



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 5. Juni 2020
(OR. en)

8648/20

MAR 80
OMI 34
ENV 335
CLIMA 109
SOC 397
DIGIT 43
TRANS 243

BERATUNGSERGEBNISSE

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Delegationen
Nr. Vordok.:	7976/20 8001/20
Betr.:	Schlussfolgerungen des Rates zum Thema „Der EU-Schiffsverkehrssektor – Zukunftsperspektiven: <i>Hin zu einem CO₂-neutralen, unfallfreien, automatisierten und wettbewerbsfähigen EU-Schiffsverkehrssektor</i> “

Die Delegationen erhalten anbei die Schlussfolgerungen des Rates zum Thema „Der EU-Schiffsverkehrssektor – Zukunftsperspektiven: *Hin zu einem CO₂-neutralen, unfallfreien, automatisierten und wettbewerbsfähigen EU-Schiffsverkehrssektor*“, die der Rat am 5. Juni 2020 im Wege des schriftlichen Verfahrens gebilligt hat.

SCHLUSSFOLGERUNGEN DES RATES

zum Thema

„Der EU-Schiffsverkehrssektor – Zukunftsperspektiven:

***Hin zu einem CO₂-neutralen, unfallfreien, automatisierten und wettbewerbsfähigen
EU-Schiffsverkehrssektor“***

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

GESTÜTZT AUF

1. die Schlussfolgerungen des Rates vom 5. Juni 2014 zum Thema „Zwischenbewertung der Seeverkehrspolitik der EU bis 2018 und Ausblick auf 2020“¹;
2. die Schlussfolgerungen des Rates vom 8. Juni 2017 zum Thema „Prioritäten für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2020: Wettbewerbsfähigkeit, Reduzierung der CO₂-Emissionen, Digitalisierung im Hinblick auf globale Vernetzung, einen effizienten Binnenmarkt und ein maritimes Cluster von Weltrang“²;
3. die Schlussfolgerungen des Rates vom 3. Dezember 2018 um Thema „Die Binnenschifffahrt – ihr Potenzial erkennen und fördern“³;
4. den Bericht der Kommission über die Umsetzung der Seeverkehrspolitik 2009-2018⁴;
5. den Zwischenbericht der Kommission über die Durchführung des Aktionsprogramms NAIADES II zur Förderung der Binnenschifffahrt⁵;

¹ Dok. 10041/14.

² Dok. 9976/17.

³ Dok. 15144/18.

⁴ Dok. 12829/16.

⁵ Dok. 12350/18.

IN WÜRDIGUNG des vom kroatischen Vorsitz am 11. März 2020 in Opatija (Kroatien) erfolgreich veranstalteten informellen Treffens der für den Seeverkehr zuständigen Ministerinnen und Minister, auf dem eine Vision für einen CO₂-neutralen, unfallfreien, automatisierten und wettbewerbsfähigen Schiffsverkehrssektor mit Arbeitskräften mit dem aktuellen Stand entsprechender Ausbildung und Qualifikation, der für das Wohlergehen der Europäischen Union von entscheidender Bedeutung ist, dargelegt wurde;

UNTER HINWEIS AUF die entscheidende und strategische Bedeutung der Schifffahrt, der Binnenschifffahrt und der damit verbundenen Dienstleistungen für die Versorgung mit grundlegenden Gütern sowie für die Gesundheit, das Wohlergehen und die Lebensqualität der EU-Bürgerinnen und -Bürger;

UNTER HERVORHEBUNG der entscheidenden Rolle der europäischen Schifffahrt während der COVID-19-Pandemie, da mit ihr sichergestellt wird, dass ein regelmäßiger Handelsfluss auf dem Seeweg besteht und die Lieferketten so reibungslos wie möglich funktionieren, damit den EU-Bürgerinnen und -Bürgern und den zentralen Industriezweigen grundlegende Dienstleistungen, Güter und Arzneimittel durchgehend zur Verfügung stehen; IN ANBETRACHT der Tatsache, dass diese Rolle für die EU von höchster Bedeutung ist, und unter BEKRÄFTIGUNG vor diesem Hintergrund, dass der EU-Schiffsverkehrssektor von strategischem Interesse für die Integrität der Versorgung der EU ist; IN ANERKENNUNG DESSEN, dass die Rolle der Seeleute und der Arbeitskräfte in der Binnenschifffahrt, einschließlich ihres Rechts auf faire Behandlung, in dieser Hinsicht entscheidend ist, und dass die negativen sozioökonomischen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Schiffsverkehrssektor abgemildert werden müssen;

UNTER ERNEUTEM HINWEIS AUF die zentrale Rolle des Schiffsverkehrs für die Schaffung von Arbeitsplätzen und die Stärkung der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit Europas sowie als wesentlicher Beitrag zum BIP der Europäischen Union;

UNTER BEKRÄFTIGUNG der Tatsache, dass der europäische Schiffsverkehrssektor vor großen Herausforderungen steht und weitere Maßnahmen erforderlich sind, um eine attraktive und nachhaltige, intelligente, sichere und soziale qualitätsorientierte Schifffahrt aufrechtzuerhalten und weiterzuentwickeln;

UNTER HERVORHEBUNG, dass die Kommission, die Mitgliedstaaten und die Interessenträger die in der Erklärung von Opatija festgelegten politischen Prioritäten uneingeschränkt berücksichtigen sollten, wenn sie Maßnahmen zur Unterstützung des Schiffsverkehrs ergreifen —

BILLIGT den Inhalt der „Erklärung von Opatija“ zum Thema „Der EU-Schiffsverkehrssektor – Zukunftsperspektiven: Hin zu einem CO₂-neutralen, unfallfreien, automatisierten und wettbewerbsfähigen EU-Schiffsverkehrssektor“ und ERKENNT die Erklärung als wesentlichen Beitrag zur Schiffsverkehrspolitik der EU für den Zeitraum nach 2020 AN;

APPELLIERT an die Kommission und die Mitgliedstaaten, in enger Kooperation mit anderen Organen und Einrichtungen der EU und mit der Industrie und den Sozialpartnern zusammenzuarbeiten, um geeignete Initiativen zu ergreifen und Etappenziele festzulegen und sich dabei im Hinblick auf die Weiterentwicklung und Umsetzung der Schiffsverkehrspolitik der EU für den Zeitraum nach 2020 auf die „Erklärung von Opatija“ zu stützen.

Der EU-Schiffsverkehrssektor – Zukunftsperspektiven:

Hin zu einem CO₂-neutralen, unfallfreien, automatisierten und wettbewerbsfähigen

EU-Schiffsverkehrssektor

Wir, die für Schifffahrt, d. h. Seeschifffahrt und Binnenschifffahrt, zuständigen Ministerinnen und Minister, unter dem Vorsitz von Oleg Butković, Minister für Meer, Transport und Infrastruktur der Republik Kroatien, und in Anwesenheit von Adina-Ioana Vălean, Mitglied der Kommission für Mobilität und Verkehr, anlässlich des informellen Ministertreffens am 11. März 2020 in Opatija —

- unter **BETONUNG** der entscheidenden und strategischen Rolle des Schiffsverkehrs für die Wirtschaft der EU, den weltweiten Handel und die weltweite Vernetzung sowie seiner Bedeutung für das Funktionieren des Binnenmarkts;
- unter **HERVORHEBUNG** der Führungsrolle der EU bei der Bereitstellung sicherer, nachhaltiger und effizienter Dienstleistungen und Tätigkeiten im Schiffsverkehr mit hohen Arbeitsstandards;
- unter **HINWEIS DARAUF**, dass saubere, nachhaltige und sichere Meere und Ozeane von grundlegender Bedeutung für den weltweiten Freihandel, für die Wirtschaft der EU und für ihre Bürgerinnen und Bürger sind;
- in **ANERKENNUNG** dessen, dass dringend Maßnahmen zur Bewältigung der großen Herausforderungen im Hinblick auf den Klimawandel und die ökologische Nachhaltigkeit ergriffen werden müssen, einschließlich der Anpassung der Häfen und Binnenschifffahrtsinfrastruktur und ihrer Integration in die Versorgungskette, und dass geprüft werden muss, wie die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors weiter gestärkt werden kann;
- unter **BETONUNG**, wie wichtig der digitale Wandel im Schiffsverkehrssektor und für die Weiterentwicklung des Welthandels und der Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union in der Welt sowie für die Stärkung des Binnenmarkts ist, und in Anerkennung dessen, dass Anforderungen an Transparenz, Haftung und Rechenschaftspflicht für das Funktionieren und den Betrieb automatisierter Systeme festgelegt werden müssen;
- in **ANBETRACHT** der Herausforderungen für den Schiffsverkehrssektor im Zusammenhang mit der notwendigen Einführung neuer energieeffizienter Technologien;

- in **ANERKENNUNG** der Bedeutung einer angemessenen Aus- und Weiterbildung und des lebenslangen Lernens der Seeleute und der Arbeitskräfte in der Binnenschifffahrt in dem sich rasch wandelnden Umfeld des Schiffsverkehrs;
- in **BEKRÄFTIGUNG** des Ziels, die langfristige Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Schifffahrt auf den globalen Seeverkehrsmärkten vor dem Hintergrund wachsender protektionistischer Tendenzen und restriktiver Maßnahmen zu unterstützen;
- in **ANERKENNUNG** der Tatsache, dass die politischen Ziele einer umweltfreundlichen und sicheren Schifffahrt durch eine wirksame Zusammenarbeit zwischen den Aufsichtsbehörden und der Industrie und dem ausreichenden Zugang der Industrie zu den Finanzmärkten und angemessenen Finanzierungen erreicht werden können;
- unter **BERÜCKSICHTIGUNG** der Beratungen auf der Ministerkonferenz auf hoher Ebene zum Seeverkehr, die am 10. März 2020 in Opatija stattgefunden hat;
- unter **HINWEIS AUF** die Schlussfolgerungen des Rates zum Thema „Prioritäten für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2020: Wettbewerbsfähigkeit, Reduzierung der CO₂-Emissionen, Digitalisierung im Hinblick auf globale Vernetzung, einen effizienten Binnenmarkt und ein maritimes Cluster von Weltrang“ und zum Thema „Die Binnenschifffahrt – ihr Potenzial erkennen und fördern“ —

SIND ÜBEREINGEKOMMEN, AUF FOLGENDES HINZUARBEITEN:

Einen CO₂-neutralen und schadstofffreien Schiffsverkehrssektor

- 1.1 **BEGRÜßEN** die Mitteilung der Kommission über den europäischen Grünen Deal, mit der die Fortschritte auf dem Weg zu einem vollständig nachhaltigen EU-Schiffsverkehrssektor in einer gerechten und wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft, in der 2050 keine Netto-Treibhausgasemissionen entstehen und das Wirtschaftswachstum von der Ressourcennutzung entkoppelt ist, beschleunigt werden sollen; **BEGRÜßEN** alle bestehenden nationalen Strategien und Initiativen zur Dekarbonisierung des Schiffsverkehrssektors; **BEFÜRWORTEN** Synergien zwischen internationalen, europäischen und nationalen Initiativen und Bemühungen, um den Übergang zu einem CO₂-neutralen Schiffsverkehrssektor zu beschleunigen;
- 1.2 **WEISEN DARAUF HIN**, dass die politische Reaktion auf den europäischen Grünen Deal als Gelegenheit genutzt werden sollte, um die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Schiffsverkehrssektors weiter zu stärken und zu Wachstum und Wohlstand in Europa beizutragen; **HEBEN HERVOR**, dass jede Maßnahme, die auf CO₂-Neutralität abzielt, flaggenreutral sein muss, wobei gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten sind und eine Verlagerung von CO₂-Emissionen zu vermeiden ist;

- 1.3 **BETONEN**, dass Maßnahmen zur Eindämmung des Klimawandels auf globaler Ebene für die internationale Schifffahrt von größter Bedeutung sind und priorisiert werden sollten, einschließlich einer konsequenten und wirksamen Durchsetzung auf globaler Ebene mit dem Ziel, gleiche Wettbewerbsbedingungen aufrechtzuerhalten; **WEISEN DARAUF HIN**, dass weitere Arbeiten innerhalb der IMO zur Verwirklichung des Emissionsreduktionsziels bis 2050 in Verbindung mit einer Vision für eine vollständige Dekarbonisierung wichtig sind; **UNTERSTÜTZEN** eine rechtzeitige und wirksame Umsetzung der ersten IMO-Strategie zur Verringerung der Treibhausgasemissionen von Schiffen und ihre bevorstehende Überprüfung;
- 1.4 **BETONEN** die Verpflichtung für den Seeverkehr, die weltweiten Schwefelgrenzwerte wirksam umzusetzen;
- 1.5 **BEFÜRWORTEN** die Forschung, die Entwicklung, die Finanzierung und den Einsatz von emissionsfreien Schiffen im Kurzstreckenseeverkehr und der Binnenschifffahrt in naher Zukunft;
- 1.6 **ERKENNEN** die Notwendigkeit **AN**, die Entwicklung verschiedener alternativer Kraftstoffe zur Verwendung in allen Segmenten des Schiffsverkehrs zu unterstützen und eine angemessene Finanzierung von Forschung und Entwicklung durch öffentliche, private und EU-Finanzierungsinstrumente und Finanzhilfen sicherzustellen, um saubere alternative Kraftstoffe, einschließlich Flüssigerdgas (LNG) als Übergangskraftstoff, und die damit verbundene Infrastruktur, innovative Technologien und nachhaltige Schiffskonzepte verfügbar zu machen; **UNTERSTÜTZEN** die geplante Partnerschaft für den emissionsfreien Schiffsverkehr im Rahmen der Fazilität „Horizont Europa“ zur Entwicklung und zum Einsatz alternativer Antriebssysteme und Kraftstoffsysteme für den Schiffsverkehr und zur Dekarbonisierung des Schifffahrtssektors;
- 1.7 **BEGRÜßEN** den Vorschlag der Kommission zur Einrichtung eines Mechanismus für einen gerechten Übergang, mit dem auch die Umgestaltung von Gebieten unterstützt werden könnte, die im Zusammenhang mit dem Übergang zu einer CO₂-neutralen Wirtschaft in gerechter und inklusiver Weise, bei dem niemand zurückgelassen wird, die größten sozialen und wirtschaftlichen Herausforderungen bewältigen müssen;
- 1.8 **BEKRÄFTIGEN** ihre **UNTERSTÜTZUNG** der klaren Vision für umweltfreundliche und CO₂-neutrale Häfen, einschließlich der Verwendung von LNG als Übergangskraftstoff, der Bereitstellung von Onshore-Stromversorgung, alternativen Kraftstoffen, geeigneten Auffangeinrichtungen für Abfälle von Schiffen sowie der Eisenbahn- und Binnenschifffahrtsverbindungen zum Hinterland, der Verringerung der Luft- und Wasserverschmutzung und des Schutzes der Biodiversität, ohne dass dabei die Sicherheit beeinträchtigt wird;

- 1.9 **BETONEN**, dass CO₂-neutrale Hafenaktivitäten durch die Förderung umweltfreundlicher Initiativen in den Bereichen Hafenbetrieb, Schiffe und industrielle Energieerzeugung entwickelt werden müssen;
- 1.10 **UNTERSTÜTZEN** die laufenden Bemühungen der Vertragsparteien des Übereinkommens von Barcelona, im Jahr 2022 einen Vorschlag auf IMO-Ebene zur Ausweisung eines SO_x-Emissions-Überwachungsgebiets im gesamten Mittelmeerbecken unter Beteiligung der EU-Mitgliedstaaten und der Anrainer-Drittstaaten vorzulegen, um Emissionen aus der Schifffahrt zu minimieren und einen erheblichen Nutzen für Gesundheit und Umwelt zu erzielen; **PRÜFEN** die Möglichkeit, auf EU-Finanzierungsmechanismen zurückzugreifen, um die Schaffung dieses Gebiets zu unterstützen; **BEACHTEN** bei ihren Erwägungen zu weiteren Arbeiten die vorliegenden Studien zu anderen Schadstoffen aus dem Seeverkehr im Mittelmeerbecken;
- 1.11 **WEISEN DARAUF HIN**, dass bis spätestens Ende 2020 ein Folgeprogramm zu NAIADES II eingeleitet werden muss, um die Kontinuität der Maßnahmen zu gewährleisten, und **UNTERSTÜTZEN** die Kommission darin, ein solches Programm zu entwickeln, um die ökologische Nachhaltigkeit und die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt und der damit verbundenen Infrastruktur weiter zu verbessern und so zum Ziel der Verkehrsverlagerung gemäß der Mitteilung über den Grünen Deal beizutragen;
- 1.12 **STELLEN FEST**, wie wichtig die Sicherung der Klimaverträglichkeit, die Stärkung der Resilienz, die Prävention und die Vorsorge im Zusammenhang mit der Anpassung der Schifffahrt an den Klimawandel sind;

Digitalen Wandel

- 2.1 **SIND UNS** der Möglichkeiten **BEWUSST**, die der digitale Wandel im Schiffsverkehrssektor bietet und die einen nahtlosen multimodalen Verkehr ermöglichen; **UNTERSTÜTZEN** die laufenden Arbeiten auf europäischer und internationaler Ebene im Zusammenhang mit der weitgehenden Automatisierung des Seeverkehrs und autonomen Schiffen und **BEFÜRWORTEN** die Arbeit der IMO und des CESNI zur Schaffung eines angemessenen zielorientierten und technologieneutralen Rechtsrahmens sowie einschlägiger technischer Standards für den sicheren Betrieb von autonomen Schiffen, einschließlich Initiativen zur Erleichterung des parallelen Betriebs nicht autonomer und autonomer Schiffe;
- 2.2 **UNTERSTÜTZEN** die Entwicklung eines vollständig digitalen Verwaltungsumfelds für den Schiffsverkehr, das die Kosten für die Betreiber senken und die Effizienz und Wirksamkeit der Verwaltungen steigern wird, wobei gleichzeitig die Vertraulichkeit der Daten zu gewährleisten und gegebenenfalls das Konzept der TEN-V-Korridore zu berücksichtigen ist;

- 2.3 **FÖRDERN** – auch über mögliche entsprechende Gesetzesänderungen – die Einführung digitaler Dienstleistungen, elektronischer Zertifikate für die Registrierung von Seeschiffen, die unter der Flagge von EU-Mitgliedstaaten fahren, und der elektronischen Überprüfung von Zertifikaten für Seeschiffe und Seeleute als Option im Zusammenhang mit Hafenstaatkontrollverfahren und **BEFÜRWORTEN** die Einführung elektronischer Unterlagen zu Besatzungen und Schiffen sowie den Einsatz digitaler Dienste für die Binnenschifffahrt;
- 2.4 **HEBEN HERVOR**, dass die vollständige und fristgerechte Umsetzung der Verordnung zur Einrichtung eines europäischen Umfelds zentraler Meldeportale für den Seeverkehr eine harmonisierte, schnelle und vollständige Erfüllung der Meldeformalitäten, auch in Bezug auf Frachtinformationen, durch die Anmelder ermöglichen wird, was die Aussicht auf einen europäischen Seeverkehrsraum ohne Grenzen und auf die Steigerung der Effizienz und Attraktivität des Seeverkehrs sowie seine reibungslose Integration mit anderen Verkehrsträgern und eine gesteigerte Interoperabilität der Datenaustauschsysteme im Rahmen der gesamten Logistikkette eröffnet; **FÖRDERN** ähnliche Initiativen auf globaler Ebene;
- 2.5 **UNTERSTÜTZEN** die Digitalisierung der Meldeformalitäten in Häfen, die notwendig ist, um die Vorteile des europäischen Umfelds zentraler Meldeportale für den Seeverkehr voll auszuschöpfen;
- 2.6 **BETONEN**, dass auf einen vernetzten, kooperativen und automatisierten Binnenschiffsverkehr hingearbeitet werden muss, der in das digitale Verkehrsökosystem integriert ist;
- 2.7 **ERKENNEN AN**, dass die oben genannten Schritte unternommen werden sollten, um die Maßnahmen zu Open-Source-Daten und Datenaustausch, einheitlicher Datenlieferung sowie beschleunigten Innovations- und Normungsprozessen, die für die Interoperabilität und die Datenwirtschaft erforderlich sind, aufrechtzuerhalten und auszuweiten und gleichzeitig die Datensicherheit zu gewährleisten; **EMPFEHLEN** den Datenaustausch mit fairen Nutzerrechten, um gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Akteure zu schaffen und Innovationen und neue Dienste auf der Grundlage einer effizienten Datennutzung zu ermöglichen;
- 2.8 **BETONEN**, dass ein hohes Maß an Cybersicherheit im Schiffsverkehrssektor gewährleistet werden muss; **UNTERSTÜTZEN** die Arbeit auf EU-Ebene und internationaler Ebene;

- 2.9 **HALTEN** die Entwicklung eines digitalen Fahrplans für den Schiffsverkehr bis 2021, der einen integrierten und harmonisierten Ansatz für die Digitalisierung des Schiffsverkehrs ermöglicht, für äußerst wichtig; **FORDERN** kohärente Maßnahmen und Anstrengungen vonseiten der Kommission, der Mitgliedstaaten und der Industrie, um den digitalen Wandel zu erleichtern;

Kompetenzen und Ausbildung der künftigen Seeleute und Arbeitskräfte in der Binnenschifffahrt

- 3.1 **RUFEN** die Kommission und die Mitgliedstaaten **AUF**, ihre Bemühungen auf IMO-Ebene um eine ehrgeizige Überprüfung des STCW-Übereinkommens als Reaktion auf die derzeitigen Herausforderungen und die gestiegenen technologischen Anforderungen und Entwicklungen zu verstärken, wobei dem Ausbau der erforderlichen Fähigkeiten für Seeleute Rechnung zu tragen ist;
- 3.2 **BEKRÄFTIGEN**, wie wichtig der europäische soziale Dialog für die Aufrechterhaltung attraktiver Arbeitsbedingungen und eines angemessenen Sozialschutzes für Seeleute und Arbeitskräfte in der Binnenschifffahrt ist, indem unter anderem das Seearbeitsübereinkommen und die entsprechende Vereinbarung mit den Sozialpartnern wirksam angewandt werden; **BEFÜRWORTEN** Maßnahmen zur Erhaltung gleicher sozialer Bedingungen;
- 3.3 **UNTERSTÜTZEN** die Weiterentwicklung der CESNI-Standards, um die erforderlichen Fähigkeiten der Besatzungsmitglieder an Bord von Binnenschiffen zu erhalten;
- 3.4 **ERMUTIGEN** die Kommission und die Mitgliedstaaten, die Zusammenarbeit zwischen Industrie, Bildungs- und Berufsbildungsanbietern zu verbessern, auch in Bezug auf die Ausbildung an Bord, um sicherzustellen, dass europäische Seeleute und Arbeitskräfte in der Binnenschifffahrt über die Fähigkeiten verfügen, die im sich rasch wandelnden Umfeld des Schiffsverkehrs erforderlich sind; **UNTERSTÜTZEN** Initiativen zur Förderung und Verbesserung des Images des Sektors, zur Verbesserung der Beschäftigungsmöglichkeiten an Bord und an Land, zur Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung der allgemeinen und beruflichen Bildung und der Bewertung im Hinblick auf die Anpassung an neue Technologien sowie zur Förderung der Attraktivität der Berufe im Schiffsverkehrssektor für junge Frauen und Männer;
- 3.5 **UNTERSTÜTZEN** Initiativen zur Stärkung der Rolle von Frauen im Schiffsverkehrssektor;

- 3.6 **ERKENNEN AN**, dass die Überprüfung von an Seeleute ausgestellten Befähigungszeugnissen und Dienstvermerken entscheidend ist, um rechtswidrige Praktiken im Zusammenhang mit der Ausstellung solcher Zeugnisse zu verhindern und die Hafenstaatskontrolle zu unterstützen;
- 3.7 **BETONEN**, wie wichtig ein sicherer Schiffsverkehrssektor ist, wobei die ernste Bedrohung hervorgehoben wird, die Piraterie und bewaffnete Raubüberfälle auf See für die Sicherheit und das Wohlergehen von Seeleuten, den Welthandel, den Seeverkehr und die regionale Wirtschaftsentwicklung darstellen, und die entscheidende Rolle der internationalen Zusammenarbeit bei der Bekämpfung solcher Handlungen unterstrichen wird;

Unfallfreien Schiffsverkehr

- 4.1 **BETONEN**, wie wichtig es ist, eine Sicherheitskultur im Seeverkehr mit null Unfällen bis 2050 auf der Grundlage einer „Redlichkeitskultur“ zu schaffen und zu fördern, und **FORDERN** die Kommission und die Mitgliedstaaten **AUF**, die Synergien, die sich aus dem ökologischen und digitalen Wandel im Schifffahrtssektor ergeben werden, voll auszuschöpfen;
- 4.2 **BEGRÜßEN** die Schlussfolgerungen und Empfehlungen im Rahmen der Eignungsprüfung der Rechtsvorschriften über den Seeverkehr und **ERMUTIGEN** die Kommission, erforderlichenfalls Folgemaßnahmen zur Verbesserung des derzeitigen Sicherheitsniveaus zu erwägen;
- 4.3 **ERKENNEN** die zentralen Rolle der EMSA bei der Leistung von Hilfe für die Kommission und Unterstützung für die Mitgliedstaaten bei der wirksamen Erfüllung ihrer Verpflichtungen als Flaggen-, Hafen- und Küstenstaaten **AN** und **ERMUTIGEN** die Kommission, Optionen für eine weitere Verbesserung der Fähigkeiten der EMSA bei der Wahrnehmung ihrer technischen und operativen Aufgaben im Bereich Sicherheit, Gefahrenabwehr und Nachhaltigkeit in der Schifffahrt der EU zu prüfen;
- 4.4 **BETONEN**, dass es sinnvoll wäre, Daten über Unfälle auf Binnenwasserstraßen auf europäischer Ebene zu erheben, um die Vorschriften und Standards erforderlichenfalls zu verbessern;
- 4.5 **ERKENNEN** die zentrale Rolle des CESNI bei der Unterstützung der EU und ihrer Mitgliedstaaten bei der Bereitstellung von Standards für die technischen Anforderungen von Binnenschiffen, die beruflichen Qualifikationen und die Informationstechnologie **AN** und **EMPFEHLEN**, bei der Erhebung von Daten über Unfälle auf Binnenwasserstraßen auf EU-Ebene auf das Fachwissen des CESNI zurückgreifen, um die Vorschriften und Standards erforderlichenfalls zu verbessern;

- 4.6 **BETONEN** in Bezug auf die Sicherheit und den Schutz des menschlichen Lebens und der Umwelt die Bedeutung der Ratifizierung internationaler Meeresübereinkommen, wie des Übereinkommens von Kapstadt von 2012 zur Durchführung des Torremolinos-Protokolls von 1993 zum Internationalen Übereinkommen von Torremolinos von 1977 über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen, des Protokolls von 2010 zum Internationalen Übereinkommen über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See (HNS-Übereinkommen von 2010), des internationalen Übereinkommens von Hongkong über das sichere und umweltverträgliche Recycling von Schiffen sowie des Übereinkommens der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst für Personal an Bord von Fischereifahrzeugen (STCW-F-Übereinkommen);

Einen EU-Schiffsverkehrssektor, der weltweit führend ist

- 5.1 **SIND SICH BEWUSST**, dass die EU mit unlauteren Handelspraktiken und einem begrenzten Marktzugang in bestimmten Drittländern konfrontiert ist, und **BETONEN**, dass ein koordiniertes Vorgehen erforderlich ist, um die maritimen Interessen der EU zu schützen und gemeinsam den freien und gegenseitigen Zugang zu internationalen Seeverkehrsdiensten zu fördern; **FORDERN** die Kommission und die Mitgliedstaaten **AUF**, ihre Bemühungen um die Aufrechterhaltung weltweit gleicher Wettbewerbsbedingungen auf der Grundlage hoher internationaler Standards für Sicherheit, Umwelt, Qualifikationen und Arbeitsbedingungen zu intensivieren und so die Voraussetzungen für einen florierenden Schiffsverkehrssektor in der EU in einem zunehmend wettbewerbsorientierten internationalen Umfeld zu schaffen; **HEBEN** in diesem Zusammenhang **HERVOR**, wie wichtig ehrgeizige Freihandelsabkommen und Seeverkehrsabkommen zwischen der EU und Drittländern sind, um weltweit gleiche Wettbewerbsbedingungen für internationale Seeverkehrsdienste zu fördern;
- 5.2 **ERKENNEN** den Mehrwert und die Bedeutung der EU-Leitlinien für staatliche Beihilfen im Seeverkehr für die Erhaltung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Schifffahrtssektors der EU im Hinblick auf globale Entwicklungen, Tendenzen und Herausforderungen **AN**, wobei die Qualität und Attraktivität der Flaggen der EU-Mitgliedstaaten **WEITER VERBESSERT** werden und die Voraussetzungen dafür geschaffen werden sollen, dass die Schifffahrt einen größeren Beitrag zur Wirtschaft der EU leisten kann;
- 5.3 **ERKENNEN AN**, dass der Schiffsverkehrssektor der EU, seine Infrastruktur und seine finanzielle Autonomie von strategischem Interesse für die EU sind; **BETONEN**, wie wichtig es ist, den Zugang zu Finanzmitteln für einen nachhaltigen Schiffsverkehrssektor in der EU sicherzustellen;

- 5.4 **BETONEN**, dass ein effizienter Kurzstreckenseeverkehr eine Schlüsselrolle dabei spielt, die verschiedenen Regionen innerhalb des Binnenmarkts der Union miteinander zu verbinden und die Ökologisierung des Verkehrs zu unterstützen;
- 5.5 **WEISEN DARAUF HIN**, wie wichtig es ist, den multilateralen Dialog auf breiter internationaler Ebene zu fördern, um gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen, und **FORDERN** daher die Kommission **AUF**, weiterhin alle geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass die internationalen Seeverkehrsdienste in den Geltungsbereich der einschlägigen globalen multilateralen Instrumente, einschließlich Abkommen im Rahmen der Welthandelsorganisation (WTO), fallen.
-