig illusorisch, gemäß dem Konzept der Meeresautobahnen die auf der Straße beförderten Güter auf den Seeverkehr verlagern zu wollen, so lange die mit dem Verladen bzw. Abladen der Lastkraftwagen auf die Schiffe bzw. von den Schiffen verbundenen Verwaltungsformalitäten die potenziellen Nutzer von der Nutzung dieser Möglichkeit abhalten. Die Vorschriften sollten daher auf das Maß reduziert werden, das den spezifischen Gegebenheiten des Seeverkehrs entspricht (Offenheit der Meere und damit die Unbestimmtheit der Grenzen im Hafen, besondere Gefährdungssituationen der maritimen Umwelt bei Unfällen u. a.);

Strategische Ziele für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018 ⁽⁸⁾

27. begrüßt die Empfehlungen der Europäischen Kommission, die diese in den großen Kapiteln ihrer Mitteilung dargelegt hat, und zwar

- die Förderung der Durchführung des weltweiten Seehandels unter einheitlichen Wettbewerbsbedingungen, indem international vereinbarte Regeln weltweit beachtet werden;
- die Aufwertung der maritimen Berufe (Bildungsmaßnahmen, Entwicklung von Qualifikationen und Fachkompetenzen usw.) und Einhaltung der Vorschriften der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) über die faire Behandlung von Seeleuten, ihre Lebensbedingungen und ihre Entlohnung;

⁽⁷⁾ Ausschließliche Wirtschaftszonen.

⁽⁸⁾ Siehe KOM(2009) 8 endg.

- die Fortschritte hin zu einem abfall- und emissionsfreien Seeverkehr, der dem Konzept der nachhaltigen Entwicklung Rechnung trägt;
- die nachhaltige Gewährleistung der Sicherheit und der Gefahrenabwehr im Seeverkehr durch die Einhaltung genau festgelegter Vorschriften und die Entwicklung von Gefahrenabwehrmaßnahmen;

28. stellt jedoch die Möglichkeiten der Europäischen Union in Frage, diese Empfehlungen angesichts ihres Umfangs auch wirklich umsetzen zu können, und schlägt diesbezüglich vor, dass die Europäische Kommission die Probleme nach ihrer Bedeutung einstuft und Prioritäten für die geplanten Maßnahmen festlegt sowie zusammen mit den Mitgliedstaaten und allen Interessenträgern so bald wie möglich, auf jeden Fall aber vor Ende 2009, einen detaillierten Fahrplan auszuarbeiten;

29. bedauert, dass keinerlei konkrete Vorschläge zur Liberalisierung des Handels zwecks Förderung der Wettbewerbsfähigkeit und Produktivität unterbreitet wurden, und hält fest, dass der Umweltschutz und die Einhaltung der höchstmöglichen Sozialstandards für die Seeleute nur in Form einer Aufzählung der allgemeinen Grundsätze behandelt wird, ohne dass ein Fahrplan oder konkrete Maßnahmen festgelegt werden;

30. betont, dass der Seeverkehr ein nachhaltiger Verkehrsträger ist, der einen entscheidenden Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels und der Luftverschmutzung und ganz allgemein zur Ökologisierung des Verkehrs leisten kann, und erachtet die Entwicklung eines umweltgerechteren Transportsystems als politische Priorität. Durch die Verkehrsverlagerung auf den Seeverkehr können die steigende Verkehrsnachfrage (im Personen- und Güterverkehr) befriedigt und zugleich auch die Anforderungen im Zusammenhang mit der Bekämpfung des Klimawandels erfüllt werden. Der Ausschuss bedauert insbesondere, dass der internationale Seeverkehr bei den Mechanismen des Kyoto-Protokolls und dem Fahrplan zur Verringerung der Treibhausgasemissionen noch ausgeklammert bleibt. Der Ausschuss fordert die Internationale Seeschiffahrtsorganisation IMO auf, umgehend und insbesondere im Hinblick auf die Klimakonferenz der Vereinten Nationen im Dezember 2009 in Kopenhagen eine für alle Schiffe unter gleich welcher Flagge verbindliche Regelung für die Treibhausgasemissionen vorzuschlagen, mit dem letztendlichen Ziel, diese 2011 zu verabschieden. Die Europäische Kommission sollte sich dafür einsetzen, einheitliche und transparente umweltbezogene Zertifikate für Schiffe und Häfen zu unterstützen, wie beispielsweise den ESI Environmental Ship Index, der von der World Ports Climate Initiative entwickelt wird. Um Wettbewerbsnachteile für die europäische Seeverkehrsindustrie so weit wie möglich vorzubeugen, sollte die Europäische Union vorrangig danach streben, dass verbindliche Regelungen auf internationaler Ebene getroffen werden. Darüber hinaus sollte geprüft werden, welche Effekte mit der Einführung je nach Umweltbelastung differenzierender Hafengebühren verbunden wären;

31. unterstreicht, dass die Ökologisierung des Seeverkehrs neben den Maßnahmen zur Verringerung des ökologischen Fußabdrucks von Schiffen auch eine Bewertung und Verringerung der Umweltauswirkungen der Hafen- und Logistikinfrastrukturen ermöglichen muss. Für die Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Häfen müssen die Maßnahmen zur Hafenenwicklung schneller umgesetzt werden; allerdings darf dies nicht zu Lasten der Qualität der Umweltbewertungen gehen, und es müssen genaue Vorschriften festgelegt werden, die keine unterschiedliche Auslegung erlauben, die zu Wettbewerbsverzerrungen führen könnte. Eine effiziente Eingliederung der see- und landseitigen (Hafen und Logistik) Tätigkeiten in die Städtepolitik muss ebenfalls als eigenständiges Ziel der europäischen Meerespolitik anerkannt werden;

32. vertritt die Auffassung, dass der Seeverkehr ein Vorbild für die Ökologisierung des Verkehrswesens sein muss, und fordert die Europäische Union auf, Forschung und Innovation zur Verbesserung der Umweltleistung von Schiffen und Häfen mit Nachdruck zu fördern. So sollte z. B. das Thema der Vermeidung schiffsbedingter Gewässerverunreinigungen berücksichtigt werden;

33. verweist darauf, dass für die Durchführung dieser Empfehlungen beträchtliche Mittel verfügbar gemacht werden müssen, und fordert die Europäische Kommission auf, die Kosten für die vorgeschlagenen Maßnahmen zu bewerten, die Finanzierungsmöglichkeiten darzulegen und eine Aufteilung zwischen den verschiedenen Interessenträgern vorzuschlagen. Es gilt umfassendere EU-Finanzhilfen für den Seeverkehr, der insbesondere im Vergleich zum Straßenverkehr ein sehr nachhaltiger Verkehrsträger ist, zur Verfügung zu stellen. Der Ausschuss fordert die Europäische Union auf, sämtliche Initiativen zu ergreifen, die für die Gewährleistung der erforderlichen Finanzmittel der Gemeinschaft notwendig sind;

34. fordert, dass den Investitionen in Häfen und ihre Anbindung an das Hinterland im Rahmen des EU-Haushalts — namentlich Strukturfonds, Haushaltslinie TEN-V und Marco Polo — bei der nächsten Überarbeitung der TEN-V eine höhere Prioritätsstufe eingeräumt wird. Die von den Mitgliedstaaten und der Europäischen Kommission ausgehandelten Kompromisse haben zu einem Ungleichgewicht zu Lasten des Seeverkehrs und der Häfen geführt. In Zukunft muss ein größeres Gleichgewicht zwischen den einzelnen Hafenkategorien (Anerkennung der Bedeutung kleiner und mittlerer Häfen und deshalb Verbesserung ihrer Anbindung) und Regionen (Zentrum — Randlage) sichergestellt werden; sämtliche Finanzinstrumente der EU müssen hierzu beitragen;

35. ist der Ansicht, dass für die Sicherstellung ausgewogener Wettbewerbsbedingungen für die einzelnen Verkehrsträger eine Internalisierung der Kosten (insbesondere der ökologischen Kosten) erfolgen muss. Unterbleibt diese Internalisierung, dürfen die Verkehrsströme im Seeverkehr nicht einzig und allein durch die Binnenmarktvorschriften geregelt werden;

36. betont, dass die Inselregionen, deren Wettbewerbsfähigkeit und Teilnahme am internationalen und innereuropäischen Handel stark vom Seeverkehr abhängig ist, einer differenzierten Unterstützung bedürfen und bekräftigt seine Forderung, dass *„die Inseln im EU-Hoheitsgebiet für einen besseren Zugang zum Binnenmarkt entsprechend an die Hochgeschwindigkeitsseewege angebunden werden“* ⁽⁹⁾;

37. unterstützt die Forderung nach der Einrichtung einer Arbeitsgruppe zur Ermittlung der Möglichkeiten, ein Gleichgewicht zwischen den Arbeitsbedingungen der Seeleute und der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Flotte zu erreichen, und schlägt vor, das Mandat dieser Arbeitsgruppe um die Definition einer „sozialen Mindestnorm“ zu erweitern, um den Faktor „Mensch“ zu einem eigenständigen Entwicklungsfaktor zu machen. Nach Meinung des Ausschusses sind die Aus- und Weiterbildung, die Entwicklung von Fachkompetenzen sowie die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Schiffsbesatzungen der Schlüssel zum Erfolg jedweder Maßnahme, um die Wettbewerbsfähigkeit der Seeverkehrsdienstleistungen, die Sicherheit und die Gefahrenabwehr im Seeverkehr sowie den Umweltschutz zu gewährleisten. Diesbezüglich fordert der Ausschuss die Europäische Union auf, einen spezifischen Mechanismus zur Überwachung und Kontrolle der bestehenden Agenturen (der so genannten Schiffsbesatzungs-Agenturen) einzurichten und sich

⁽⁹⁾ Siehe Stellungnahme des Ausschusses der Regionen *„Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001“*, CdR 119/2006, Ziffer 4.4.

dabei nach dem Vorbild des für die Bildungszentren auf der Grundlage des STCW-Übereinkommens entwickelten Mechanismus auf die Bestimmungen der ILO-Übereinkommen zu stützen;

38. betont ebenso wie die Europäische Kommission die Bedeutung der Bildung für alle maritimen Berufssparten, befürwortet die diesbezüglichen Vorschläge, insbesondere den Vorschlag zur Einrichtung eines Systems nach dem Vorbild des Erasmus-Programms für den maritimen Bereich, empfiehlt, dieses System für die Ausbildung nicht allein der Offiziere, sondern aller jungen Leute, die eine seeverkehrsberufliche Ausbildung absolvieren, anzuwenden und fordert die Europäische Kommission auf, diesen Vorschlag weiter auszuarbeiten, um seine Bedingungen und sein Anwendungsgebiet deutlich zu machen. So sollte insbesondere die Frage geklärt werden, wie dieses System für die Ausbildung nicht allein der Offiziere, sondern aller jungen Leute, die eine seeverkehrsberufliche Ausbildung absolvieren, angewendet werden kann;

39. vertritt die Auffassung, dass die Vorschläge in Bezug auf Humanressourcen, seemännische Praxis und maritimes Fachwissen auf den gesamten maritimen Sektor ausgerichtet sein müssen, einschl. landseitige Tätigkeiten, d. h. Tätigkeiten in Häfen oder in Verbindung mit der Logistik sowie im Vorfeld des Transports oder im Anschluss daran. Daher wäre es zweckdienlich, auf europäischer Ebene einen allgemeinen Rahmen bewährter Verfahren festzulegen, die von allen Akteuren umgesetzt werden sollten; dabei sollten aber auch gewisse Grenzen gezogen werden. So sollte beispielsweise die Selbstabfertigung beim Frachtumschlag verboten werden. Ein derartiger Rahmen ist nur dann denkbar, wenn er ausreichend flexibel angelegt ist und so den Bedingungen jedes einzelnen Hafens angepasst werden kann. Die zweimalige Ablehnung der Richtlinie über die Liberalisierung der Hafendienste hat gezeigt, dass jedweder — *per definitionem* rigide — Legislativvorschlag zum Scheitern verurteilt ist;

40. fordert die Europäische Kommission auf, darzulegen, wie Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Häfen im Zusammenhang mit der Übernahme der Sicherheitsmaßnahmen verhindert werden können;

41. fordert die Europäische Kommission auf, die Maßnahmen zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Häfen in Bezug auf die mit den europäischen Richtlinien eingeführten Verpflichtungen insbesondere im Bereich Sicherheit darzulegen;

42. befürwortet die Vorschläge zur Seeverkehrssicherheit, nimmt die beachtlichen Fortschritte bei der Harmonisierung in diesen Fragen zur Kenntnis und weist darauf hin, dass die vor Kurzem erfolgte Annahme des dritten Maßnahmenpakets für die Seeverkehrssicherheit (Erika III) im Europäischen Parlament Beweis dafür ist, dass eine Harmonisierung der Seeverkehrsvorschriften sehr wohl möglich ist. Der Ausschuss zeigt sich angesichts der steten Zunahme der Größe der Schiffe über die neuen Gefahren im Seeverkehr, insbesondere die Gefahren im Zusammenhang mit Unfällen von Container- oder Chemikalienschiffen, besorgt und fordert die Europäische Kommission auf, die bereits angenommenen oder geplanten Maßnahmen zur Bewältigung dieses Problems zu präzisieren;

43. vertritt die Auffassung, dass die Meerengen, durch die der Großteil des weltweiten Verkehrs abgewickelt wird, in einem gesonderten Ansatz berücksichtigt werden müssen, um das Management dieser Meeresgebiete besser koordinieren zu können. Es handelt sich hierbei um Hochrisiko-Meeressregionen, von deren Risiken auch die lokalen Akteure direkt betroffen sind. Ein Unfall auf hoher See in einer Meerenge wie dem Ärmelkanal könnte erhebliche wirtschaftliche und ökologische Folgen für die

betreffenden Meeresregionen und für ganz Europa nach sich ziehen;

44. verweist darauf, dass die nationalen Praktiken in Bezug auf Zoll- und tierärztliche Kontrolle Wettbewerbsverzerrungen bedingen können, und fordert daher eine stärkere Kontrolle der Umsetzung der Seeverkehrs-Richtlinien durch die Europäische Kommission, um eine ordnungsgemäße Auslegung sicherzustellen;

45. betont die Bedeutung der externen Dimension der Seeverkehrspolitik, insbesondere im Verkehrswesen. Durch die Harmonisierung der Vorschriften für den Betrieb von Schiffen unter den verschiedenen europäischen Flaggen könnte die Stellung der Europäischen Union in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO gestärkt und ein weiterer Schritt zu einer weltweiten Angleichung der Seeverkehrsvorschriften gesetzt werden. Die EU sollte sich in den internationalen Gremien (wie IMO, WTO und ILO) mehr Gehör verschaffen, damit sich der europäische Seeverkehr in einem transparenteren und faireren Wettbewerbsumfeld entwickeln kann. Der Ausschuss ermutigt die Europäische Kommission, ihre Anstrengungen zur Koordinierung der Standpunkte der Mitgliedstaaten in der IMO fortzuführen, und plädiert dafür, dass der EU in der IMO ein Beobachterstatus eingeräumt wird;

46. stellt den für diese Meeresstrategie gewählten zeitlichen Rahmen, und zwar den Zeitraum 2009-2018, in Frage und fordert eine Anpassung dieses Zeitplans (zu einem späteren Zeitpunkt) an die neue Lissabon-Strategie nach 2010;

Seeverkehrsraum ohne Grenzen

47. befürwortet das Ziel, die Verwaltungsverfahren, die die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs in der Europäischen Union beeinträchtigen, ganz oder teilweise abzuschaffen oder zu vereinfachen, wobei gleichzeitig ein hohes Sicherheits- und Umweltschutzniveau gewahrt bleiben muss;

48. begrüßt den Willen der Europäischen Kommission, einen europäischen Seeverkehrsraum ohne Grenzen einzurichten, um den Binnenmarkt im Seeverkehr zu vollenden, bedauert jedoch, dass sie keinerlei Verweis auf einen gemeinsamen europäischen Seeverkehrsraum in ihre Mitteilung aufgenommen hat, der über den Abbau von Verwaltungs- und Steuerhindernissen für diejenigen Schiffe hinausgeht, die ausschließlich zwischen den EU-Häfen verkehren;

49. empfiehlt, die sozialen Aspekte umfassend zu berücksichtigen. Die Europäische Union sollte für eine bessere Einhaltung der internationalen Arbeitsrechts- und Umweltschutzvorschriften sorgen, um weltweit faire Wettbewerbsbedingungen zu wahren. Der Ausschuss erachtet die von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen daher nur als ersten Schritt zur Einrichtung eines echten gemeinsamen Meeresraums der EU und begrüßt in diesem Sinne die möglichen Vorgehensweisen, die die Europäische Kommission in ihrer Mitteilung vom 21. Januar 2009 aufgezeigt hat. Er fordert die Europäische Kommission auf, rasch die nächsten Schritte für die Verwirklichung des gemeinsamen Meeresraumes darzulegen;

50. begrüßt die vorgeschlagenen Leitlinien zu Vereinfachung, Harmonisierung, „Ein-Schalter“-Konzept (Konzept einer einzigen Anlaufstelle für alle Verwaltungstätigkeiten) und elektronischer Datenübermittlung. Nach Meinung des Ausschusses sollten Schiffe, die unter der Flagge eines Mitgliedstaates ausschließlich zwischen EU-Häfen verkehren, keinen strengeren Dokumentationspflichten unterworfen sein als die anderen Verkehrsträger, soweit nicht seeverkehrsspezifische Sicherheitsaspekte dem entgegenstehen;

51. nimmt die bereits unternommenen Anstrengungen zur Vereinfachung der Meldeformalitäten und zur Dematerialisierung zur Kenntnis und begrüßt die Absicht, die Vereinfachung und Angleichung der Verwaltungsverfahren, insbesondere der Zoll- sowie der tierärztlichen und pflanzengesundheitlichen Kontrollen, zwischen den Mitgliedstaaten fortzusetzen;

52. bedauert die unglückliche Formulierung der Europäischen Kommission, dass „die Lotsendienste ein ernsthaftes Problem darstellen (können)“, bekräftigt die Bedeutung der Lotsendienste für die Seeverkehrssicherheit in den Häfen und Hafeneinfahrten und fordert die Europäische Union und die Mitgliedstaaten daher auf, bei der Festlegung des Rahmens für die Erteilung der Bescheinigungen über die Befreiung von der Lotsenannahmepflicht (Pilotage Exemption Certificate — PEC) so strikt wie möglich vorzugehen;

53. fordert die Europäische Kommission auf, alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um Wettbewerbsverzerrungen aufgrund unterschiedlicher Auslegung bei der Anwendung der bereits harmonisierten Verfahren vorzubeugen;

54. befürwortet die Einführung eines „Ein-Schalter“-Konzepts, verweist jedoch darauf, dass hierfür umfassende Investitionen zur entsprechenden Ausrüstung aller einschlägigen Akteure erforderlich sind. Das europäische SafeSeaNet ist von grundlegender Bedeutung für die Rationalisierung und Beschleunigung des Dokumentenaustausches zwischen den Seeverkehrsakteuren. Die Häfen müssen bei ihrer Umrüstung unterstützt werden, um die Wirksamkeit der Dokumentaustauschsysteme und den Erfolg des SafeSeaNet sicherzustellen. Der Ausschuss weist die Europäische Kommission außerdem auf die Folgen einiger der Maßnahmen hin, die sie für kleine und mittlere Häfen vorgeschlagen hat, und fordert sie auf, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, damit diese Vorschläge nicht zu Wettbewerbsverzerrungen führen, die das Gleichgewicht des europäischen Hafengefüges beeinträchtigen könnten;

Leitlinien für staatliche Beihilfen, die die Anschubfinanzierung der Gemeinschaft für Meeresautobahnen ergänzen ⁽¹⁰⁾

55. begrüßt die Initiative der Europäischen Kommission, die Verbindungen zwischen den verschiedenen Regeln für staatliche Beihilfen, die die Anschubfinanzierung der Gemeinschaft für Meeresautobahnen ergänzen, klarzustellen, und betont, dass die staatliche Unterstützung für den Ausbau des Kurzstreckenseeverkehrs unerlässlich und maßgeblich ist. Die Zielsetzung — Entlastung der Straßen und Verringerung der Umweltfolgen des Güterverkehrs — rechtfertigt eine starke staatliche Förderung für Projekte im Bereich der Meeresautobahnen. Diesbezüglich steht zu begrüßen, dass die Möglichkeit der Gewährung staatlicher Beihilfen auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene anerkannt wurde, allerdings darf dieser Ansatz nicht als ausreichende Lösung für die unzureichende Mittelbereitstellung für die Meeresautobahnen seitens der Union angesehen werden;

56. bedauert, dass die von der Europäischen Kommission für die Prüfung der Projekte festgelegten Kriterien in erster Linie auf die kurzfristige Rentabilität des betreffenden Dienstes abzielen, obwohl dieses Ziel nur sehr schwer erreicht werden kann, da einerseits umfassende anfängliche Investitionen erforderlich sind und andererseits die Auslastung der Schiffe relativ unsicher ist. Als Beispiel hierfür sei die Erfahrung der Häfen von Toulon und Civitavecchia (Rom) im Zeitraum 2005-2008 genannt;

57. kritisiert, dass keinerlei umfassenden Überlegungen über die Art der Tätigkeiten und Investitionen angestellt wurden, die

für die Gewährung europäischer Fördermittel in Frage kommen, zumal die in den letzten Jahren erlassenen Rechtsvorschriften nicht die erhofften Erfolge gebracht haben. Die vorgeschlagenen Finanzierungsmechanismen sind nicht nur sehr komplex, sondern scheinen teilweise auch unangemessen bzw. von geringem Nutzen angesichts der Anforderungen im Zusammenhang mit der Aufnahme eines Dienstes auf den Meeresautobahnen;

58. schlägt vor, dass die von einem Seeverkehrsunternehmen gebauten oder erworbenen Schiffe, die auf einer Meeresautobahn zum Einsatz kommen, trotz ihres „mobilen Charakters“ ausnahmsweise als Infrastruktur behandelt werden können. Auf diese Weise könnten staatliche Beihilfen für diese Schiffe wie im Falle einiger Straßen- und Eisenbahninvestitionen gewährt werden. Allerdings sollte dies gemäß der Rechtsprechung des EuGH und insbesondere den Urteilen in den Rechtssachen Ferring (Rechtssache C-53/00) und Altmark (Rechtssache C-280/00) zu keinerlei Finanzhilfen für den Betrieb dieser Schiffe führen, die über die finanzielle Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen hinausgehen. Angesichts der mit dem Konzept der Meeresautobahnen verbundenen ökologischen Aspekte müssen außergewöhnliche Maßnahmen in Betracht gezogen werden. Die zu erwartenden Auswirkungen der Verkehrsverlagerung von der Straße auf den Seeweg würden nur dann greifen, wenn diese Verlagerung auch wirklich wirksam wird. In diesem Sinne erscheint ein Finanztransfer im Vorgriff auf die Verkehrsverlagerung sicherlich zweckdienlich;

59. bringt seine Hoffnung zum Ausdruck, dass private Akteure (Reeder, Logistik- und Verkehrsunternehmer usw.), die ausschlaggebend für die Verwirklichung der Meeresautobahnen sind, umfassend in eine tiefgehende Analyse der Gründe eingebunden werden, die ihre Zurückhaltung in Bezug auf die Aufnahme eines Dienstes auf den Meeresautobahnen erklären;

60. fordert diesbezüglich, dass die von den Mitgliedstaaten eingerichteten Gremien zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs (Nationale Kompetenzzentren) besser anerkannt und ihre Aufgaben ausgebaut werden. Hierfür müssen ihre Human- und Finanzressourcen erheblich aufgestockt werden, z. B. im Rahmen von Partnerschaftsübereinkommen mit den maritimen regionalen Gebietskörperschaften und den privaten Akteuren der Transportkette (Reeder, Logistik- und Verkehrsunternehmer usw.);

61. vertritt die Auffassung, dass die Regeln für staatliche Beihilfen, die die Anschubfinanzierung der Gemeinschaft für Meeresautobahnen ergänzen, der Verständlichkeit halber in das Dokument über die Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr aufgenommen hätten werden sollen;

62. fordert die Europäische Kommission ganz allgemein auf, die Möglichkeit einer generellen Anpassung der Regeln für staatliche Beihilfen und Finanzhilfen der EU für den Ausbau der Meeresautobahnen zu prüfen;

63. teilt den Standpunkt der Europäischen Kommission, dass es „für potenzielle Projektteilnehmer von entscheidender Bedeutung [ist], dass ein bestimmter Beitrag an öffentlichen Mitteln im Voraus festgelegt wird, mit dem sie rechnen können“. Die Vorschriften über Abschlagszahlungen können ebenfalls ein Hindernis für die Wirtschaftsakteure sein, da sie Gefahr laufen, nach Abschluss der Projekte Finanzhilfen zurückzahlen zu müssen, sollten deren Ziele nicht erreicht worden sein. Der Ausschuss befürwortet die Idee, dass staatliche Beihilfen für Meeresautobahnen an die

⁽¹⁰⁾ Siehe 2008/C 317/8.

Verwirklichung konkreter Ziele gekoppelt sein müssen, schlägt jedoch vor, dass die Europäische Kommission die Möglichkeit prüft, bei der Durchführung von Projekten für Meeresautobahnen gestaffelte Ziele für die Weitergewährung staatlicher Beihilfen festzulegen;

64. fordert die Europäische Kommission auf, weitreichende Informationskampagnen über offizielle Veröffentlichungen hinaus zu starten, um die Unternehmer von der Zweckdienlichkeit ihrer Politik zu überzeugen und gleichzeitig ihre Entschlossenheit zu demonstrieren, die große Herausforderung einer Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf den Seeweg durch angemessene Maßnahmen im Einklang mit dem Engagement für eine nachhaltige Entwicklung anzugehen, dabei jedoch dafür Sorge zu tragen, jedweder Wettbewerbsverzerrung vorzubeugen;

Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft

65. anerkennt, dass die Vereinfachung der Verwaltungsverfahren durch die weite Verbreitung der elektronischen Informationsübertragung und die Rationalisierung der Meldeformalitäten dazu beiträgt, den Seeverkehr attraktiver zu gestalten;

66. weist darauf hin, dass diese Maßnahmen sich auch positiv auf die Umwelt- und Seeverkehrssicherheit auswirken, da der Verwaltungsaufwand für die Besatzungen verringert wird und diese sich auf ihre Wachaufgaben konzentrieren können. Außerdem verfügen die Behörden aufgrund der elektronischen Datenübertragung in Echtzeit über die erforderlichen Informationen, um bei Unfällen angemessen und verhältnismäßig reagieren zu können;

67. befürwortet die Entscheidung für eine stufenweise Angleichung, mit der die Verknüpfung und Kohärenz mit dem Zeitplan der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO sichergestellt wird, die das geeignete Forum für derartige Fragen bleibt; dies wird insbesondere durch den Vorschlag für die vorübergehende Verwendung eines EU-Formulars veranschaulicht, mit dem die Angaben zur Gefahrenabwehr bis zur Festlegung eines entsprechenden internationalen Formulars angeglichen werden sollen. Der Ausschuss unterstützt diesbezüglich die Forderung, dass „die Delegationen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union in den Sitzungen des FAL-Ausschusses darauf hinwirken [müssen], dass die Formulare des FAL-Übereinkommens und die nach geltendem Gemeinschaftsrecht vorgeschriebenen Formulare einander angeglichen werden“;

68. unterstützt die allgemeine Einführung elektronischer Datenübermittlungssysteme für den Datenaustausch vor dem 15. Februar 2013, betont jedoch, dass für die entsprechende Ausstattung der gesamten Seeverkehrskette erhebliche Investitionen erforderlich sind. Für kleine Häfen ist die Entwicklung eines Datenübermittlungssystems mit enormen Kosten verbunden. Der Ausschuss fordert die Europäische Kommission daher auf, darzulegen, welche Finanzmittel in diesem Rahmen gewährt werden können;

69. teilt den Standpunkt der Europäischen Kommission, dass die Vereinfachung und Angleichung der Verwaltungsformalitäten und -dokumente für die Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs von großer Bedeutung ist, und begrüßt in diesem Zusammenhang die Befreiung von der Verwendung der FAL-Formulare für Schiffe, die ausschließlich zwischen EU-Häfen verkehren. Wo möglich, sollte der internationale Kodex für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS) im Hinblick auf die im Kurzstreckenseeverkehr tätigen Unternehmen angepasst werden;

70. bedauert, dass die Frage der Bekämpfung der illegalen Einwanderung, die die Hafenbetriebsverfahren deutlich verlangsamt und erhebliche Kosten für bestimmte Gebiete nach sich zieht, nicht angesprochen wurde;

71. fordert außerdem die Annahme des internationalen Übereinkommens über den Such- und Rettungsdienst auf See (SAR-Übereinkommen) und des internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen) in ihrer Gesamtheit durch alle Mitgliedstaaten. In diesen Übereinkommen sind gemeinsame Bestimmungen über die Verpflichtungen in Bezug auf Rettungs- und Hilfsmaßnahmen im europäischen Seegebiet für Schiffbrüchige oder Seefahrende, denen Schiffbruch droht oder die im Stich gelassen wurden, für die internationale Staatengemeinschaft insgesamt festgelegt. Der Ausschuss ist der Ansicht, dass die Annahme dieser Vorschriften mit einem solidarischen Ansatz auf europäischer Ebene verknüpft werden muss, da die Bewältigung der illegalen Einwanderung auf dem Seeweg nicht ausschließlich auf die Mitgliedstaaten abgewälzt werden darf, die eine der Migration besonders ausgesetzte Seegrenze haben, betont jedoch gleichzeitig, dass die Anstrengungen zur Verbesserung der Such- und Rettungsmaßnahmen für Migranten und Flüchtlinge in Seenot nur ein Aspekt des viel weitreichenderen Problems der illegalen Einwanderung auf dem Seeweg sind.

Brüssel, den 17. Juni 2009

Der Präsident

des Ausschusses der Regionen

Luc VAN DEN BRANDE