

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Plenarsitzungsdokument

**ENDGÜLTIG
A6-0235/2007**

15.6.2007

BERICHT

über die künftige Meerespolitik der EU: Eine europäische Vision für Ozeane und Meere
(2006/2299(INI))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatter: Willi Piecyk

Verfasser der Stellungnahme (*):
Satu Hassi, Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und
Lebensmittelsicherheit
Struan Stevenson, Fischereiausschuss

(*) Verstärkte Zusammenarbeit zwischen den Ausschüssen – Artikel 47
der Geschäftsordnung

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER ENTSCHLIESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	3
BEGRÜNDUNG.....	31
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR UMWELTFRAGEN, VOLKSGESUNDHEIT UND LEBENSMITTELSICHERHEIT (*)	33
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR INDUSTRIE, FORSCHUNG UND ENERGIE	43
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR REGIONALE ENTWICKLUNG.....	49
STELLUNGNAHME DES FISCHEREIAUSSCHUSSES (*).....	56
VERFAHREN.....	65

(*) Verstärkte Zusammenarbeit zwischen den Ausschüssen – Artikel 47 der Geschäftsordnung

ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu die künftige Meerespolitik der EU: Eine europäische Vision für Ozeane und Meere (2006/2299(INI))

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Grünbuchs der Europäischen Kommission "Die künftige Meerespolitik der EU: Eine europäische Vision für Ozeane und Meere" (KOM(2006)0275),
- gestützt auf Artikel 299 Absatz 2 des EG-Vertrags,
- gestützt auf Artikel 45 seiner Geschäftsordnung,
- in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit, des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie, des Ausschusses für Fischerei und des Ausschusses für regionale Entwicklung (A6-0235/2007),
 - A. in der Erwägung, dass die Meere und Ozeane entscheidend zur geographischen Größe und zum Wohlstand der EU beitragen, über ihre Regionen in äußerster Randlage, und der EU eine 320.000 km lange Küste ‚bieten‘, an der ein Drittel der Bevölkerung Europas wohnt, einschließlich 14 Millionen, die auf Inseln leben,
 - B. in der Erwägung, dass maritime Industrie und Dienstleistungen ohne Berücksichtigung der Rohstoffe 3-6% und die Küstenregionen insgesamt 40% zum europäischen Bruttoinlandsprodukt beitragen; in der Erwägung, dass 90% des Außenhandels und 40% des Binnenhandels der EU auf dem Seeweg erfolgen und die europäische Flotte einen Anteil von 40% an der Weltflotte hat,
 - C. in der Erwägung, dass die Anwendung der Lissabon-Strategie in der Meerespolitik nicht nur Ziele im Zusammenhang mit der Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit betrifft, sondern dass die Strategie auch auf anderen Gebieten, wie der Schaffung von mehr nachhaltigen und hochwertigeren Arbeitsplätzen im Bereich der Seefahrt in der EU, ihren Niederschlag finden muss,
 - D. in der Erwägung, dass die Ozeane und Meere in Europa wichtige Verkehrskorridore umfassen, auf denen ein erheblicher Teil des Warenverkehrs erfolgt; in der Erwägung, dass die Ozeane und Meere noch beträchtliche Möglichkeiten bieten, was die weltweiten Kapazitäten betrifft; in der Erwägung, dass die Ozeane und Meere deshalb nicht nur von hohem ökologischen, sondern auch von sozialem und wirtschaftlichem Wert sind,
 - E. in der Erwägung, dass der Schiffsverkehr einen Anteil von etwa 4% am weltweiten CO₂-Ausstoß hat, was einer Menge von bis zu 1000 Millionen Tonnen entspricht, und dass maritime Emissionen nicht Bestandteil des Kyoto-Protokolls sind. In der Erwägung, dass nach einer Studie der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) die maritimen Klimagasemissionen bis 2020 um über 70% steigen werden; In der Erwägung, dass

zusätzlich zu CO₂ auch große Mengen anderer Treibhausgase jährlich aus den Kühlsystemen an Bord entweichen,

- F. in der Erwägung, dass Leistungssteigerungen in vielen Bereichen der maritimen Tätigkeit durch die innovativen Ideen gezogen auf die Schifffahrt ausgelöst werden; in der Erwägung, dass der europäische Schiffbau gemeinsam mit seinem weiten Netz an Zulieferern und Dienstleistern die weltweit treibende Kraft bei Innovationen im Bereich der Schiffstechnik ist,
- G. in der Erwägung, dass der Seeverkehr weniger Treibhausgase pro Tonnenkilometer erzeugt als jeder andere Verkehrsträger und dass die Effizienz des Sektors durch den technischen Fortschritt ständig verbessert wird; in der Erwägung, dass ein starker politischer Wille besteht, die Schifffahrt zu fördern, um die beim Güterverkehr entstehenden Treibhausgasemissionen zu senken,
- H. in der Erwägung, dass nach Schätzungen des Umweltprogramms der Vereinten Nationen etwa 80% der Meeresverschmutzung durch Landeintrag verursacht wird,
- I. in der Erwägung, dass der maritime Verkehr auch für die Einleitung erheblicher Mengen an unterschiedlichsten Abwässern in die Meere verantwortlich ist, darunter Abwasser von Tanksäuberungen, Abwässer aus den bordeigenen Küchen, Wäschereien und sanitären Anlagen, Ballastwasser, nicht beabsichtigte Öleinleitung während des Betriebs; in der Erwägung, dass auch unterschiedlichste feste Abfälle beim Betrieb eines Schiffes anfallen, und dass nur ein geringer Anteil davon in den Hafenauffanganlagen abgegeben wird, während die Mehrheit entweder auf hoher See verbrannt oder schlicht über Bord entsorgt wird,
- J. in der Erwägung, dass große Schiffe inzwischen große Mengen an Bunkeröl zum Betrieb mit sich führen, und dass dieses Öl im Falle eines Unglücks oder Vorfalls erhebliche ökologische Schäden anrichten kann und bereits erhebliche Schäden angerichtet hat, wobei es nur wenige Möglichkeiten gibt, Rechtsmittel einzulegen,
- K. in der Erwägung, dass nach offiziellen Schätzungen etwa 80% der Unfälle auf See direkt auf menschliches Versagen zurückzuführen sind,
- L. in der Erwägung, dass einige Mitgliedsstaaten wie Griechenland oder Deutschland bereits Mindestquoten für europäische Seeleute auf Schiffen ab einer bestimmten Größe eingeführt haben, um das Know how im Land zu halten,
- M. in der Erwägung, dass derzeit die große Mehrheit der größeren Schiffe am Ende ihres Betriebs in Abwrackwerften in Entwicklungsländern unter inakzeptablen sozialen und ökologischen Bedingungen zerlegt werden, und dass in den meisten Fällen der Verkauf dieser Schiffe an außereuropäische Aufkäufer zur Umgehung des Basler Übereinkommens über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung dient, nach der diese Schiffe als Sondermüll einem Exportverbot unterlägen,
- N. in der Erwägung, dass die Meeresspiegel gestiegen sind und dass dies Küstenregionen sowie die dort ansässigen Bevölkerungen und Industrien wie den Fremdenverkehr gefährdet,

- O. in der Erwägung, dass die Vielfalt der Tätigkeiten auf See und an den Küsten eine flexible Raumplanung durch die Mitgliedstaaten und die zuständigen Stellen erfordert,
- P. in der Erwägung, dass die EU einer der weltweiten Vorreiter bei der Einschränkung der bezogen auf die durch andere Verkehrsträger entstandenen Schadstoffemissionen ist, und dass dadurch die europäische Industrie zu den innovativsten und weltweit führenden gehört, und dass die nachhaltige Zukunft der europäischen Industrie langfristig nur durch Innovation gesichert werden kann,
- Q. in der Erwägung, dass inzwischen mit der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA), der Europäischen Agentur für die operative Zusammenarbeit an den Außengrenzen (FRONTEX), der Fischereiagentur und der Umweltagentur mehrere Agenturen der EU mit unterschiedlichen, die Meere betreffenden Aufgaben existieren und dass zwischen diesen offensichtlich keinerlei formalisierter Austausch besteht,
- R. in der Erwägung, dass die Meeresautobahnen seit 2004 zu den 30 prioritären Projekten der TEN-Verkehr gehören, dass Fortschritte jedoch kaum zu verzeichnen sind,
- S. in der Erwägung, dass die Ozeane und Meere Grundlage allen Lebens auf der Erde sind und eine bedeutende Rolle im Wandel des Klimas spielen; in der Erwägung, dass es ein wichtiges Ziel einer integrierten Meerespolitik sein sollte, ihre Ressourcen zu schützen und nachhaltig zu bewahren; in der Erwägung, dass ein Viertel der Meeresfischbestände gefährdet ist, von diesem Viertel 17 Prozent übernutzt und 7 Prozent stark zurückgegangen sind; in der Erwägung, dass sich nur 1 Prozent der Bestände langsam erholt; in der Erwägung, dass 52 Prozent der Fischbestände bereits derart überfischt werden, dass keine Steigerung mehr möglich ist; in der Erwägung, dass Wissenschaftler warnen, dass der kommerzielle Fischfang schon in der Jahrhundertmitte (2048) zusammen brechen könnte,
- T. in der Erwägung, dass Fischerei ein sehr stark regulierter Wirtschaftssektor ist und daher Maßnahmen getroffen werden müssen, um sicherzustellen, dass sich diese Regulierung in der Anwendung bewährter Verfahren und in positiven Ergebnissen niederschlägt; in der Erwägung, dass es zur Umsetzung von Nachhaltigkeit notwendig ist, die zahlreichen unterschiedlichen Faktoren, die den Zustand von Fischbeständen beeinflussen, zu berücksichtigen, wie Klimawandel, Raubfische, Verschmutzung, Ausbeutung von und Bohrung nach Öl und Gas, Meereswindkraftanlagen, Sand- und Kiesgewinnung,
- U. in der Erwägung, dass der gemeinschaftliche Fischereisektor in zwanzig Jahren sich auf Grund externer Faktoren wie Klimawandel und Aktivitäten des Menschen geändert haben wird; sowie in der Erwägung, dass es wichtig ist, wirksam die Ursachen des Klimawandels zu bekämpfen, da sich solche Veränderungen beispielsweise bezogen auf den Kabeljau in der Nordsee bereits belegen lassen,
- V. in der Erwägung, dass die Meere und Ozeane einen wichtigen Stellenwert für die Erzeugung von Energie aus alternativen Energiequellen und für eine erhöhte Sicherheit der Energieversorgung haben,
- W. in der Erwägung, dass die Besonderheiten der europäischen Regionen und Inseln in Randlage, vor allem im Hinblick auf die illegale Einwanderung, Naturkatastrophen, Verkehr sowie ihren Beitrag zur Artenvielfalt, anerkannt werden müssen,

- X. in der Erwägung, dass ein großer Teil der EU-Außengrenzen durch Meere verläuft und dass ihre Überwachung und ihr Schutz höhere Kosten für an den Küsten gelegene EU-Mitgliedstaaten mit sich bringen,
- Y. in der Erwägung, dass Mittelmeer und Schwarzes Meer sowohl von EU-Mitgliedstaaten als auch von Drittländern genutzt werden, und die letzteren über weniger Mittel verfügen, Umweltvorschriften sowie Maßnahmen zur Sicherheit und Gefahrenabwehr umzusetzen,
1. begrüßt die Vorlage "Die künftige Meerespolitik der Europäischen Union: eine europäische Vision für Ozeane und Meere" durch die Europäische Kommission und unterstützt den "integrierten Ansatz" zur Meerespolitik, in dem in einem ersten Versuch maritime Politikfelder wie Werften, Schifffahrt, Schiffsicherheit, Tourismus, Fischerei, Hafenpolitik, Meeresumwelt, Forschung, Industrie, Raumplanung und andere beschrieben und ihre wechselseitige Abhängigkeit benannt werden; sieht für die EU und ihre Mitgliedstaaten die Chance, eine zukunftsorientierte Meerespolitik zu entwickeln, die in einer klugen Kombination von Schutz der Meeresumwelt und einer innovativen, intelligenten Nutzung der Meere besteht, wobei zu gewährleisten ist, dass die Nachhaltigkeit das Kernstück der Meerespolitik bleibt; ist der Auffassung, dass die EU die Chance hat, zum Vorreiter einer innovativen und nachhaltigen Meerespolitik zu werden; stellt fest, dass dies den gemeinschaftlichen Willen der Mitgliedstaaten voraussetzt; ist der Auffassung, dass das Parlament künftig jede Ratspräsidentschaft an Fortschritten in der europäischen Meerespolitik messen wird;
 2. begrüßt eine Meerespolitik, in deren Rahmen die Integration von das Meer betreffenden Maßnahmen, Aktionen und Entscheidungen gefordert wird und die eine bessere Koordinierung, mehr Offenheit und eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten fördert, deren Tätigkeit sich auf die Ozeane und Meere Europas auswirken;
 3. stellt fest, dass bei einer gemeinsamen Zuständigkeit für die Meere betreffende Maßnahmen und Aktionen der EU, der nationalen Regierungen sowie regionalen und lokalen Behörden sich alle Verwaltungsebenen verstärkt um Koordinierung bemühen und dabei sicherstellen sollten, dass ihre das Meer betreffenden Maßnahmen in vollem Umfang die vielfältigen zwischen ihnen bestehenden Wechselwirkungen berücksichtigen;
 4. unterstützt den Grundsatz, der Verankerung der europäischen Meerespolitik in die Strategie von Lissabon, damit Wirtschaftswachstum und Beschäftigung in nachhaltiger Weise und auf der Grundlage wissenschaftlicher Erkenntnisse gefördert werden können; betont die Bedeutung des Seeverkehrs mit Blick auf das gesamte Verkehrsaufkommen und die wirtschaftlichen Auswirkungen; fordert die Kommission auf, die geltenden Rechtsvorschriften im Sinne der Initiative der Kommission „Bessere Rechtsetzung“ und der Strategie von Lissabon zu überprüfen; unterstreicht, dass die Kommission und die Mitgliedstaaten der besseren Anwendung und Durchsetzung der geltenden Rechtsvorschriften dabei Priorität einräumen sollten; betont, dass Europa von praktischen Initiativen zusätzlich profitiert, beispielsweise im Hinblick auf eine bessere Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten zur Vermeidung von Doppelarbeit oder Widersprüchen;

Der Klimawandel als größte Herausforderung der Meerespolitik

5. unterstreicht, dass in Anbetracht der aktuellen Diskussion zum Klimawandel und den ersten Veröffentlichungen des vierten Bewertungsberichts des zwischenstaatlichen Gremiums für Klimaänderung allen Beteiligten klar sein muss, dass die Zeit zum Handeln überreif ist, und dass der Gemeinschaft noch 13 Jahre bleiben, um durch neue Technologien eine Klimakatastrophe zu verhindern; stellt fest, dass dem Bericht zufolge konkrete Szenarien den Anstieg des Meeresspiegels, was besonders den Küstenstaaten schadet, Hitzewellen, Überschwemmungen, Stürme, Waldbrände und Dürren weltweit betreffen; unterstreicht, dass ebenso potenzielle Probleme in Bezug auf Klimaflüchtlinge und andere Probleme im Zusammenhang mit der internationalen Sicherheit gibt, die sich aus möglichen Konflikten über gemeinsame Ressourcen ergeben;
6. betont, dass die EU im Kampf gegen den Klimawandel eine führende und wegweisende Position einnehmen muss. Die Gemeinschaft sollte ihre Stärken in Forschung und Innovation nutzen, eine Vorreiterrolle einnehmen und auf internationaler Ebene geschlossen auftreten;
7. betont, dass die On- und Offshore-Windenergie ein sehr großes Entwicklungspotenzial beinhaltet und einen erheblichen Beitrag zum Schutz des Klimas leisten kann und fordert daher die Kommission auf, durch die Einrichtung einer Stabs- bzw. Koordinierungsstelle für Windenergie und die Einführung eines Windenergie-Aktionsplans tätig zu werden;
8. hebt hervor, dass der Klimawandel Realität ist, dass die europäische Meerespolitik einen bedeutenden Anteil zur Bekämpfung des Klimawandels leisten muss und dass dazu mindestens drei Politiken gehören: erstens die drastische Reduzierung von Schiffsemissionen wie CO₂, SO₂ und Stickoxide, zweitens die sorgfältige Prüfung der Möglichkeit des Emissionshandels auch in der Schifffahrt (Streichung) und drittens der Einsatz und die Förderung regenerativer Energien wie Wind und Sonne auf Schiffen;
9. ist besorgt hinsichtlich der Berichte, wonach die Kohlendioxidemissionen in Gewässer höher sind als bisher angenommen und 5% der weltweiten Emissionen ausmachen und damit gerechnet wird, dass sie in den nächsten 15 bis 20 Jahre um 75% ansteigen werden, wenn keine Maßnahmen gegen diesen Trend eingeleitet werden; unterstreicht, dass Treibhausgasemissionen von Fischereifahrzeugen beachtlich hoch sind; nimmt den in dieser Frage trotz des im Koyoto-Protokoll vor zehn Jahren erteilten Mandats fehlenden Fortschritt innerhalb der IMO zur Kenntnis; fordert die Kommission auf, Rechtsvorschriften zu unterbreiten, um wirksam Treibhausgasemissionen auf Seegebieten zu verringern und fordert die EU ferner auf, entschiedene Maßnahmen einzuleiten, um die Meere in internationale Klimaübereinkommen einzubeziehen;
10. anerkennt, dass zur Gewährleistung der Kohärenz des gemeinschaftlichen Ansatzes sich die Maßnahmen gegenseitig umfassend ergänzen müssen, damit die Meeresstrategie die "Umweltsäule" der künftigen Meerespolitik wird; stimmt zu, dass die Lagerung von Kohlendioxid in geologischen Bereichen unter dem Meeresboden Teil eines Komplexes von Maßnahmen zur Verringerung von Treibhausgasemissionen in die Atmosphäre sein kann, und fordert die Schaffung eines eindeutigen legislativen und regulatorischen Rahmens für die Anwendung dieser Technologie;
11. unterstreicht, dass es für die Entwicklung der Insel- und Küstengebiete von höchster Wichtigkeit ist, dass die Menge der Phosphor- und Nitratableitungen in die Ostsee

eingeschränkt wird, da der Zustand des Meeres grundlegende Bedeutung für den Fremdenverkehr und die damit verbundenen Gewerbetätigkeiten hat; weist darauf hin, dass ein leicht verständliches und eindeutiges Regelwerk und Handbuch, das eindeutig die Anreize und Konsequenzen aufzeigt, erforderlich ist;

12. fordert, alarmiert von den sich selbst aus den positivsten Klimaschutzszenarien ergebenden Auswirkungen des Klimawandels auf das maritime Ökosystem, der zunehmenden Verletzbarkeit der Meeresumwelt durch andere Stressfaktoren ausreichend Beachtung zu schenken; besteht darauf, dass durch maritime Tätigkeiten entstehenden Treibhausgasemissionen durch wirksame Maßnahmen wie die Einbeziehung des Schiffsverkehrs in den Emissionshandel und die verstärkte Nutzung erneuerbarer Energien beim Schiffsantrieb begegnet werden muss;
13. fordert, dass bei der Planung jeglicher Entwicklung an der Längenküste der Gemeinschaft, insbesondere für städtische Entwicklung, Industrieflächen, Häfen und Marinas, Erholungsgebiete usw. explizit die Folgen des Klimawandels und das damit verbundene Ansteigen der Meereswasserspiegel sowie die zunehmende Zahl und Stärke von Stürmen und höhere Wellen berücksichtigt werden müssen; fordert, dass keine neuen Nuklearanlagen in Küstengebieten gebaut werden;
14. hält es für äußerst wichtig, dass Frühwarnsysteme an den Küsten des Atlantik entwickelt werden, an denen Tsunamigefahr besteht;
15. ist deshalb der Auffassung, dass es wichtig ist, einen Zeitplan zur Ausarbeitung von Maßnahmeplänen für die Meeresstrategie wichtigen Programmen auf Gemeinschaftsebene, unter anderem dem Strukturfonds, anzupassen, um einen größtmöglichen Gewinn durch Abstimmung mit den bestehenden Programmen zu erreichen; stellt fest, dass die Ausarbeitung des Maßnahmeplans somit spätestens 2012 abgeschlossen sein muss, um eine Koordinierung mit der Ausarbeitung des Strukturprogramms ab 2014 zu ermöglichen; ist ferner der Auffassung, dass eine Koordinierung mit dem EU-Agrarfonds für die Regionen von besonderer Bedeutung ist, in denen die Landwirtschaft für einen erheblichen Teil der Einleitungen in die Meere verantwortlich ist;

Die bessere europäische Schifffahrt mit dem besseren europäischen Schiff

16. betont, dass der maritime Transport ein unverzichtbarer Bestandteil des weltweiten Wirtschaftssystems ist, und dass der Warentransport per Schiff derzeit eine der am wenigsten umweltfeindliche Transportmethoden ist; ist der Auffassung, dass die Schifffahrt nichtsdestotrotz erhebliche Belastungen für die Umwelt mit sich bringt und dass deshalb ein nachhaltiger Ausgleich zwischen Umweltschutz und wirtschaftlicher Nutzung der europäischen Ozeane unabdingbar ist, wobei der Gewährleistung der Nachhaltigkeit unbedingt Vorrang eingeräumt werden muss; fordert die Kommission auf, auf die Wahrung dieses Gleichgewichts zu achten, wenn sie (künftig) Vorschläge zur Meeres- und Hafenpolitik ausarbeitet;
17. weist mit Nachdruck darauf hin, dass die Förderung des Seeverkehrs als nachhaltiger Verkehrsträger die Entwicklung und den Ausbau der Häfen und Hafengebiete erfordert;

stellt fest, dass die Habitat¹- und Vogelrichtlinie² die diesbezüglichen möglichen negativen Auswirkungen nur auf lokaler Ebene abwägt, ohne ihre positiven Auswirkungen auf die Umwelt in Erwägung zu ziehen; fordert daher eine korrekte und ausführliche Abwägung aller Vorteile der Entwicklung der Hafenprojekte auf die Umwelt gegenüber möglichen Verlusten und einem Ausgleich eines derartigen Verlustes auf lokaler Ebene, und zwar auf der Grundlage von Artikel 6 der Habitatrichtlinie; fordert die Kommission auf, Leitlinien auszuarbeiten, die speziell darauf ausgerichtet sind, die Vorteile des Seeverkehrs und der Entwicklung der Häfen für die Umwelt auf EU-Ebene zu einem früheren Zeitpunkt in das Beschlussfassungsverfahren gemäß Artikel 6 zu integrieren, als dies in der Ausnahmeregelung gemäß Artikel 6 Absatz 4 vorgesehen ist; fordert die Kommission ebenfalls auf, bei ihrer Überprüfung der Habitat- und Vogelrichtlinie nicht nur die ökologischen, sondern auch die ökonomischen Auswirkungen dieser Richtlinie auf die Umwelt zu berücksichtigen;

18. ist der Auffassung, dass die europäische Meerespolitik darauf ausgerichtet sein sollte, die Position der maritimen Industrien in Europa sowie spezialisierte Aktivitäten zu schützen und zu stärken und Maßnahmen zu vermeiden, die ein Umflaggen auf Drittstaatenflaggen fördern, was die Sicherheit und den Schutz der Meere gefährdet und die europäische Wirtschaft schwächt; unterstreicht, dass der Schutz der Meeresumwelt besser durch internationale Regelungen erreicht werden kann, denen alle Schiffe unabhängig von der Flagge und dem angelaufenen Hafen unterliegen;
19. ist der Auffassung, dass eine innovative und wettbewerbsfähige europäische maritime verarbeitende Industrie entscheidend für nachhaltiges Wachstum im Einklang mit der Strategie von Lissabon ist; betont, dass die positive Entwicklung in den europäischen Werften in den letzten Jahren in Anbetracht der wachsenden Produktionskapazitäten in anderen Ländern nicht zu Selbstzufriedenheit führen darf; fordert deshalb weitere Anstrengungen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen;
20. fordert die Kommission auf, die europäische Werftindustrie, die andauerndem unlauteren Wettbewerb seitens der asiatischen Schiffbauer ausgesetzt ist, durch Intervention auf WTO-Ebene zu unterstützen;
21. begrüßt das Arbeitsdokument der Kommission „Fortschrittsbericht zu LeaderSHIP 2015“ (KOM(2007)0220) und betont insbesondere den Erfolg des neuen umfassenden Ansatzes in der Industriepolitik, der durch LeaderSHIP 2015 als eine der ersten sektoralen Initiativen eingeführt wurde;
22. betont, dass eine bessere (grenzüberschreitende) Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen Seehäfen und eine ausgewogenere europaweite Verteilung der Verantwortung zwischen Häfen erheblich dazu beitragen kann, nicht nachhaltigen Landverkehr zu vermeiden;

¹ Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABl. L 206 vom 22.7.1992, S. 7).

² Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (ABl. L 103 vom 25.4.1979, S. 1).

23. sieht eine Vorreiterrolle der EU mit strengeren Grenzwerten nicht als Hemmnis, sondern als Chance für die europäische Industrie; fordert in diesem Zusammenhang Mitgliedsstaaten und Gemeinschaft auf, Forschung und Entwicklung effizienterer und sauberer Schiffs- und Hafentechnik verstärkt zu fördern;
24. wiederholt, ausgehend von der Erkenntnis, dass von Schiffen herrührende Luft verschmutzende Emissionen in absehbarer Zukunft umfangreicher sein werden als die durch Quellen auf dem Land verursachte Emissionen, seine im Rahmen der Thematische Strategie zur Luftreinhaltung an die Kommission und die Mitgliedstaaten gerichtete Forderung, dringende Maßnahmen einzuleiten, um die im Schifffahrtssektor entstehenden Emissionen zu verringern, sowie seine Forderung an die Kommission, Vorschläge zu folgenden Punkten zu unterbreiten:
- Festlegung von NO_x-Emissionsnormen für Schiffe, die EU-Häfen anlaufen;
 - Festlegung des Mittelmeers und des nordöstlichen Atlantiks als Überwachungsgebiete für Schwefelemissionen (SECA) gemäß dem MARPOL-Übereinkommen;
 - Senkung des maximal zulässigen Schwefelgehalts in Schiffkraftstoffen von 1,5% auf 0,5% für in SECAs fahrende Fahrgastschiffe;
 - Einführung fiskalischer Maßnahmen wie Steuern oder Gebühren für SO₂ und NO_x-Emissionen durch Schiffe;
 - Förderung der Einführung differenzierter Hafен- und Fahrwassergebühren, die Schiffe mit niedrigen SO₂- und NO_x-Emissionen begünstigen;
 - Förderung der Nutzung von Landstrom durch im Hafen liegende Schiffe;
 - für eine EU-Richtlinie zur Qualität von Schiffkraftstoffen;
25. sieht ein großes Potenzial für die Senkung des Verbrauchs von fossilen Kraftstoffen und Kohlendioxidemissionen im maritimen Transportsektor, insbesondere durch steuerliche Anreize zur Verwendung dieser Art von Kraftstoff und durch größere Anreize für die Forschung und Entwicklung sowie unter anderem durch die Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen und die verstärkte Nutzung von Windenergie beim Schiffsantrieb; unterstreicht jedoch die Notwendigkeit einer obligatorischen ökologischen und sozialen Zertifizierung von Biokraftstoffen; unterstreicht, dass deren Klimaeffizienz und Kohlendioxidbilanz im gesamten Lebenszyklus unbestritten ist;
26. ist der Auffassung, dass sich die Bemühungen zur Verhütung und Bekämpfung von Verschmutzungen durch Schiffe nicht auf Ölverschmutzungen beschränken, sondern alle Arten von Verschmutzungen umfassen sollten, insbesondere jene, die durch gefährliche und giftige Stoffe verursacht werden; ist der Auffassung, dass der Beitrag des EMSA wichtig ist und dass dessen Aufgabenbereich schrittweise ausgeweitet werden sollte, dass es sich dabei aber immer um eine Ergänzung zu den Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten im Bereich der Verhütung und Bekämpfung von Verschmutzung handeln sollte; hält es deshalb für nötig,

eine angemessene finanzielle Sicherheit für die Finanzierung der Aufgaben der EMSA zu gewährleisten;

27. begrüßt das operationelle System für die Satellitenüberwachung und Feststellung von Verschmutzungen durch Schiffe, CleanSeaNet, das die Küstenstaaten dabei unterstützen wird, Verschmutzer in ihrem Hoheitsgebiet zu ermitteln und festzustellen; fordert die Mitgliedstaaten auf, die Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen für Verstöße¹ rasch umzusetzen;
28. anerkennt die Aktivitäten der Kommission zur Schiffs- und Seesicherheit nach den Schiffskatastrophen „Erika“ und „Prestige“, die sich vor allem in den Maßnahmenpaketen zur Seeverkehrssicherheit niedergeschlagen haben;
29. fordert den Rat „Verkehr“ nachdrücklich auf, das „Dritte Maßnahmenpaket zur Seeverkehrssicherheit“ zügig zu beraten und gemeinsam mit dem Europäischen Parlament zu entscheiden, um eine Glaubwürdigkeitslücke gar nicht erst entstehen zu lassen;
30. fordert die Kommission eindringlich auf, alle Maßnahmen im Zusammenhang mit der zivil- und strafrechtlichen Haftung bei Unfällen oder Vorfällen zu verstärken, in Übereinstimmung mit den Grundsätzen der Subsidiarität und der Aufteilung der Zuständigkeiten sowie im Einklang mit dem internationalen Rechtsrahmen;
31. erinnert an die Beschlüsse des Europäischen Parlaments über die Verbesserung der Sicherheit auf See (Mare-Ausschuss) und fordert die Kommission auf, bei den nächsten Schritten den "menschlichen Faktor" stärker zu berücksichtigen;
32. verweist mit Besorgnis darauf, dass die Ostsee im Moment eines der weltweit am stärksten verschmutzten Meere ist, und erinnert die Kommission an seine frühere Empfehlung, einen Vorschlag für eine gemeinschaftliche Ostseestrategie auszuarbeiten, in der Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltsituation der Ostsee insbesondere zur Verringerung der Eutrophierung der Ostsee sowie zur Verhinderung der Zuführung von Öl und anderen giftigen sowie schädlichen Stoffen in das Meer unterbreitet werden; erinnert daran, dass bereits bestehende Zusammenarbeitsinstrumente, wie die INTERREG Programme umfassend genutzt werden müssen, um gemeinsame überregionale Projekte zur Verbesserung der Umweltsituation der Ostsee zu verwirklichen;
33. fordert für ökologisch sensible und navigatorisch schwierige Seegebiete in der Ostsee, insbesondere für die Kadetrinne, Skagerrak/Kattegatt, Großer Belt und Sund, die Einrichtung von Sonderzonen, welche von Seeschiffen, vor allem von Öltankern, nicht mehr ohne Seelotsen durchfahren werden dürfen, und fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die Ausarbeitung der dafür notwendigen Schritte in den zuständigen internationalen Gremien, insbesondere der IMO, einzuleiten;
34. erinnert die Kommission an seine Forderung, dem Rat und dem Parlament so bald wie möglich einen Vorschlag vorzulegen, um zu gewährleisten, dass Bunkeröl für Kraftstoff in neuen Schiffen ebenfalls in sicheren Doppelhüllen-Tanks gelagert wird, da Fracht- oder

¹ ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 11.

Containerschiffe oft Schweröl als Kraftstoff enthalten, deren Menge die Frachten von kleineren Öltankern oft erheblich überschreiten kann; ist der Auffassung, dass die Kommission, bevor sie einen derartigen Vorschlag vorlegt, prüfen muss, ob die geltenden IMO-Bestimmungen, die in der Resolution MEPC 141(54) festgelegt wurden, ausreichend sind, damit die sichere Beförderung von Bunkeröl, der als Kraftstoff genutzt wird, gewährleistet ist;

35. fordert die Kommission mit Nachdruck auf, noch stärker auf die Anwendung der Vorschriften über den zwingend vorgeschriebenen Einsatz von Doppelhüllen zu achten;
36. fordert höchste Sicherheitsstandards für alle Schiffe, die europäische Häfen anlaufen, spricht sich in diesem Zusammenhang für eine Vorreiterrolle Europas aus; ist sich der Tatsache bewusst, dass diese Anforderungen nicht auf alle Schiffe in der 200-Meilen-Zone ausgeweitet werden kann;
37. ist besorgt darüber, dass immer weniger gut ausgebildete junge EuropäerInnen als Offiziere und Mannschaften auf europäischen Schiffen arbeiten, und dass dadurch ein massiver brain drain zu befürchten ist; ist der Ansicht, dass bessere Arbeitsbedingungen, in Einklang mit den Bestimmungen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) und der IMO dazu beitragen können, mehr Europäer für eine Karriere auf See zu gewinnen;
38. fordert die Mitgliedstaaten und die Akteure des Seeverkehrssektors auf, die Möglichkeiten der beruflichen Entwicklung und der lebensbegleitenden Bildung im Sektor zu prüfen, um die Umsetzung der erworbenen Kompetenzen und Fähigkeiten in der Praxis zu gewährleisten und Chancen einer beruflichen Neuorientierung von maritimen Tätigkeiten zu Aktivitäten an Land zu schaffen, die die Bewahrung von Know-how ermöglichen und die beruflichen Entwicklungschancen attraktiver machen;
39. ist der Auffassung, dass die Sozialpartner die Ausnahme von Seeleuten von den Richtlinien zu sozialen Fragen noch einmal prüfen sollten, wie im oben genannten Grünbuch angeregt;
40. ruft Mitgliedsstaaten und Schiffseigner auf, zur Ausbildung guter Seeleute und Offiziere eine Partnerschaft einzugehen, wie dies bereits in Dänemark erfolgreich praktiziert wird, und über ihre Bildungs- und Ausbildungspolitik das Wissen über und die Begeisterung für das maritime Erbe zu erhöhen und verstärkt Anreize für die Ausübung von Tätigkeiten und Berufe im Zusammenhang mit dem Meer zu bieten; fordert die Kommission auf, die erforderlichen Voraussetzungen zu schaffen, diese Partnerschaften finanziell und beratend zu unterstützen;
41. fordert – in Abstimmung mit der IMO-Klassifizierung der „weißen Liste“ – die Einführung eines europäischen Gütesiegels für Schiffe, die den neuesten Sicherheits- und Sozialstandards entsprechen, welches diesen Schiffen eine bevorzugte Behandlung im Rahmen der Hafenstaatkontrolle garantiert;
42. stellt fest, dass es im Fischereisektor an gut ausgebildeten Fachleuten mangelt; empfiehlt die Ausarbeitung besonderer Schulungskurse für Schiffsführer von Fischereifahrzeugen, um ein Grundverständnis über die ihren Industriezweig berührende Wissenschaft und Verständnis für die Bedeutung einer ökologischen Verantwortung und der Nachhaltigkeit als Unterstützung für die zunehmende Entwicklung eines auf Ökosysteme basierenden Ansatzes

zur erfolgreichen Verwaltung der Fischerei zu vermitteln;

43. fordert die Kommission auf, Pläne zur Umschulung für Fischer zu schaffen, in denen sie dazu angeregt werden, sich neuen Tätigkeiten zuzuwenden, die eine Nutzung des mit der Arbeit auf See zusammenhängenden Wissens fördern; weist auf die vor der Küste betriebene Aquakultur und den Ökotourismus als mögliche Zielbereiche hin;
44. unterstreicht, dass es wichtig ist, das Bild über den Fischereisektor, der im Moment wenig Anerkennung genießt, zu verbessern; ist der Auffassung, dass bessere Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen auf den Schiffen und Booten sowie bessere Bezahlung und Bedingungen für die Mannschaft nur in einem nachhaltigen und gewinnbringenden Industriezweig erreicht werden können und dass mehr Mittel für Forschung und Bildung zur Verbesserung von Kenntnissen und Fähigkeiten zugewiesen werden müssen;
45. stellt fest, dass die Schaffung der Voraussetzungen für Hygiene, Sicherheit und Arbeitserleichterung für die Arbeitnehmer des Fischereisektors – seien es die Fischer selbst oder die Arbeitnehmer der vor- bzw. nachgelagerten Tätigkeiten – ein wesentliches Ziel einer Politik für die Meere und Ozeane ist;
46. ist der Auffassung, dass das Konzept einer sozialen Verantwortung der Unternehmen gegenüber Rechtsvorschriften im Kontext der Erhaltung der Meeresumwelt von beschränktem Wert ist, und das somit eine angemessene rechtliche Grundlage weiterhin das Gemeinschaftsprogramm für Umwelterhaltung untermauern muss, was durch freiwillige Maßnahmen von Unternehmen, die ihr verantwortliches Verhalten demonstrieren wollen, gestärkt werden müssen;
47. verurteilt die Bedingungen, unter denen derzeit Schiffe in den Entwicklungsländern zerlegt werden, und fordert die Kommission auf, Vorschläge zu erarbeiten, mit denen die Arbeitsbedingungen in den Abwrackwerften verbessert werden können und alle vom Gerichtshof eröffneten Möglichkeiten im Bereich des Strafrechts zu prüfen. Dabei sollte, wie in anderen Sparten auch, im maritimen Bereich das „polluter pays“-Prinzip Anwendung finden. Fordert die Kommission in diesem Zusammenhang auf, einen Vorschlag für einen „green passport“ zu entwickeln, der mit den Schiffspapieren zu führen ist und in dem sämtliche in einem Schiff enthaltene toxische Substanzen verzeichnet sind und ist der Auffassung, dass die Gemeinschaft sich mit der Frage der Wiederverwertung von Schiffen befassen sollte, indem ein obligatorisches internationales Übereinkommen – das für 2008 oder 2009 vorgesehen ist – geschlossen wird und bis dahin die IMO-Leitlinien angewandt werden;
48. ist der Auffassung, dass es Schiffswerften und der Schiffsausrüstungsindustrie in der Gemeinschaft gelungen ist, wettbewerbsfähig zu bleiben, indem sie in innovative Produkte und Verfahren investiert und wissensbasierte Marktnischen geschaffen haben; ist davon überzeugt, dass eine europäische Meeresstrategie die Bedingungen zur Erhaltung der führenden Position der Gemeinschaft auf diesen Märkten schaffen sollte, indem sie unter anderem die Entwicklung von Mechanismen für den Transfer von Seeverkehrstechnologie fördert; ist der Auffassung, dass sämtliche wettbewerbswidrigen Praktiken auf den Weltmärkten aufmerksam beobachtet werden sollten und gegebenenfalls reagiert werden sollte;

49. fordert die Mitgliedstaaten auf, die gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen umfassend zu nutzen, sowohl im Hinblick auf die Arbeitskosten als auch in Bezug auf die Besteuerung, vor allem die Tonnagesteuerregelung; ist der Auffassung, dass LeaderSHIP 2015 einen positiven Einfluss hatte und dass es weiterhin möglich sein muss, den maritimen Sektor mit staatlichen Beihilfen zur Förderung von Innovationen zu unterstützen;
50. fordert die Beschränkung der Umladung von Öl und anderer giftiger Güter auf sorgfältig ausgewählte Zonen, die überwacht werden, damit im Fall einer Einleitung von Schadstoffen in das Meer festgestellt werden kann, wer haftbar ist; weist darauf hin, dass die Schifffahrt zur Meeresverschmutzung und potenziell zur Störung von Ökosystemen beiträgt, indem fremde Arten über abgelassenes Ballastwasser in die Meere und Ozeane gelangen und Chemikalien in Antifouling-Anstrichen verwendet werden, die sich auf die Hormone der Fische auswirken; weist ferner darauf hin, dass Verunreinigungen durch Öl eine der Hauptgefahren für die Meere sind;
51. setzt sich ein für Ausbildung und Information durch Erhebung, Analyse und Verbreitung bewährter Verfahren, Techniken, Vorrichtungen zur Kontrolle der Tankentleerung und Innovationen im Bereich des Eingreifens bei Verschmutzung durch Öl und schädliche und gefährliche Stoffe sowie die Entwicklung von technischen Lösungen für die Rückverfolgung unfallbedingter oder vorsätzlicher Einleitungen durch Satellitenüberwachung und Kontrollen;

Die bessere europäische Küstenpolitik einschließlich des besseren europäischen Hafens

52. hält eine Beteiligung regionaler und lokaler Akteure für das Gelingen einer europäischen maritimen Politik für unverzichtbar; begrüßt deshalb die immer engere Zusammenarbeit und Vernetzung der europäischen Küstenregionen untereinander;
53. hält besondere Anstrengungen der EU-Kommission, der Mitgliedstaaten und Regionen zur Erhöhung eines maritimen Bewusstseins für notwendig; ist der Auffassung, dass dazu Anerkennungen zum Beispiel für vorbildliche Tourismusprojekte, umweltverträgliche Schifffahrt oder besondere Beiträge maritimer Ausbildung gehören; schlägt in diesem Sinne die Schaffung eines EU-Labels und von Preisen vor, die beispielhaften Meeresregionen verliehen werden, um so vorbildliche Verfahren zu fördern; betont die Bedeutung seiner Initiative zur Einführung eines Europäischen Tages der Seefahrt, die auch von der Kommission unterstützt werden sollte; betont dass, an Hochschulen mit Unterstützung der Kommission Pilotstudiengänge „Meerespädagogik“ eingerichtet werden sollten;
54. ermutigt Regionen und Mitgliedstaaten die kohäsionspolitischen Instrumente zu nutzen, um eine weitere Integration in Meeres- und Küstenpolitik zu erreichen, Unternehmergeist zu fördern und KMU zu gründen, um so zur Überwindung des Problems der Saisonabhängigkeit der Beschäftigung beizutragen; fordert insbesondere die Schaffung eines Netzwerks von Regionen mit maritimen Spitzenzentren im Rahmen des Ziels der europäischen territorialen Zusammenarbeit;
55. unterstreicht die grundlegende Bedeutung/Rolle, die den Häfen als Engpässe für den Ablauf des internationalen Handels, als Wirtschaftstriebkräfte und Jobmaschinen für die Küstenregionen und als Umschlagplätze für die Fischerei spielen, sowie als wesentliche Stellen für Sicherheitskontrollen;

56. fordert angesichts der Schadstoffbelastung der Luft in vielen Hafenstädten und Regionen die Mitgliedsstaaten und die Kommission auf, die Anreize für die Energieversorgung von Land für im Hafen liegende Schiffe deutlich zu verbessern, wenn dies kosteneffizient ist und zur Verbesserung der Umweltsituation führt; fordert deshalb eine Überarbeitung der Richtlinie 2003/96/EC des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom¹ dahingehend, diejenigen Mitgliedsstaaten, die von der Möglichkeit zur Steuerbefreiung für Bunkeröl nach Artikel 14 dieser Richtlinie Gebrauch machen, zu verpflichten, im gleichen Maß auch den Strom von Land von der Steuer zu befreien;
57. fordert eine Überarbeitung der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Lagerungen² dahingehend, dass alle den Hafen eines Mitgliedstaats anlaufenden Schiffe ihre festen und flüssigen Abfälle zu 100% entsorgen;
58. sieht zukünftige Engpässe beim Warentransport weniger in den Aufnahmekapazitäten der Häfen als vielmehr in der Anbindung der Häfen an die europäischen Landverkehrsnetze; hält eine bestmögliche Hinterlandanbindung der europäischen Häfen für essentiell für die Ausschöpfung der Möglichkeiten des maritimen Transports und fordert deshalb, wo nötig, deren Ausbau unter der bevorzugten Berücksichtigung der umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Binnenwasserstraße;
59. ist davon überzeugt, dass auf Grund der großen Bedeutung des Verkehrs auf Wasserwegen sowohl innerhalb des Binnenmarktes als auch mit den Handelspartnern der Gemeinschaft die neue gemeinschaftliche Meeresstrategie eine Hafenstrategie enthalten muss, die es den Häfen ermöglicht, ihre Entwicklung bei Einhaltung der einschlägigen Rechtsvorschriften nach der der Märkte und der Nachfrage auszurichten, damit ein günstiges Klima für Investitionen zur Schaffung ausreichender Hafenkapazitäten, die den zunehmenden Warenverkehrsströmen auf den Meeren gerecht werden, geschaffen wird; betont, dass eine solche Strategie in Abstimmung mit der gegenwärtigen Diskussion über eine europäische Hafenzentrale entwickelt werden muss, damit Doppelarbeit vermieden wird;
60. stellt fest, dass Europa eine gefragte Region für Jachttourismus ist; ermutigt die maritimen Regionen, in ihre maritime Infrastruktur zu investieren, um aus diesem Wachstumsmarkt Nutzen ziehen zu können und dabei den Schutz der Biosphären, der Arten und der maritimen Ökosysteme im Allgemeinen zu gewährleisten; fordert die Kommission auf, die Schaffung harmonisierter Standards für Anlagen und technische Ausrüstung zu unterstützen, um so eine hohe Dienstleistungsqualität in der gesamten Gemeinschaft zu gewährleisten;
61. unterstreicht, wie wichtig der Beitrag ist, den die territoriale Zusammenarbeit und die Vernetzung der Küstenregionen im Wege einer Förderung gemeinsamer Strategien zugunsten der Wettbewerbsfähigkeit der Küstengebiete zu einer ganzheitlichen Meerespolitik leisten können;
62. spricht sich die Schaffung von mehr maritimen Clustern aus, bei denen die guten Erfahrungen und bewährten Methoden, die in diesem Bereich bereits existieren, genutzt

¹ ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51.

² ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81.

werden sollten, und ist der Auffassung, dass diese Beispiele als Vorbild genommen und gefördert werden sollten; fordert die Mitgliedstaaten auf, Maßnahmen zu ergreifen, mit denen die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit von Küstenregionen verbessert wird, indem sie die Forschung, die Einrichtung maritimer Spitzenzentren und die technologische Entwicklung und Innovation sowie die Zusammenarbeit zwischen Unternehmen (Netze, Unternehmensgruppierungen, öffentliche Partner) und die Bereitstellung verbesserter Unterstützungsdienste fördern, die darauf abzielen, die Abhängigkeit dieser Regionen von einer sehr beschränkten Zahl von (traditionellen) Aktivitäten zu verringern;

63. bekräftigt erneut seinen Standpunkt vom 14. November 2006 zur Meeresstrategierichtlinie¹ und speziell bezüglich der Beschränkungen und oder Kriterien für die systematische/absichtliche Einleitung fester und flüssiger Stoffe oder Gase in die Wassersäule oder das Meeresbett/den Untergrund; ist ferner der Auffassung, dass jede Lagerung von Kohlendioxid in das Meeresbett und den Untergrund einer Genehmigung nach internationalem Recht, einer vorherigen Umweltfolgenabschätzung in Übereinstimmung mit der Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten² und anhängigen internationalen Übereinkommen sowie der regelmäßigen Überwachung und Kontrolle unterliegen muss;
64. ist somit überzeugt, dass erneuerbare Quellen der Meeresumwelt nachhaltig genutzt werden können und müssen, so dass deren Ausbeutung und die sich daraus ergebenden wirtschaftlichen Vorteile langfristig genutzt werden können; unterstreicht deshalb die Notwendigkeit, dass die verschiedenen betreffenden Maßnahmen den Erfordernissen einer gesunden Meeresumwelt angepasst werden; fordert in diesem Zusammenhang ferner die verstärkte Nutzung von On- und Offshore-Windenergie, um deren beschäftigungs- und wirtschaftspolitisches Potenzial nachhaltig zu nutzen;
65. fordert jedoch, dass eines der zentralen Ziele des Küstenzonenmanagements – auch unter Berücksichtigung der Empfehlung 2002/413/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2002 zur Umsetzung einer Strategie für ein integriertes Management der Küstengebiete in Europa³ – die Erhaltung der Meeresumwelt sein muss, und nicht die Festlegung einiger weniger für die Erhaltung vorgesehener Beispielflächen;
66. stimmt in diesem Zusammenhang der Kommission zu, dass es eine natürliche Grenze für den Umfang menschlicher Aktivitäten, bezogen auf die Bevölkerungsdichte und industrielle Aktivitäten gibt, die Küstenzonen ohne ernsthafte und möglicherweise irreparable Umweltzerstörungen verkraften können; unterstützt deshalb die Auffassung der Kommission, dass eine umfassende Studie erforderlich ist, um besser in der Lage zu sein, diese Grenzen zu erkennen und entsprechende Vorhersagen treffen und Planungen anfertigen zu können;
67. verweist darauf, dass eine dreidimensionale Raumordnung des Meeresboden von riesigem Wert nicht nur für die Fischereiindustrie sondern auch für den Energiesektor, Naturschützer sowie für die Verteidigungsinteressen sein wird; stellt fest, dass der beachtliche

¹ *Angenommene Texte*, P6_TA(2006)0482.

² ABl. L 175 vom 5.7.1985, S. 40.

³ ABl. L 148 vom 6. 6. 2002, S. 24.

kommerzielle Wert derartiger Raumordnungen offensichtlich ist und sie somit dazu beitragen können, die Frage der Finanzierung dieser Aktivität zu klären; verweist ferner darauf, dass verbesserte Daten zum maritimen Bereich bessere Wettervorhersagen, Informationen über zu erwartende Wellenhöhen und eine Reihe von Themen, die die Sicherheit und Entwicklung stärken, einschließen könnten;

68. fordert, dass alle Maßnahmen getroffen werden, die erforderlich sind, um die Risiken der Schädigung der Küstengebiete durch Naturkatastrophen wie z.B. Überschwemmungen, Erosion, Stürme und Tsunamis zu vermeiden und einzudämmen; weist ferner mit Nachdruck darauf hin, dass Gemeinschaftsmaßnahmen verabschiedet werden müssen, um den Gefahren für die europäischen Ökosysteme an den Küsten, die durch die diversen menschlichen Aktivitäten entstehen, entgegenzuwirken;
69. fordert mit Blick darauf, dass der Bau von Hochwasserschutzanlagen zum Schutz vor ansteigendem Meeresspiegel zu einem Verlust an Biosphären führt, während der Anstieg des Meeresspiegels zum „Küstenrückgang“ bei Salzlagen und Wattgebieten und zur Erosion von Sanddünen führt, die alle Biosphären mit mannigfaltigem Pflanzen- und Tieraufkommen sind, eine langfristige Strategie zur Aufrechterhaltung des Küstenschutzes, zum Schutz gegen den ansteigenden Meeresspiegel und zur Minimierung der Verluste an Biosphären;
70. fördert die Entwicklung neuer Netze zur Durchführung von Projekten und Aktivitäten in Form von Partnerschaften zwischen dem Privatsektor, nichtstaatlichen Organisationen, örtlichen Behörden und Regionen im Hinblick auf eine größere Dynamik, Innovation und Effizienz und eine Verbesserung der Lebensqualität in den Küstengebieten;
71. betont die Bedeutung, im Rahmen einer ganzheitlichen Meerespolitik, für die Entwicklung und Umsetzung einer integrierten Politik zur Bewirtschaftung von Küstengebieten (ICZM), welche die vielfältige Nutzung der Küstengebiete und ihre Auswirkungen auf die Entwicklungspolitik umfasst; fordert in diesem Zusammenhang eine größere Angleichung der einschlägigen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften an das Gemeinschaftsrecht;
72. weist mit Nachdruck darauf hin, wie wichtig es ist, die Küstengebiete zum Leben, Arbeiten und Investieren und nicht nur für die Freizeit attraktiver zu machen, indem die Zugänglichkeit und die interne Verkehrsinfrastruktur verbessert werden; fordert außerdem, dass Maßnahmen verabschiedet werden, um die Leistungen der Daseinsvorsorge (Gesundheit, Bildung, Wasser und Energie, Information, Kommunikationstechnologien, Postdienste, Behandlung von Abwässern und Abfallbehandlung) unter Berücksichtigung der saisonal bedingten demografischen Schwankungen zu verbessern;
73. fordert angesichts des signifikanten Anteils der Meeresverschmutzung von Land an der Gesamtverschmutzung der europäischen Meere die Mitgliedsstaaten dringend auf, alle diesbezüglichen gültigen und zukünftigen europäischen Rechtsakte zügig umzusetzen; fordert darüber hinaus die Kommission auf, einen Aktionsplan für die Reduzierung dieser Verschmutzung vorzulegen; ist der Ansicht, dass dabei auch die finanzielle Förderung von Projekten zur Verschmutzungsreduzierung in Drittstaaten eine Rolle spielen muss, da in diesen das Niveau der Filter- und Klärsysteme häufig weit hinter europäischen Standards zurück bleibt und deshalb eingesetzte Finanzmittel eine größere Wirkung zeigen können;

74. bedauert, dass die Auswirkungen der Landwirtschaft im Grünbuch noch nicht ausreichend berücksichtigt wurden; weist darauf hin, dass die Landwirtschaft einer der Sektoren ist, die für den größten Teil des Nährstoffeintrags in die Meere verantwortlich sind, und unterstreicht, dass die erforderlichen Maßnahmen auf EU-Ebene ergriffen werden müssen, damit die ökologische Nachhaltigkeit gewährleistet wird;
75. stellt fest, dass die stärkste Verschmutzung in der Meeresumwelt auf dem Land liegende Quellen zurückzuführen ist und zwar aber nicht ausschließlich auf Abflüsse in der Landwirtschaft und Industrieemissionen, die eine besonders gefährliche Auswirkung auf geschlossene und teilweise geschlossene Wassergebiete haben; betont, dass die EU diesen Bereichen besondere Aufmerksamkeit widmen und Maßnahmen einleiten muss, um weitere Verschmutzung zu beschränken und zu verhindern; ist der Auffassung, dass die neue Technik zur globalen Umwelt- und Sicherheitsüberwachung (GMES) erfolgreich für diesen Zweck eingesetzt werden könnte;
76. ist unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der maritime Bereich einer der wenigen Bereiche ist, in denen das Verursacherprinzip nicht angewandt wird, der Auffassung, dass Abwasser ableitende Industriezweige, an der Sand- und Kiesgewinnung beteiligte Industriezweige, Konzerne, die Meeresenergien ausbeuten, und alle weiteren Gewerbe, die, selbst wenn sie an Land angesiedelt sind, als Verschmutzer der Meeresumwelt erkennbar sind, zu einem Gemeinschaftsfonds für die Aufstockung der Fischbestände und für die Erhaltung der Meeresflora und –fauna einschließlich der Fischereieressourcen beitragen sollten, und dass die Kommission Anstrengungen unternehmen sollte, um eine einheitlichere und wirksamere Anwendung des Verursacherprinzips zu gewährleisten;
77. fordert die Kommission auf, Schritte zu unternehmen, um Umweltverschmutzung (Umweltverschmutzung der Meere) verursacht durch landwirtschaftliche Ableitungen, Abwässer oder Industrieabwässer oder Unrat, meistens Plastik, zu kontrollieren, da sie zu Erstickungen von Meeressäugern, Schildkröten und Seevögeln führen können; weist darauf hin, dass solche Verschmutzungen eine zunehmende Gefahr sind, die das Fischereiwesen und den Fremdenverkehr ernsthaft belasten sowie die Qualität und den gesundheitlichen Zustand von für die menschliche Konsumtion vorgesehenen Fischereierzeugnisse beeinträchtigen; fordert mit Blick auf seegängige Schiffe die Kommission auf, die Mitgliedstaaten zu drängen, den Anhang V des IMO MARPOL umzusetzen, in dem das Entsorgen und Ablassen von Kunststoffen und Asche aus der Verbrennung von Kunststoffen in die See untersagt wird; fordert die Kommission auf, die Richtlinie 2000/59/EG über Hafenauffangeinrichtungen zu ändern, um in der EU die Angemessenheit und Zugänglichkeit solcher Einrichtungen zu verbessern und letzten Endes die Entsorgung von Abfällen zu reduzieren;
78. fordert, dass die Europäische Union im Rahmen der internationalen Meerespolitik aktiv eine Überprüfung und Aktualisierung des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 und des Übereinkommens vom 28. Juli 1994 zur Durchführung des Teils XI des Seerechtsübereinkommens geregelten Angelegenheiten (siehe Amtsblatt der EU vom 23.6.1998, L 179, Seite 129) betreibt, um insbesondere die internationalen Regelungen für die Sicherheit des Schiffsverkehrs und der Verhütung der Meeresverschmutzung sowie des Schutzes und der Bewahrung der Meeresumwelt zu verbessern; fordert zudem, dass sich die Europäische Union insbesondere dafür einsetzt,

dass die EU-Mitgliedstaaten die rechtsverbindliche Streitschlichtung durch den Internationalen Seegerichtshof, der auf der Grundlage des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen mit Sitz in Hamburg im Jahre 1996 geschaffen worden ist, effektiv nutzen, da die Staaten bisher die Streitschlichtung durch den Internationalen Seegerichtshof bedauerlicherweise meiden;

79. ermuntert die Kommission, spezielle wissenschaftlich fundierte statistische und andere Studien über die umweltspezifischen und sozioökonomischen Aspekte der maritimen Regionen durchzuführen, um die Auswirkungen des Ausbaus der Wirtschafts-, Sport- und Freizeitaktivitäten in diesen Regionen zu überwachen und zu kontrollieren;
80. ist besorgt über den Mangel an gut ausgebildeten Arbeitskräften in wichtigen maritimen Wirtschaftszweigen an Land; ist auch hier der Ansicht, dass gemeinsame Beschäftigungsoffensiven der Mitgliedsstaaten mit den betroffenen Unternehmen zu einer Entschärfung des Problems beitragen können;
81. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, alle Partner einzubeziehen, die von allen Phasen des Prozesses der Verbesserung der EU-Meerespolitik betroffen sind, und zwar sowohl bei der Anwendung und Durchsetzung der geltenden Rechtsvorschriften als auch bei der Erarbeitung neuer Initiativen;

Nachhaltiger Küstentourismus

82. weist mit Nachdruck darauf hin, dass der Fremdenverkehr, sofern er umsichtig vorangetrieben wird, eine nachhaltige Einnahmequelle für die lokale Wirtschaft darstellt, der den Schutz und die Verbesserung der Umwelt sowie die Förderung und Erhaltung der kulturellen, historischen und umweltspezifischen Besonderheiten, der handwerklichen Praktiken und eines nachhaltigen Schiffstourismus gewährleistet; fordert deshalb besonders nachdrücklich Investitionen in touristische Infrastruktur in Verbindung mit Segeln, Tauchen und Kreuzfahrten sowie den Schutz und die Förderung archäologischer Schätze im Meer;
83. betont, dass die Fremdenverkehrspolitik dem Subsidiaritätsprinzip unterliegt; betont, dass die nationalen Pläne, die auf Erfahrungen und bewährten Verfahren beruhen, respektiert werden müssen;
84. unterstreicht, dass das Fehlen von geeigneten und vergleichbaren Daten eines der Schlüsselprobleme für die Erhebung verlässlicher Daten zur Beschäftigungssituation im Küstentourismus ist;
85. weist darauf hin, dass eine saubere Umwelt sowie eine reine Luft und eine gute Wasserqualität überlebenswichtig für den Sektor sind und dass alle zukünftigen europäischen Tourismusprojekte unter dem Aspekt der ökologischen Verträglichkeit und Nachhaltigkeit verstanden werden bedauerlicherweise;
86. weist darauf hin, dass Europa eines der beliebtesten Ziele für Kreuzfahrten ist und dass die Erbringung von Dienstleistungen so organisiert sein sollte, dass ein offener Wettbewerb gewährleistet ist und dass dem Bedarf an besseren Infrastrukturen für dieses Tätigkeitsfeld entsprochen wird;

87. ist der Auffassung, dass der traditionelle Saisonbetrieb zu einem Ganzjahresprogramm ausgearbeitet werden sollte; unterstreicht, dass die Branche die Chance nutzen sollte, auf nachhaltige, ganzjährige Tourismuskonzepte zu setzen; weist darauf hin, dass die Ausweitung der Saison Arbeitsplätze schaffen, sowie ökonomische Erfolge bringen kann und dass Beispiele für vorbildliche Verfahren im Sinne der Nachhaltigkeit und der „Umwelterziehung“ einen beachtlichen Einfluss auf das Tourismuskonzept haben können; unterstreicht, dass das das Ziel für die Branche und die Umwelt der Küstenregion darin bestehen solle, aus der Verlängerung der Saison zu profitieren;
88. ist der Auffassung, dass die europäische Agenda 21 für die Nachhaltigkeit des europäischen Fremdenverkehrs die Besonderheiten des Küsten- und Inseltourismus berücksichtigen und sinnvolle Initiativen einleiten muss und dass dabei bewährte Verfahren ausgetauscht werden müssen, wie die Saisonabhängigkeit des Fremdenverkehrs beseitigt werden kann, beispielsweise indem der Senientourismus gefördert wird;
89. fordert die Kommission auf, eine nachhaltige maritime europäische Tourismusstrategie vorzulegen, die sich am integrierten Politikansatz orientiert;

Nachhaltige Meeresumwelt

90. erinnert an seine EntschlieÙung vom 14. November 2006 zu einer thematischen Strategie zum Schutz und zur Erhaltung der Meeresumwelt¹ und wiederholt besonders die Notwendigkeit:
- des übergeordneten Ziels der EU, eine nachhaltige Nutzung der Meere und die Erhaltung der Meeresökosysteme zu fördern; dazu gehört auch eine starke EU-Politik für den Schutz der Meere, wodurch ein weiterer Verlust an biologischer Vielfalt und die Verschlechterung des Zustands der Meeresumwelt verhindert werden soll;
 - der Einbeziehung einer gemeinsamen Definition von „guter Umweltzustand“;
 - der Europäische Umweltagentur zur regelmäßigen Beurteilung des Zustandes der Meeresumwelt, was Verbesserungen in der einzelstaatlichen Erfassung von Daten, deren Weiterleitung und Austausch erfordert;
 - wie in ihrer EntschlieÙung vom 14. November 2006² betont, der Anerkennung der Bedeutung einer vorherigen Konsultation, Koordinierung und Zusammenarbeit mit Nachbarstaaten bei der Annahme und Umsetzung der geplanten Meeresstrategie-Richtlinie,
91. stellt fest, dass eine gesunde Meeresumwelt die Grundlage für eine nachhaltige Entwicklung der maritimen Wirtschaft in der EU bildet, und verweist darauf, dass sich die EU verpflichtet hat, Umweltaspekte in alle Bereiche der gemeinschaftlichen Politik einzubeziehen;
92. unterstreicht mit Nachdruck, dass eine saubere Meeresumwelt, mit einer ausreichenden

¹ *Angenommene Texte*, P6_TA(2006)0486.

² *Angenommene Texte*, P6_TA(2006)0482.

- Artenvielfalt, die das richtige Funktionieren ihres umfassenden Ökosystems gewährleistet, für Europa von grundlegender Bedeutung ist; unterstreicht ferner mit Nachdruck, dass der Eigenwert der Meere bedeutet, dass die Vorteile eines guten Zustands der Meeresumwelt in der EU sehr weit über die potenziellen wirtschaftlichen Gewinne aus der Ausbeutung der verschiedenen Komponenten der Meere, Küstengewässer und Flussläufe hinausgehen und deshalb die Erhaltung und in vielen Fällen die Wiederherstellung der Meeresumwelt in der Gemeinschaft unumgebar sind;
93. erinnert an den Grundsatz des Ökosystem-Ansatzes bei der Verwaltung menschlicher Aktivitäten, einen der Schlüsselemente der thematischen Strategie für die Meeresumwelt; fordert, dass dieser Grundsatz auch mit Blick auf die Meerespolitik angewandt wird;
 94. kann nicht ausreichend genug unterstreichen, dass es erforderlich ist, dass die Kriterien, die für eine gute Umwelt angewandt werden, ausreichend langfristig sind, da diese Qualitätsziele offensichtlich zu Eckpunkten für langfristige Maßnahmenprogramme werden;
 95. ist ferner der Auffassung, dass Maßnahmen zur Verbesserung der Wasserqualität schnell eingeleitet werden müssen und ist deshalb besorgt über den im Vorschlag für die Richtlinie über eine Meeresstrategie unterbreiteten langfristigen Zeitplan;
 96. besteht darauf, dass die Umsetzung eines Netzwerks geschützter Seegebiete beschleunigt wird;
 97. ist überzeugt, dass eine saubere Meeresumwelt für Meereslebewesen, sowohl für kommerziell genutzte Fische als auch für nicht kommerziell ausgebeutete Arten entscheidend ist und dass jede Erholung eines erschöpften Fischbestands sowohl abhängig ist von einer Verringerung der Meeresverschmutzung als auch der Fischereiaktivitäten; ist der Auffassung, dass es unumgänglich ist, die Meeresverschmutzung zu verringern, um zu gewährleisten, dass Fischerzeugnisse aus EU-Quellen nicht verunreinigt sind;
 98. lenkt die Aufmerksamkeit auf die teilweise desaströsen Auswirkungen exotischer Organismen in Meeresökosystemen und anerkennt, dass invasive fremde Arten eine beachtliche Gefährdung der Meeresbiodiversität darstellen; fordert die Kommission auf, eilige Maßnahmen einzuleiten, um die Übertragung von Organismen im Ballastwasser zu verhindern und wirksame Kontrollen des Ablassens von Ballastwasser in Gemeinschaftsgewässern einzuführen;
 99. ist der Auffassung, dass das Konzept des „Clustering“ eine positive Auswirkung auf die Meeresumwelt haben könnte, wenn die Erhaltung von Lebensräumen, die Kontrolle von Verschmutzungen und andere Umwelttechnologien in die Planung und Umsetzung von Clustern beginnend mit der Planungsphase einbezogen werden;
 100. begrüßt die Feststellung der Kommission, dass ein „umfassendes Raumplanungssystem“ erforderlich ist, um ein stabiles rechtliches Umfeld und eine rechtlich verbindliche Grundlage für Beschlussfassungsprozesse zu gewährleisten; ist der Auffassung, dass ein wesentliches Kriterium für eine wirksame ökosystemorientierte Raumplanung darin bestehen muss, Aktivitäten so zu organisieren, dass die umweltschädigenden Aktivitäten in ökologisch sensiblen Bereichen verringert werden und dass gleichzeitig die Mittel in allen anderen Regionen ökologisch nachhaltig eingesetzt werden; fordert in diesem

Zusammenhang die Anwendung des Instruments der strategischen Umweltbewertung gemäß der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme¹;

101. stellt fest, dass das Erreichen eines guten Umweltzustands auch erfordert, dass außerhalb ökologisch sensibler Gebiete durchgeführte menschliche Aktivitäten strengstens geregelt sind, um so jede mögliche negative Auswirkung auf die Meeresumwelt zu minimieren;

Integrierte Fischereipolitik

102. ist der Auffassung, dass auch die Fischerei zur Erhaltung lebensfähiger Küstengemeinschaften beitragen muss; unterstreicht, dass dazu der Zugang zur Fischerei für Küsten- und Kleinfischer sowie Freizeitangler gewährt werden muss und dass solche Aktivitäten den Fremdenverkehr fördern, unser reiches Küstenerbe schützen sowie beitragen, unsere Küstengemeinschaften zusammen zu halten;

103. äußert sich dahingehend besorgt, dass während der Sektor bereit ist, die Entwicklung eines auf ökologische Systeme basierenden Herangehens an die Fischwirtschaft anzuerkennen, durch weitere Beschränkungen, die sich aus dem Natura 2000 - Netzwerk und andere mögliche geschützten Seegebiete (MPA) ergeben können, ein uneingeschränkter Zugang und die Fischereiaktivitäten in diesen Gebieten beeinträchtigt sein können; ist der Auffassung, dass die Entwicklung von Fischereiaktivitäten, die den Schutzziele nicht abträglich sind, in MPA zulässig sein sollten; ist ferner der Auffassung, dass bezogen auf Fischereiaktivitäten, die die Schutzziele für die MPA gefährden beziehungsweise potenziell gefährden, größere Anstrengungen unternommen werden müssen, auch durch Forschung und Entwicklung, um Fischereimethoden umweltfreundlicher zu gestalten, damit, soweit es gerechtfertigt werden kann, in solchen Gebieten ein umfassenderer Zugang ermöglicht werden kann;

104. stellt jedoch fest, dass die Fischerei in Zukunft durch ein vorsichtiges Herangehen beschränkt werden muss, das gewährleistet, dass gesunde Ökosysteme erhalten und seltene, anfällige oder wertvolle Arten und Biosphären geschützt werden, und dass dies eindeutig ein höheres Umweltniveau als bisher bedeutet, der ein Netz von Meeresschutzgebieten, die unter Beachtung dessen, was im Rahmen der Gemeinschaftlichen Fischereipolitik (GFP) vorgesehen ist, geschaffen werden sollten, und ein System der integrierten Küstenzonenverwaltung einschließt, um zu gewährleisten, dass wir der sinnlosen Zerstörung von Biotopen und dem starken Rückgang der Biodiversität einen Riegel vorschieben;

105. ruft die Kommission auf, die erfolgreichen Erfahrungen lokaler und regionaler Gebietskörperschaften mit dem Fischereimanagement gebührend zu berücksichtigen, damit sie in anderen Regionen als Muster dienen können, insbesondere diejenigen Erfahrungen, die sich in einer integrierten und nachhaltigen Bewirtschaftung des Meeres durch das Verbot nicht selektiver Fanggeräte, der Anpassung der Größe der Fischereiflotten an die verfügbaren Bestände, der Ordnung der Küstenbereiche, der Regelung touristischer Aktivitäten wie der Walbeobachtung, der Ausarbeitung von Plänen für die Bewirtschaftung von Gebieten des Natura-2000-Netzes und der Schaffung von Schutzgebieten niederschlagen;

¹ ABl. L 197 vom 21.7.2001, S. 30.

106. unterstreicht, dass die wertvolle Beraterrolle der regionalen Beiräte (RAC) erkannt werden sollte und diese zu Fragen der maritimen Verwaltung konsultiert werden sollten;
107. billigt die von der EU auf dem Weltgipfel 2002 gemachte und in der jüngsten Mitteilung der Kommission (Verwirklichung der Nachhaltigkeit im Fischereisektor der EU mithilfe des Konzepts des höchstmöglichen Dauerertrags) bekräftigte Zusage, Fischbestände auf einen Stand zu zurückzuführen, der den höchstmöglichen Dauerertrag (MSY) sichert, wobei diese Ziele nach Möglichkeit spätestens 2015 erreicht werden sollen; ist der Auffassung, dass dies am Besten durch die Nichtanwendung willkürlicher auf einem einfachen mathematischen Modell beruhender Bezugspunkte ermöglicht wird; ist der Auffassung, dass eine alternative Auslegung von MSY unter Heranziehung eines Konzepts wie der Maximierung kumulativer Fänge über einen bestimmten Zeitraum (beispielsweise 10 Jahre) ein realistischer und möglicher Weg zur Verbesserung der Lage des Fischerei in der Gemeinschaft sein könnte;
108. ist der Auffassung, dass ein wichtiger Weg zur Verringerung der Rückwürfe darin besteht, die Selektivität der Fischerei durch Modifizierungen der Fischfanggeräte und Fischereitechniken zu verbessern; anerkennt, dass die Zusammenarbeit mit den und die Kenntnisse der Fischer in dieser Frage wesentlich ist und dass in diesem Sinne innovative Fischer honoriert werden sollten;
109. fordert verstärkte Anstrengungen, um das erbärmliche Beifang- und Rückwerfproblem zu überwinden, welches eines der Hauptfolgen der Regelung zulässiger Gesamtfangmengen (TAC) und des Quotensystems der GFP ist; ist der Auffassung, dass die Beifangschäden an Meeressäugern, Seevögeln und Schildkröten ein Gräuelfeld sind, der gestoppt werden muss, und weist darauf hin, dass angesichts der Schäden, die durch das Fanggeschirr auf sensiblen Meeresböden entstehen, diese besonderen Schutz erhalten müssen; unterstreicht, dass auch verloren gegangene Netze zu einer "Geisterfischerei" führen, die zu einem beachtlichen Rückgang des Fischbestands führen kann;
110. ist zutiefst davon überzeugt, dass eine dringende Notwendigkeit besteht, ein Planungsprogramm für die Meeresraumordnung gemeinschaftlicher Gewässer zu fördern und anzuwenden, um den Erfordernissen der Erhaltung eines nachhaltigen und geografisch repräsentativen Fischereisektors gerecht zu werden; ist der Auffassung, dass die Raumzuweisung von Zonen für Küstenwindkraftanlagen zur Energieerzeugung oder zur CO₂-Sequestrierung und zur Sand- und Kiesgewinnung oder für Aquakulturen zu begrüßen ist und dass die Raumzuweisung für die Lage geschützter Meeresgebiete, einschließlich der Natura 2000 Gebiete und für andere gefährdete Biosphären und Arten zu einer wirksameren und nachhaltigen Nutzung der maritimen Umwelt führen würde; unterstreicht, dass für eine wirksame Raumplanung, Gebiete für Fischereiaktivitäten zugewiesen werden müssen und dass dies durch einen besseren und standardisierten Zugang zu Schiffsüberwachungssystemen und Logbucheinträgen in allen Mitgliedstaaten ermöglicht werden sollte; ist ferner der Auffassung, dass Planungsentscheidungen betreffend Gemeinschaftsgewässer nach umfassender Konsultation mit dem Fischereisektor und den direkt betroffenen Gemeinschaften getroffen werden sollten;
111. unterstreicht die zunehmende sozio-ökonomische Bedeutung der Fischzucht, da die Meeresfischbestände weltweit rückläufig sind; verweist darauf, dass die pro Jahr weltweit verkaufte Menge an Aquakulturen bald größer sein wird, als die der traditionellen

Fangmethoden; betont, dass die EU bei dieser spannenden Entwicklung mit in der vordersten Linie stand und danach streben sollte, ihre Führungsposition beizubehalten und eine weitere mit anderen Nutzungsformen der Küsten und Meere vereinbare Entwicklung zu fördern; betont die Bedeutung der Fischzucht für oft abgelegene, ländliche Gemeinschaften, in denen es wenig andere Beschäftigungsmöglichkeiten gibt; unterstreicht, dass im Kontext eines integrierten Ansatzes zur Bewirtschaftung von Küstengebieten, eindeutig definierte Gebiete, in denen für Fischzuchtanlagen Cluster gebildet werden können, gefördert werden sollten, und dass dies verbunden werden sollte mit einem Unternehmertum und Nachhaltigkeit fördernden vereinfachten regulativen Rahmen; stellt ferner fest, dass im Aquakulturbereich neue Techniken entwickelt werden sollten, die eine verbesserte Verwaltung von Qualität, Rückverfolgbarkeitsgarantie über den gesamten Herstellungsweg und wertschöpfender Ketten sowie die allgemeine Anerkennung der Fischzucht als einen Hauptakteur im maritimen Sektor ermöglicht;

112. weist darauf hin, dass bestimmte Aquakulturpraktiken derzeit zur Dezimierung einiger Arten beitragen; betont, dass der Fang von Jungtieren einiger Arten in der Meeresumwelt zu Mastzwecken deren Reproduktion und das biologische Gleichgewicht der Arten verhindert; geht davon aus, dass die hohen Preise, die einige dieser Arten auf den Weltmärkten erzielen, die Ursache dafür sind, dass die Notwendigkeiten der Erhaltung bestimmter Meeresökosysteme vollkommen missachtet werden;

113. unterstreicht, dass sich auch militärische Operationen auf den Fischereisektor auswirken; maritime Schießübungsplätze sind "Sperrgebiete" für die Fischerei und andere Schifffahrt, jedoch können sie Oasen für biologische Vielfalt sein; stellt jedoch fest, dass der Einsatz von Ultra-Niederfrequenz-Schallsystemen speziell durch U-Boote eine negative Auswirkung auf Meeressäuger und Fischbestände hat und streng geregelt sowie auf bestimmte Gebiete beschränkt werden sollte;

114. betont die Notwendigkeit, die Fischerei in internationalen Gewässern zu überwachen, da sich diese auch auf die Bestände der in der Europäischen Union bestehenden ausschließlichen Wirtschaftszonen auswirkt;

Meeresforschung, Energie, Technik, und Innovation

115. ist der Auffassung, dass auf die meisten Herausforderungen im Hinblick auf Umweltschutz und Nachhaltigkeit unter angemessener Nutzung wissenschaftlicher und technologischer Kenntnisse reagiert werden muss, die zu diesem Zweck durch eine ausreichende Finanzierung durch die Kommission und die Mitgliedstaaten angemessen gefördert werden; fordert die Kommission auf, eine Strategie für eine europäische Meeresforschung und für eine bessere Koordinierung und Vernetzung der europäischen Institute, die sich mit Meeresforschung befassen, vorzulegen; regt zu diesem Zweck die Gründung eines „Europäischen Meereswissenschaftlichen Konsortiums“ unter Beteiligung aller relevanten europäischen Meeresforschungsinstitute mit Unterstützung der Europäischen Union an; fordert, dass die gewonnenen Erkenntnisse in ein europäisches maritimes Datenzentrum eingespeist werden, das allen Meeresforschungsinstituten zur Verfügung steht; spricht sich in diesem Zusammenhang für die Förderung einer regelmäßig tagenden europäischen Meereskonferenz aus, die ein Forum für Forscher und Industrie darstellt;

116. anerkennt, dass eine gute Verwaltung der Ressourcen der Meeresumwelt eine solide

Informationsgrundlage erfordert; betont deshalb die Bedeutung solider wissenschaftlicher Erkenntnisse über die Meeresumwelt, um kosteneffiziente Beschlussfassungen unterstützen zu können und Maßnahmen zu verhindern, die keine Werte schaffen; fordert deshalb, dass die Meeresforschung besondere Aufmerksamkeit bezüglich der Ressourcenzuweisung erhält, um nachhaltige und wirksame Verbesserungen in der Umwelt zu erreichen;

117. fordert die Kommission und die Mitgliedsstaaten auf, ein Vermessungsprogramm für den europäischen Meeresgrund und die europäischen Küstengewässer zu erarbeiten und umzusetzen, um auf dieser Basis einen europäischen Meeresatlas entwickeln zu können;
118. billigt die im Grünbuch enthaltene Auffassung, dass es beachtliche und ernsthafte Probleme mit den zugänglichen Daten über den Zustand der Meeresumwelt und die dort durchgeführten beziehungsweise sich auf diesen Bereich auswirkenden Aktivitäten gibt; unterstützt deshalb die Forderung nach stark verbesserten Programmen zu Datensammlung, Hochseekarten und Besichtigung, Schiffsverfolgung und so weiter in diesen Räumen unter Einbeziehung der Mitgliedstaaten, der Meeresübereinkommen, der Kommission und anderer Gemeinschaftsgremien, wie des Europäischen Umweltamts und der EMSA; betont, wie wichtig der Austausch bewährter Verfahren auf nationaler, regionaler und europäischer Ebene ist;
119. fordert die Verankerung der Meeresforschungen als Querschnittsthema im 7. Forschungsrahmenprogramm der EU und als eines thematischen Schwerpunkts für zukünftige Forschungsrahmenprogramme; regt an, dass der potentielle Beitrag der Meere zur Lösung der Energieprobleme Europas zu dem Hauptschwerpunkt der zu fördernden Forschung zu machen;
120. betont, dass die Offshore-Windenergie ein sehr großes Entwicklungspotenzial beinhaltet und einen erheblichen Beitrag zu Europas Unabhängigkeit von Energieimporten und zum Klimaschutz leisten kann, es jedoch noch enormer Anstrengungen bedarf, um dieses Potenzial voll auszuschöpfen; fordert daher die Kommission auf, einen Aktionsplan für Offshore-Windenergie auszuarbeiten, der einen effizienten europäischen Ansatz zur Offshore-Technologie beinhaltet, eine umfassendere Vernetzung fördert und Perspektiven aufzeigt, wie bis zum Jahre 2020 eine Stromerzeugungskapazität von mindestens 50 GW erreicht werden kann; erwartet daher vor allem, dass ein „one-stop-shop“-Ansatz gewählt und eine intelligente Offshore-Netzinfrastruktur gefördert wird; begrüßt den Vorschlag der Kommission, einen Europäischen Strategieplan für Energietechnologie auszuarbeiten und fordert, dass insbesondere die Entwicklung von Offshore-Windenergie in großem Umfang im Blickpunkt der Anstrengungen stehen sollte;
121. anerkennt die Bedeutung der Küstengebiete für die Entwicklung erneuerbarer Energiequellen, die ein entscheidender und integraler Bestandteil der gemeinschaftlichen Bemühungen im Kampf gegen den globalen Klimawandel sind; unterstreicht, dass deshalb eine vernünftige Gebietseinteilung im Sinne einer maritimen Raumplanung für die Entwicklung von Flächen für die Nutzung von Windkraft, Gezeiten und anderen Energieformen notwendig sein wird, um den Konflikt mit anderen Nutzern der Meeresumwelt zu verringern und die Zerstörung der Umwelt zu verhindern, wobei die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfungen zu berücksichtigen sind; begrüßt die bedeutenden Möglichkeiten, die sich durch den wachsenden Industriezweig der

erneuerbaren Energiequellen für die Schaffung von Beschäftigung und technisches Sachverständnis in der EU bieten;

122. verweist, während gleichzeitig schlechte Praktiken überwunden werden müssen, auf die Bedeutung von Entwicklungen in nicht zur Fischerei gehörenden Bereichen, die den Fischereisektor ergänzen könnten, beispielsweise die Förderung der Planung von Energieerzeugungsplattformen oder Windturbinenplattformen, die dazu beitragen, ein prosperierendes Ökosystem zu fördern und zu erhalten oder die Förderung der Einrichtung von Aufzucht- und Laichbecken für Meerestiere in für die Fischerei gesperrten Zonen;
123. unterstützt die Tendenz hin zu einer Energieerzeugung ohne Kohlendioxidemissionen, wobei jedoch darauf zu achten ist, dass bei der Planung und beim Bau von Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energie ein angemessener Schutz der maritimen Fauna gewährleistet ist; fordert deshalb eine sorgfältige Planung von Meeresanlagen zur Gewinnung erneuerbarer Energie; verweist darauf, dass es zahlreiche mit der Energieerzeugung verknüpfte potenzielle Gefahren gibt, die es zu verhindern gilt; verweist ferner darauf, dass Strukturen zur Wind- oder Wellenenergiegewinnung sich auf den natürlichen Kreislauf der niedrigeren Schichten des Meeres auswirken können; betont, dass aus Mündungsgebieten auf Grund der Einführung von die Gezeiten auswirkungen einschränkenden Wehranlagen zwischen den Gezeiten genutzte Vogel Nahrungsgebiete verschwinden können; weist ferner darauf hin, dass Veränderungen in der Stärke der Gezeiten sich auch auf Muscheln und Muschelbänke, Korallenriffe, Anemonen, und Korallen auswirken können;
124. ist der Auffassung, dass erheblicher Spielraum zur Verbesserung der Entsalzungstechniken und zur Vermeidung der Verschmutzung der Küstengewässer besteht, insbesondere wenn diese Gebiete Teil des Natura-2000-Netzes sind; fordert die zuständigen Stellen auf, die Umweltfolgen dieser Entsalzungsanlagen zu prüfen, vor allem in den Gebieten, die ihren Wasserbedarf auf nachhaltigere Weise decken können;
125. ist der Auffassung, dass die Kommission angesichts der außerordentlichen Entwicklung der Meerwasserentsalzungsanlagen, die Tonnen von Salzlake und anderen Produkten ins Meer einleiten, Studien über die Auswirkungen dieser Anlagen auf das Plankton und auf den Meeresboden sowie über die im Ökosystem ausgelösten Veränderungen auf den Weg bringen sollte;
126. ist überzeugt, dass das Satellitennavigationssystem Galileo und das GMES ein großes Potenzial für den maritimen Sektor bieten; ermutigt die Kommission, die Nutzung dieser Systeme im Rahmen der Meeresstrategie besser zu fördern;
127. unterstreicht die Bedeutung der IKT in der Hafenlogistik; ist überzeugt, dass die neuen legislativen Vorschläge, wie der zur Funkfrequenzidentifizierung (RFID), darauf ausgerichtet sein sollten, der Verwendung dieser Technologien Auftrieb zu verleihen; fordert die Kommission auf, gemeinschaftsweite IKT-Standards für alle Häfen in der Gemeinschaft festzulegen und eine führende Rolle in den Verhandlungen zur Festlegung internationaler Technologiestandards einzunehmen;
128. betont, dass sich die Regionen in äußerster Randlage im Atlantik und im Indischen Ozean befinden und daher gut geeignet sind, um Phänomene im Zusammenhang mit Wetterzyklen

und Vulkanologie zu beobachten, und dass die Ozeanographie, die Artenvielfalt, die Umweltqualität, die Bewirtschaftung natürlicher Ressourcen, Energie und Wasser, Genetik, öffentliche Gesundheit, Gesundheitswissenschaften sowie neue Telekommunikationssysteme und -dienste in diesen Gebieten hervorragende Tätigkeitsbereiche für die europäische Forschung darstellen; weist darauf hin, dass diese Regionen bei der Planung künftiger Forschungs- und Entwicklungsprogramme berücksichtigt werden sollten;

129. betrachtet die blaue Technologie als eine der viel versprechendsten Technologien der kommenden Jahrzehnte, mit zahlreichen Möglichkeiten der Verwendung in Pharmazeutika, Kosmetika, in der Lebensmittelindustrie und bei der Umweltsanierung; ist überzeugt, dass Forschungsbemühungen in diesem Bereich gestärkt werden müssen und dass Mitgliedstaaten aus der im Grünbuch vorgeschlagenen Einrichtung eines Fonds für blaue Investitionen Nutzen ziehen können, sowie dass, eine bessere Synergie durch eine bessere Koordinierung der Forschungsbemühungen der Mitgliedstaaten in diesem Bereich erreicht werden könnte; betont, dass jegliche Entwicklung der „blauen Technologie“ strikt reguliert und angemessen bewertet werden muss, damit eine übermäßige Nutzung und weitere Schäden an den bereits jetzt sensiblen und gefährdeten Ökosystemen vermieden werden;
130. weist darauf hin, dass Sedimente am Meeresboden hohe Mengen an Gashydraten enthalten, die die traditionell genutzten Kohlenwasserstoffe ergänzen oder ersetzen könnten; weist darauf hin, dass es eine wichtige Herausforderung darstellt, Zugang zu diesen Ressourcen zu finden, sie zu prüfen und Möglichkeiten der Nutzung zu entwickeln, und dass Europa diese Herausforderung eingehend prüfen sollte; betont, dass die Ausdehnung des Festlandsockels der EU-Mitgliedstaaten auf 200 Meilen gemäß Artikel 76 des Übereinkommens von Montego Bay eine Gelegenheit bietet, Zugang zu möglichen zusätzlichen Ressourcen zu erhalten;

Eine Gemeinsame Maritime Politik

131. stimmt der Kommission zu, dass die Schaffung eines Gemeinsamen Europäischen Meeresraums die Effizienz der Bewirtschaftung der Hoheitsgewässer erheblich steigern könnte; ist der Auffassung, dass ein solcher Meeresraum zur Integration des Binnenmarktes für Verkehr und Dienstleistungen auf den EU-Meeren beitragen kann, vor allem zur Vereinfachung der Zoll- und Verwaltungsverfahren sowie unter Berücksichtigung der Übereinkommen von UNCLOS und IMO, einschließlich der „Freiheit der Schifffahrt“ und des „Rechts der friedlichen Durchfahrt“ in der ausschließlichen Wirtschaftszone in internationalen Gewässern; stellt fest, dass durch das Gemeinschaftsrecht bereits erhebliche Schritte in diese Richtung unternommen wurden, dass es aber teilweise an der Umsetzung in den Mitgliedsstaaten noch mangelt; fordert die Mitgliedsstaaten auf, die europäischen Rechtsvorschriften zügig umzusetzen;
132. betont die Vorteile und das Potential des Kurzstreckenseeverkehrs als eines nachhaltigen und effizienten Verkehrsträgers, durch den Engpässe im Landverkehr einfach überbrückt werden können und der über ausreichend Kapazitäten für das Wachstum verfügt; fordert die Kommission deshalb auf, den Kurzstreckenseeverkehr zu unterstützen und zu fördern, indem die Rechtsvorschriften für den Kurzstreckenseeverkehr umfassend umgesetzt werden; hält die Tatsache, dass der Kurzstreckenseeverkehr rechtlich noch immer als internationaler

Verkehr gilt, für ein Hindernis für sein Wachstum; fordert deshalb die Kommission auf, einen Vorschlag zur Integration des Kurzstreckenseeverkehrs in den europäischen Binnenmarkt zu unterbreiten; unterstreicht, dass dabei, die Übereinkommen von UNCLOS und IMO, einschließlich der „Freiheit der Schifffahrt“ und des „Rechts der friedlichen Durchfahrt“ in den internationalen Gewässern respektiert werden müssen;

133. ist enttäuscht vom bisherigen Fortschritt bei der Realisierung des TEN-Projekts Nr. 21 der Meeresautobahnen; fordert die Kommission auf, zur Beschleunigung der Realisierung der Meeresautobahnen einen Koordinator zu ernennen;

134. ist der Auffassung, dass einer der Schwerpunkte der künftigen Meerespolitik der EU der Schutz und die Valorisierung des maritimen archäologischen Reichtums sein sollte;

135. ist der Auffassung, dass die umfassende und rechtzeitige Umsetzung aller gemeinschaftlichen Umweltrechtsvorschriften (unter anderem die Rahmenrichtlinie zum Wasser¹, die Richtlinie über Lebensräume² und über Vögel³, die Nitrat-Richtlinie⁴, die Richtlinie über schwefelhaltige Schiffskraftstoffe⁵, die Richtlinie zu Strafen bei Meeresverschmutzung⁶) zwingend für die Erhaltung der Qualität der Meeresumwelt ist und dass die Kommission den erforderlichen Druck, gegebenenfalls auch rechtliche Schritte, ausüben sollte, um die Mitgliedstaaten dazu zu ermutigen;

136. ist überzeugt, dass der Vorsichtsgrundsatz, wie es in Artikel 174 Absatz 2 des EG-Vertrags festgeschrieben ist, die Grundlage aller Arten der Ausbeutung von Meeresbereichen der Gemeinschaft bilden muss; unterstreicht mit Nachdruck, dass deshalb die fehlende wissenschaftliche Gewissheit nicht als Entschuldigung für verspätete präventive Maßnahmen herangezogen werden darf;

137. stellt fest, dass im Grünbuch auf mehrere mögliche nützliche Beiträge des Militärs verwiesen wird, einschließlich Suche und Rettung, Katastrophenhilfe und Überwachung auf See; bedauert jedoch, dass die Umweltzerstörung, die durch die militärischen Aktivitäten, wie den Test von Waffen, den Bau von Marinestützpunkten und den Einsatz von äußerst intensiven Unterwassersonarsystemen, die eine schädliche Auswirkung auf Wale haben könne und zu Taubheit, Schäden an inneren Organen und schrecklichen Massenstrandungen führen können, nicht erwähnt wurden; fordert in diesem Zusammenhang, dass militärische Aktivitäten umfassend in die Meerespolitik einbezogen werden und Gegenstand

¹ Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (ABl. L 327 vom 22.12.2000, S. 1).

² Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABl. L 206 vom 22.7.1992, S. 7).

³ Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (ABl. L 103 vom 25.4.1979, S. 1).

⁴ Richtlinie 91/676/EWG des Rates vom 12. Dezember 1991 zum Schutz der Gewässer vor Verunreinigung durch Nitrat aus landwirtschaftlichen Quellen (ABl. L 375 vom 31.12.1991, S. 1).

⁵ Richtlinie 1999/32/EG des Rates vom 26. April 1999 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG (ABl. L 121 vom 11.5.1999, S. 13).

⁶ Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen für Verstöße (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 11).

vollständiger Umweltfolgeabschätzungen und Verantwortlichkeit sind;

138. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, dass umfassende Untersuchungen über die in den europäischen Meeren versenkten Munitionsaltlasten aus vorherigen Kriegen und die von ihnen ausgehenden Gefahren für Mensch und Umwelt in die Meerespolitik einbezogen werden und mögliche Sicherungs- und Bergungsmaßnahmen für sie geprüft bzw. unternommen werden;
139. fordert eine stärkere Rolle der Gemeinschaft in den Internationalen Organisationen; betont, dass dabei die Gemeinschaft die EU-Mitgliedstaaten nicht vertreten oder gar ersetzen kann und soll; bekräftigt zum wiederholten Male seine Aufforderung an den Rat, für die Union die Mitgliedschaft in der IMO zu beantragen;
140. betont, dass die EU sich aktiv an der meerespolitischen Entscheidungsfindung auf internationaler Ebenen beteiligen muss, um ein niveauvolles Beschäftigungsfeld für Meereswirtschaft zu fördern, ohne Bestrebungen nach umweltbezogener Nachhaltigkeit maritimer Aktivitäten zu beeinträchtigen;
141. betont, dass die Anwendung und Durchsetzung der geltenden IMO-, ILO- und EU-Vorschriften zu einem sichereren, saubereren und wirtschaftlich nachhaltigeren maritimen Sektor beigetragen hat; begrüßt, dass die Anlagen I und II des MARPOL-Abkommens mit Wirkung zum 1.1.2007 überarbeitet wurden; fordert die EU-Mitgliedstaaten zur zügigen Ratifizierung aller relevanten IMO- und ILO-Konventionen auf, besonders des Annexes VI des MARPOL-Abkommens, der Bunkerölkonvention und der Internationalen Konvention über schädliche Anti-Fouling Systeme in der Seefahrt; und des HNS Übereinkommens; regt an, die Ratifizierung oder Nichtratifizierung als ein Kriterium zur Schiffsuntersuchung im Rahmen der Hafenstaatkontrolle einzuführen;
142. fordert die Mitgliedstaaten und die Kommission auf, sich aktiv an Diskussionen im Rahmen der IOPCF zu beteiligen, bei denen es um die Begrenzung des Einsatzes von unternormigen Schiffen und die Förderung qualitativ hochwertiger Schiffe geht; betont, dass mittelfristig eine Überprüfung des Übereinkommens über die zivilrechtliche Haftung und des Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden erwogen werden sollte;
143. ist der Ansicht, dass EMSA, FRONTEX, die Fischereiagentur und die Umweltagentur über diverse Instrumente verfügen, deren effektive Kombination eine Europäische Meerespolitik wirksam unterstützen könnte; fordert die Kommission deshalb dringend auf, nicht nur die Hindernisse für die Zusammenarbeit dieser Agenturen auszuräumen, sondern diese Zusammenarbeit zu formalisieren, um folgendes zu gewährleisten: 1. Sicherheit auf See und Schutz der Meeresumwelt (einschließlich der Fischereiaufsicht), Schutz vor Terrorismus, Piraterie und Straftaten auf See sowie illegalem, nicht geregelter und unreguliertem Fischfang (IUU); 2. koordinierte Fischereikontrollen und einheitliche Durchsetzung in der gesamten Gemeinschaft mit von allen Gerichten der Mitgliedstaaten gleichermaßen angewandten Strafen und Sanktionen; 3. strengere Kontrolle der Einhaltung vorgeschriebener Schifffahrtswege, strafrechtliche Verfolgung illegaler Einleitungen von Schiffen; schnellstmögliche koordinierte Reaktion im Falle einer Havarie und Einleitung der erforderlichen Maßnahmen, einschließlich der Festlegung von Zufluchtsorten und Häfen für den Notfall und Bekämpfung der illegalen Einwanderung; wiederholt seine bereits im

Abschlussbericht des MARE-Ausschuss gestellte Forderung nach Einrichtung einer Europäischen Küstenwache; erwartet die in der Richtlinie 2005/35/EG vorgesehene Durchführbarkeitsstudie über eine Europäische Küstenwache;

144. erwartet, dass die Meerespolitik der Union im Rahmen der europäischen Nachbarschaftspolitik gebührend berücksichtigt wird und dass der Zusammenarbeit mit den EU-Nachbarstaaten im Hinblick auf Umwelt, Sicherheit und Gefahrenabwehr auf den Meeren Rechnung getragen wird;
145. ist der Auffassung, dass IUU ein ernsthaftes und zunehmendes Problem darstellt, das sowohl zur Zerstörung wertvoller Fischbestände als auch zu einem unfairen Wettbewerb zwischen Fischern, die die Vorschriften einhalten und denjenigen, die es nicht tun, führt; stellt fest, dass in bestimmten Fischereisektoren der EU, der IUU einen beachtlichen Teil des Gesamtfangs ausmacht; erwartet die nächste Mitteilung und legislative Vorschläge der Kommission zur Bekämpfung des IUU und zur Anpassung des EU-Aktionsplans von 2002;
146. fordert, den integrierten Ansatz einer europäischen Meerespolitik in Zukunft weiter zu verfolgen; betont, dass dazu mindestens regelmäßige Koordinierungstreffen der zuständigen Mitglieder der Europäischen Kommission ebenso wie der regelmäßige öffentliche Meinungsaustausch mit den anderen Beteiligten, beispielsweise im Rahmen von zweijährlichen Konferenzen gehören; fordert die zukünftigen Ratspräsidentschaften auf, im Rahmen ihrer Arbeitsprogramme auf die Meerespolitik einzugehen; fordert darüber hinaus die jährliche Ausweisung aller mit EU-Mitteln geförderten Projekte mit Meeresbezug durch die Europäische Kommission.

o

o o

147. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission sowie den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen zu übermitteln.

BEGRÜNDUNG

Mit der Vorlage "Die künftige Meerespolitik der EU: eine europäische Vision der Ozeane und Meere" durch die Europäische Kommission wird in vielerlei Hinsicht politisches Neuland betreten. Dies spiegelt sich allein in die Tatsache wieder, dass es im Europäischen Parlament eine halbjährige kontroverse Debatte darüber gab, welcher Ausschuss federführend zuständig sein sollte. Dies zeigt, dass der integrierte beziehungsweise holistische Ansatz, den die Kommission versucht, also die verschiedenen Politikbereiche wie Werften, Schifffahrt, Schiffs- und Seesicherheit, Tourismus, Fischerei, Hafenpolitik, Meeresumwelt, Forschung, Industrie, Raumplanung und andere jeweils aufeinander zu beziehen, sich nicht automatisch erschließt. Ein Blick auf die zersplitterten administrativen und politischen Zuständigkeiten für maritime Politik in den Mitgliedstaaten zeigt, wie schwer ein integrierter Ansatz in der Praxis durchzusetzen sein wird. Auch einzelne Generaldirektionen der Kommission veröffentlichen Vorschläge, die, trotz Grünbuch, eher partikularistisch als holistisch erscheinen.

Nach den beschriebenen Anlaufschwierigkeiten im Europäischen Parlament haben sich der Berichterstatter (Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr) und die Co-Berichterstatter (Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit, Fischereiausschuss, Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie, Ausschuss für Regionale Entwicklung) zu einer Arbeitsgruppe zusammengeschlossen, um bereits bei der Abfassung der Teilberichte ein möglichst hohes Maß an Übereinstimmung für den gemeinsamen Schlussbericht zu erzielen. Unabhängig vom formalistischen Verfahren der Ausschusszusammenarbeit konnte auf diese Weise eine äußerst kooperative Arbeitsweise erzeugt werden. So konnte unter anderem am 20. März 2007 unter Beteiligung der deutschen Ratspräsidentschaft sowie der portugiesischen "Folgepräsidentschaft" eine von allen beteiligten Ausschüssen gemeinsam veranstaltete Anhörung mit Vertretern und Experten der verschiedenen Sektoren durchgeführt werden. Im Ihnen vorliegenden Berichtsentwurf sind deshalb nahezu alle Vorschläge der Co-Berichterstatter bereits enthalten.

Insgesamt scheint es bei den Mitgliedstaaten, den betroffenen Sektoren, bei den Regionen eine breite Zustimmung zum integrierten Meerespolitikansatz der Kommission zu geben. Das mag auch daran liegen, dass der Abstraktionsgrad einzelner Politikbereiche relativ hoch ist, Festlegungen vermieden werden und im Zweifelsfall der Konjunktiv einen Ausweg darstellt.

Bei der Formulierung konkreter Teilpolitiken wird sich zeigen, ob die allgemeine Zustimmung zum Grünbuch weiter anhält. Der Umgang des Rates beziehungsweise der Mitgliedstaaten mit den Parlamentsbeschlüssen zu den sieben Gesetzesinitiativen des Erika III Paketes, die ausdrücklich im Grünbuch als wichtiger Bestandteil europäischer Schiffs- und Seesicherheit genannt werden, wird zeigen, wie seriös es mit einer künftigen Meerespolitik gemeint ist.

Ihr Berichterstatter schlägt deshalb vor, in der Stellungnahme des Europäischen Parlaments eine Reihe von konkreten Forderungen an die Kommission, aber auch an die Mitgliedsstaaten zu stellen. Diese Forderungen betreffen sowohl eine stärkere Förderung aller maritimen Wirtschaftsbereiche, von maritimer Forschung und Innovation, als auch Verpflichtungen zu mehr Nachhaltigkeit.

Ihr Berichterstatter sieht im maritimen Transport einen wichtigen Stützpfeiler der europäischen

Wirtschaft. Ihn von Bürokratie zu erleichtern und zu fördern muss deshalb ein Ziel einer europäischen Meerespolitik sein. Der Transport zu Schiff ist dem Transport auf der Straße oder durch die Luft, aufgrund seiner vergleichsweise geringeren Umweltbelastung eindeutig vorzuziehen.

Nichtsdestotrotz ist der maritime Transport nicht "sauber", er hat ganz abgesehen von Aufsehen erregenden Unfällen deutliche Nebenwirkungen in Form von Umweltverschmutzung durch Abgase, legale und illegale Einleitungen von Öl und Chemikalien. Es gilt, Maßnahmen zu ergreifen, die den Transport zur See umwelt- und auch klimaverträglicher machen.

Erwähnt, aber nur kurz angesprochen ist im Grünbuch die Klimapolitik. Der Berichterstatter und die Co-Berichterstatter sind der Auffassung, dass dem Klimawandel und seiner Bekämpfung in einer künftigen Meerespolitik ganz besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden muss. Emissionshandel in der Schifffahrt, regenerative Energie wie Wind und Sonne beim Schiffsantrieb, Energieversorgung für Schiffe in den Häfen von Land, Off-Shore-Windenergie und andere müssen künftig stärker die Agenda der Europäischen Politik bestimmen.

Ihr Berichterstatter sieht in diesen Maßnahmen keine Behinderung der europäischen Industrie, im Gegenteil: Europas Industrien haben nur dann eine Zukunft, wenn sie innovativ sind. Standardware, besonders im Schiffbau, kann in Europa kaum zu wettbewerbsfähigen Preisen produziert werden.

Die Europäische Union hat die Chance, zum Vorreiter einer innovativen und nachhaltigen Meerespolitik zu werden. Dies setzt den gemeinschaftlichen Willen der Mitgliedstaaten voraus. Das Europäische Parlament sollte künftig jede Ratspräsidentschaft an Fortschritten in der europäischen Meerespolitik messen.

10.5.2007

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR UMWELTFRAGEN, VOLKSGESUNDHEIT UND LEBENSMITTELSICHERHEIT (*)

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Die künftige Meerespolitik der Europäischen Union: eine europäische Vision für Ozeane und Meere
(2006/2299(INI))

Verfasserin der Stellungnahme: Satu Hassi

(*) Verstärkte Zusammenarbeit zwischen den Ausschüssen - Artikel 47 der Geschäftsordnung

KURZE BEGRÜNDUNG

Das Grünbuch zur künftigen EU-Meerespolitik ist ein sehr zu begrüßendes Dokument, da, wie im Grünbuch selbst festgestellt wird:

(unsere Meere) uns nur dann weiter Nutzen bringen können, wenn wir achtsam mit ihnen umgehen in einer Zeit, da ihre Ressourcen durch verschiedene negative Einflüsse, nicht zuletzt durch unsere wachsenden technischen Nutzungsmöglichkeiten, ernsthaft bedroht sind. Die beschleunigte Abnahme der biologischen Vielfalt der Meere durch Umweltbelastungen, Auswirkungen des Klimawandels und Überfischung sind Warnsignale, die wir nicht ignorieren können. (Seiten 5-6)

Es ist höchste Zeit, dass die Kommission die Initiative ergreift, um eine koordinierte und kohärente Meerespolitik zu entwickeln.

Neben den zahlreichen Hinweisen auf den Umfang der Zerstörung der Meeresumwelt wird im Grünbuch auf weitere wichtige Punkte eingegangen, denen die Verfasserin der Stellungnahme zustimmt:

- eine Verschlechterung der Meeresumwelt mindert das Beschäftigungspotenzial;
 - jede Gemeinschaftspolitik muss in einem internationalem Kontext entwickelt werden;
 - Entwicklung und Einführung neuer Technologien zur ökologischen Nachhaltigkeit können zu neuen Arbeitsplätzen und Exportmöglichkeiten führen;
 - zur Meeresumwelt gibt es wenige nutzbare Daten (fehlende Daten, nicht zwischen den Mitgliedstaaten vergleichbare Daten usw.) und es liegen Vorschläge für Verbesserungen vor.
- Es besteht ein dringender Bedarf an einem Raumplanungssystem für Meeresaktivitäten, das auf einem ökosystemorientierten Konzept aufbaut, welches gegebenenfalls bestimmte

Aktivitäten einschränken würde (siehe Seite 34).

Gemäß dem Grünbuch muss die Meerespolitik auf zwei Säulen aufbauen – die Strategie von Lissabon und die thematische Strategie zum Schutz und zur Erhaltung der Meeresumwelt. Ihre Verfasserin der Stellungnahme stellt fest, dass es schwierig sein kann, die Erfordernisse des Wirtschaftswachstums und der Erhaltung der Umwelt mit einander zu vereinen, sie ist jedoch der Auffassung, dass eine zu starke Hervorhebung kurzfristiger Vorteile des Wirtschaftswachstums zu beachtlichen sowohl ökologischen als auch wirtschaftlichen Schäden führen kann. Aus dem Grünbuch geht eindeutig hervor, dass die Kommission das Potenzial für das Wirtschaftswachstum erkennt, dass sich aus einer Verpflichtung zur Erhaltung der Meeresumwelt ergeben kann – Offshore-Energie, weniger verschmutzende Formen des Seetransports, Schiffbau und andere Technologien zur Gewährleistung einer Nachhaltigkeit der Umwelt werden erwähnt.

Die Verfasserin der Stellungnahme fordert den Ausschuss auf, zu gewährleisten, dass die Meeresstrategie-Richtlinie, die die legislative Grundlage der gemeinschaftlichen Verpflichtung zur Erhaltung der Meere ist, weder während des Verfahrens zur abschließenden Annahme noch im Ergebnis von Erörterungen zur Meerespolitik geschwächt wird. Es ist besonders wichtig, die in diesem Dokument enthaltene Definition eines guten Umweltzustands beizubehalten und auch die Mitgliedstaaten zu drängen, weiteres Umweltrecht umfassend anzuwenden, wie unter anderem die Richtlinie zur Erhaltung natürlicher Lebensräume und Natura 2000.

Der Klimawandel ist für die EU und den Rest der Welt von so grundlegender Bedeutung, dass die Bemühungen der EU zur Verringerung von Emissionen zu ihren wichtigsten Schwerpunkten zählen müssen. Alle Verkehrsträger (in der Luft, auf der Straße und auf dem Wasser) haben einen ständig größer werdenden Anteil an den Treibhausgasemissionen insgesamt und die Kommission muss dringend Vorschläge zu deren Verringerung unterbreiten, was den zusätzlichen Nutzen mit sich bringen würde, dass durch die Entwicklung von in anderen Ländern benötigter technologischer Sachkenntnis ein Beitrag zur Erhöhung der Beschäftigung geleistet werden würde.

Schließlich ist ein Thema durch sein Fehlen im Grünbuch auffällig. Das Militär wird nur bezüglich seiner potenziellen positiven Beiträge zu einer Meerespolitik unter anderem durch Forschung und Rettungsaktionen sowie bei der Durchsetzung von Rechtsvorschriften erwähnt. Nicht erwähnt wird die Umweltzerstörung, die durch das Militär der Mitgliedstaaten und dessen Aktivitäten verursacht werden kann. Auf diesen Blickwinkel sollte in der Entschließung hingewiesen werden.

VORSCHLÄGE

Der Ausschuss für Umwelt, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

1. erinnert an seine Entschließung vom 14. November 2006 zu einer thematischen Strategie zum Schutz und zur Erhaltung der Meeresumwelt¹ und wiederholt besonders die Notwendigkeit:
 - des übergeordneten Ziels der EU, eine nachhaltige Nutzung der Meere und die Erhaltung der Meeresökosysteme zu fördern; dazu gehört auch eine starke EU-Politik für den Schutz der Meere, wodurch ein weiterer Verlust an biologischer Vielfalt und die Verschlechterung des Zustands der Meeresumwelt verhindert werden soll;
 - der Einbeziehung einer gemeinsamen Definition von „guter Umweltzustand“;
 - der Europäische Umweltagentur zur regelmäßigen Beurteilung des Zustandes der Meeresumwelt, was Verbesserungen in der einzelstaatlichen Erfassung von Daten, deren Weiterleitung und Austausch erfordert;

wie in ihrer Entschließung vom 14. November 2006² betont, der Anerkennung der Bedeutung einer vorherigen Konsultation, Koordinierung und Zusammenarbeit mit Nachbarstaaten bei der Annahme und Umsetzung der geplanten Meeresstrategie-Richtlinie (KOM(2005)0505 – C6-0346/2005 – 2005/0211(COD)),

2. stellt fest, dass eine gesunde Meeresumwelt die Grundlage für eine nachhaltige Entwicklung der maritimen Wirtschaft in der EU bildet, und verweist darauf, dass sich die EU verpflichtet hat, Umweltaspekte in alle Bereiche der gemeinschaftlichen Politik einzubeziehen;
3. unterstreicht mit Nachdruck, dass eine saubere Meeresumwelt, mit einer ausreichenden Artenvielfalt, die das richtige Funktionieren ihres umfassenden Ökosystems gewährleistet, für Europa von grundlegender Bedeutung ist; unterstreicht ferner mit Nachdruck, dass der Eigenwert der Meere bedeutet, dass die Vorteile eines guten Zustands der Meeresumwelt in der EU sehr weit über die potenziellen wirtschaftlichen Gewinne aus der Ausbeutung der verschiedenen Komponenten der Meere, Küstengewässer und Flussläufe hinausgehen und deshalb die Erhaltung und in vielen Fällen die Wiederherstellung der Meeresumwelt in der Gemeinschaft unumgebar sind;
4. erinnert an den Grundsatz des Ökosystem-Ansatzes bei der Verwaltung menschlicher Aktivitäten, einen der Schlüsselemente der thematischen Strategie für die

¹ P6_TA(2006)0486.

² P6_TA(2006)0482.

Meeresumwelt; fordert, dass dieser Grundsatz auch mit Blick auf die Meerespolitik angewandt wird;

5. ist somit überzeugt, dass erneuerbare Quellen der Meeresumwelt nachhaltig genutzt werden können und müssen, so dass deren Ausbeutung und die sich daraus ergebenden wirtschaftlichen Vorteile langfristig genutzt werden können; unterstreicht deshalb die Notwendigkeit, dass die verschiedenen betreffenden Maßnahmen den Erfordernissen einer gesunden Meeresumwelt angepasst werden; fordert in diesem Zusammenhang ferner die verstärkte Nutzung von On- und Offshore-Windenergie, um deren beschäftigungs- und wirtschaftspolitisches Potenzial nachhaltig zu nutzen;
6. betont, dass die On- und Offshore-Windenergie ein sehr großes Entwicklungspotenzial beinhaltet und einen erheblichen Beitrag zum Schutz des Klimas leisten kann und fordert daher die Kommission auf, durch die Einrichtung einer Stabs- bzw. Koordinierungsstelle für Windenergie und die Einführung eines Windenergie-Aktionsplans tätig zu werden;
7. kann nicht ausreichend genug unterstreichen, dass es erforderlich ist, dass die Kriterien, die für eine gute Umwelt gewählt werden, ausreichend langfristig sind, da diese Qualitätsziele offensichtlich zu Eckpunkten für langfristige Maßnahmeprogramme werden;
8. ist ferner der Auffassung, dass Maßnahmen zur Verbesserung der Wasserqualität schnell eingeleitet werden müssen und ist deshalb besorgt über den im Vorschlag für die Richtlinie über eine Meeresstrategie unterbreiteten langfristigen Zeitplan;
9. ist deshalb der Auffassung, dass es wichtig ist, den Zeitplan zur Ausarbeitung von Maßnahmeplänen für die Meeresstrategie den wichtigsten Programmen auf Gemeinschaftsebene, unter anderem dem Strukturfonds, anzupassen, um einen größtmöglichen Gewinn durch Abstimmungen mit den bestehenden Programmen zu erreichen; stellt fest, dass die Ausarbeitung des Maßnahmeplans somit spätestens 2012 abgeschlossen sein muss, um eine Koordinierung mit der Ausarbeitung des Strukturprogramms ab 2014 zu ermöglichen; ist ferner der Auffassung, dass der Gemeinschaftliche Agrarfonds (FEADER) für die Regionen von besonderer Bedeutung ist, in denen die Landwirtschaft für einen beachtlichen Teil der Ableitungen in die Gewässer verantwortlich ist;
10. besteht darauf, dass die Umsetzung eines Netzwerks geschützter Seegebiete beschleunigt wird;
11. fordert, alarmiert von den sich selbst aus den positivsten Klimaschutzszenarien ergebenden Auswirkungen des Klimawandels auf das maritime Ökosystem, der zunehmenden Verletzbarkeit der Meeresumwelt durch andere Stressfaktoren ausreichend Beachtung zu schenken; besteht darauf, dass durch maritime Tätigkeiten entstehenden Treibhausgasemissionen durch wirksame Maßnahmen wie die Einbeziehung des Schiffsverkehrs in den Emissionshandel und die verstärkte Nutzung erneuerbarer Energien beim Schiffsantrieb begegnet werden muss;

12. ist der Auffassung, dass eine erhebliche Reduzierung von Stickoxiden und Feinstaub erreicht werden könnte, wenn eine Energieversorgung von Land bei Schiffen während der Liegezeit im Hafen sichergestellt wird und fordert daher die Kommission auf, entsprechende Maßnahmen zu unterstützen;
13. ist besorgt hinsichtlich der Berichte, wonach die Kohlendioxidemissionen in Gewässer höher sind als bisher angenommen und 5% der weltweiten Emissionen ausmachen und damit gerechnet wird, dass sie in den nächsten 15 bis 20 Jahre um 75% ansteigen werden, wenn keine Maßnahmen gegen diesen Trend eingeleitet werden; unterstreicht, dass Treibhausgasemissionen von Fischereifahrzeugen beachtlich hoch sind; nimmt den in dieser Frage trotz des im Koyoto-Protokoll vor zehn Jahren erteilten Mandats fehlenden Fortschritt innerhalb der IMO zur Kenntnis; fordert die Kommission auf, Rechtsvorschriften zu unterbreiten, um wirksam Treibhausgasemissionen auf Seegebieten zu verringern und fordert die EU ferner auf, entschiedene Maßnahmen einzuleiten, um die Meere in internationale Klimaübereinkommen einzubeziehen;
14. stellt fest, dass die stärkste Verschmutzung in der Meeresumwelt auf dem Land liegende Quellen zurückzuführen ist und zwar aber nicht ausschließlich auf Abflüsse in der Landwirtschaft und Industrieemissionen, die eine besonders gefährliche Auswirkung auf geschlossene und teilweise geschlossene Wassergebiete haben; betont, dass die EU diesen Bereichen besondere Aufmerksamkeit widmen und Maßnahmen einleiten muss, um weitere Verschmutzung zu beschränken und zu verhindern; ist der Auffassung, dass die neue Technik zur globalen Umwelt- und Sicherheitsüberwachung (GMES) erfolgreich für diesen Zweck eingesetzt werden könnte;
15. wiederholt, ausgehend von der Erkenntnis, dass von Schiffen herrührende Luft verschmutzende Emissionen in absehbarer Zukunft umfangreicher sein werden als die durch Quellen auf dem Land verursachte Emissionen, seine im Rahmen der Thematische Strategie zur Luftreinhaltung an die Kommission und die Mitgliedstaaten gerichtete Forderung, dringende Maßnahmen einzuleiten, um die im Schifffahrtssektor entstehenden Emissionen zu verringern, sowie seine Forderung an die Kommission, Vorschläge zu folgenden Punkten zu unterbreiten:
 - Festlegung von NOx-Emissionsnormen für Schiffe, die EU-Häfen anlaufen;
 - Festlegung des Mittelmeers und des nordöstlichen Atlantiks als Überwachungsgebiete für Schwefelemissionen (SECA) gemäß dem MARPOL-Übereinkommen;
 - Senkung des maximal zulässigen Schwefelgehalts in Schiffkraftstoffen von 1,5% auf 0,5% für in SECAs fahrende Fahrgastschiffe;
 - Einführung fiskalischer Maßnahmen wie Steuern oder Gebühren für SO₂ und NO_x-Emissionen durch Schiffe;
 - Förderung der Einführung differenzierter Hafen- und Fahrwassergebühren, die Schiffe mit niedrigen SO₂- und NO_x-Emissionen begünstigen;

- Förderung der Nutzung von Landstrom durch im Hafen liegende Schiffe;
 - für eine EU-Richtlinie zur Qualität von Schiffkraftstoffen;
16. verweist mit Besorgnis darauf, dass die Ostsee im Moment eines der weltweit am stärksten verschmutzten Meere ist, und erinnert die Kommission an seine frühere Empfehlung, einen Vorschlag für eine gemeinschaftliche Ostseestrategie auszuarbeiten, in der Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltsituation der Ostsee insbesondere zur Verringerung der Eutrophierung der Ostsee sowie zur Verhinderung der Zuführung von Öl und anderen giftigen sowie schädlichen Stoffen in das Meer unterbreitet werden; erinnert daran, dass bereits bestehende Zusammenarbeitsinstrumente, wie die INTERREG Programme umfassend genutzt werden müssen, um gemeinsame überregionale Projekte zur Verbesserung der Umweltsituation der Ostsee zu verwirklichen;
17. betont, dass die Anstrengungen zur Entwicklung wissenschaftlicher und technischer Innovationen im Bereich der Meeresforschung verstärkt werden müssen, auch durch eine bessere Finanzierung der gemeinsamen europäischen Forschungsprogramme;
18. ist überzeugt, dass eine saubere Meeresumwelt für Meereslebewesen, sowohl für kommerziell genutzte Fische als auch für nicht ausgebeutete Arten entscheidend ist und dass jede Erholung eines erschöpften Fischbestands sowohl abhängig ist von einer Verringerung der Meeresverschmutzung als auch der Fischereiaktivitäten; ist der Auffassung, dass es unumgänglich ist, die Meeresverschmutzung zu verringern, um zu gewährleisten, dass Fischerzeugnisse aus EU-Quellen nicht verunreinigt sind;
19. ist der Auffassung, dass die umfassende und rechtzeitige Umsetzung aller gemeinschaftlichen Umweltrechtsvorschriften (unter anderem die Rahmenrichtlinie zum Wasser¹, die Richtlinie über Lebensräume² und über Vögel³, die Nitrat-Richtlinie⁴, die Richtlinie über schwefelhaltige Schiffskraftstoffe⁵, die Richtlinie zu Strafen bei Meeresverschmutzung⁶) zwingend für die Erhaltung der Qualität der Meeresumwelt ist und dass die Kommission jeden erforderlichen Druck,

¹ ABl. L 327 vom 22.12.2000, S. 1. (Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik).

² ABl. L 206 vom 22.7.1992, S. 7. (Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen).

³ ABl. L 103 vom 25.4.1979, S. 1. (Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten).

⁴ ABl. L 375 vom 31.12.1991, S. 1. (Richtlinie 91/676/EWG des Rates vom 12. Dezember 1991 zum Schutz der Gewässer vor Verunreinigung durch Nitrat aus landwirtschaftlichen Quellen).

⁵ ABl. L 121 vom 11.5.1999, S. 13. (Richtlinie 1999/32/EG des Rates vom 26. April 1999 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG).

⁶ ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 11. (Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen für Verstöße).

gegebenenfalls auch rechtliche Schritte, ausüben sollte, um die Mitgliedstaaten dazu zu ermutigen;

20. lenkt die Aufmerksamkeit auf die teilweise desaströsen Auswirkungen exotischer Organismen in Meeresökosystemen und anerkennt, dass invasive fremde Arten eine bedeutende Gefährdung der Meeresbiodiversität darstellen; fordert die Kommission auf, eilige Maßnahmen einzuleiten, um die Übertragung von Organismen im Ballastwasser zu verhindern und wirksame Kontrollen des Ablassens von Ballastwasser in Gemeinschaftsgewässern einzuführen;
21. erinnert im Kontext der Verbesserung der Durchsetzung des gemeinschaftlichen Umweltrechts und der Verhinderung von Meeresverschmutzung an seine frühere Forderung an die Kommission, die Möglichkeiten für die Einrichtung einer europäischen Küstenwache zu prüfen;
22. anerkennt, dass eine gute Verwaltung der Ressourcen der Meeresumwelt eine solide Informationsgrundlage erfordert; betont deshalb die Bedeutung solider wissenschaftlicher Erkenntnisse über die Meeresumwelt, um kosteneffiziente Beschlussfassungen unterstützen zu können und Maßnahmen zu verhindern, die keine Werte schaffen; fordert deshalb, dass die Meeresforschung besondere Aufmerksamkeit bezüglich der Ressourcenzuweisung erhält, um nachhaltige und wirksame Verbesserungen in der Umwelt zu erreichen;
23. ist überzeugt, dass der Vorsichtsgrundsatz, wie es in Artikel 174 Absatz 2 des EG-Vertrags festgeschrieben ist, die Grundlage aller Arten der Ausbeutung von Meeresbereichen der Gemeinschaft bilden muss; unterstreicht mit Nachdruck, dass deshalb eine fehlende wissenschaftliche Gewissheit nicht als Entschuldigung für verspätete präventive Maßnahmen herangezogen werden darf;
24. ist der Auffassung, dass das Konzept einer soziale Verantwortung der Unternehmen gegenüber Rechtsvorschriften im Kontext der Erhaltung der Meeresumwelt von beschränktem Wert ist, und das somit eine angemessene rechtliche Grundlage weiterhin das Gemeinschaftsprogramm für Umwelterhaltung untermauern muss, was durch freiwillige Maßnahmen von Unternehmen, die ihr verantwortliches Verhalten demonstrieren wollen, gestärkt werden müssen;
25. betont, dass die EU sich aktiv an der meerespolitischen Entscheidungsfindung auf internationaler Ebenen beteiligen muss, um ein niveaivolles Beschäftigungsfeld für Meereswirtschaft zu fördern, ohne Bestrebungen nach umweltbezogener Nachhaltigkeit maritimer Aktivitäten zu beeinträchtigen;
26. anerkennt die Bedeutung der Küstengebiete für die Entwicklung erneuerbarer Energiequellen, die ein entscheidender und integraler Bestandteil der gemeinschaftlichen Bemühungen im Kampf gegen den globalen Klimawandel sind; unterstreicht, dass deshalb eine vernünftige Gebietseinteilung im Sinne einer maritimen Raumplanung für die Entwicklung von Flächen für die Nutzung von Windkraft, Gezeiten und anderen Energieformen notwendig sein wird, um den Konflikt mit anderen Nutzern der Meeresumwelt zu verringern und die Zerstörung der Umwelt zu verhindern, wobei die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfungen zu

- berücksichtigen sind; begrüßt die bedeutenden Möglichkeiten, die sich durch den wachsenden Industriezweig der erneuerbaren Energiequellen für die Schaffung von Beschäftigung und technisches Sachverständnis in der EU bieten;
27. bekräftigt erneut seinen Standpunkt vom 14. November 2006 zur Meeresstrategie richtlinie und speziell bezüglich der Beschränkungen und oder Kriterien für die systematische/absichtliche Einleitung fester und flüssiger Stoffe oder Gase in die Wassersäule oder das Meeresbett/den Untergrund; ist ferner der Auffassung, dass jede Lagerung von Kohlendioxid in das Meeresbett und den Untergrund einer Genehmigung nach internationalem Recht, einer vorherigen Umweltfolgenabschätzung in Übereinstimmung mit der Richtlinie 85/337/EWG des Rates¹ und anhängigen internationalen Übereinkommen sowie der regelmäßigen Überwachung und Kontrolle unterliegen muss;
 28. anerkennt, dass zur Gewährleistung der Kohärenz des gemeinschaftlichen Ansatzes sich die Maßnahmen gegenseitig umfassend ergänzen müssen, damit die Meeresstrategie die "Umweltsäule" der künftigen Meerespolitik wird; stimmt zu, dass die Lagerung von Kohlendioxid in geologischen Bereichen unter dem Meeresboden Teil eines Komplexes von Maßnahmen zur Verringerung von Treibhausgasemissionen in die Atmosphäre sein kann, und fordert die Schaffung eines eindeutigen legislativen und regulatorischen Rahmens für die Anwendung dieser Technologie;
 29. fordert, dass bei der Planung jeglicher Entwicklung an der Längenküste der Gemeinschaft, für städtische Entwicklung, Industrie Flächen, Häfen und Marinas, Erholungsgebiete usw. explizit die Folgen des Klimawandels und das damit verbundene Ansteigen des Meeresspiegels sowie die zunehmende Zahl und Stärke von Stürmen und höhere Wellen berücksichtigt werden müssen; fordert, dass keine neuen Nuklearanlagen in Küstengebieten gebaut werden,
 30. ist der Auffassung, dass das Konzept des „Clustering“ positive Auswirkungen auf die Meeresumwelt haben könnte, wenn die Erhaltung von Lebensräumen, die Kontrolle von Verschmutzungen und andere Umwelttechnologien in die Planung und Umsetzung von Clustern beginnend mit der Planungsphase einbezogen werden; stellt fest, dass die gemeinsame Nutzung von Umwelttechnologien und eine bessere (transnationale) Zusammenarbeit zwischen den Häfen sowie eine effizientere Nutzung freier Hafenkapazitäten wichtige Bestandteile des Cluster-Konzepts sein müssen;
 31. begrüßt die Feststellung der Kommission, dass ein „umfassendes Raumplanungssystem“ erforderlich ist, um ein stabiles rechtliches Umfeld und eine rechtlich verbindliche Grundlage für Beschlussfassungsprozesse zu gewährleisten; ist der Auffassung, dass ein wesentliches Kriterium für eine wirksame ökosystemorientierte Raumplanung darin bestehen muss, Aktivitäten so zu organisieren, dass die umweltschädigenden Aktivitäten aus ökologisch sensiblen Bereichen herausgehalten werden und dass die Mittel in allen anderen Regionen

¹ ABl. L 175 vom 5.7.1985, S. 40. (Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten).

ökologisch nachhaltig eingesetzt werden; fordert in diesem Zusammenhang die Anwendung des Instruments der strategischen Umweltbewertung¹;

32. fordert jedoch, dass eines der zentralen Ziele des Küstenzonenmanagements – auch unter Berücksichtigung der Empfehlung 2002/413/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Umsetzung einer Strategie für ein integriertes Management der Küstengebiete in Europa² – die Erhaltung der Meeresumwelt sein muss, und nicht die Festlegung einiger weniger für die Erhaltung vorgesehener Beispielflächen;
33. stimmt in diesem Zusammenhang der Kommission zu, dass es eine natürliche Grenze für den Umfang menschlicher Aktivitäten, bezogen auf die Bevölkerungsdichte und industrielle Aktivitäten gibt, die Küstenzonen ohne ernsthafte und möglicherweise irreparable Umweltzerstörungen verkraften können; unterstützt deshalb die Auffassung der Kommission, dass eine umfassende Studie erforderlich ist, um besser in der Lage zu sein, diese Grenzen zu erkennen und entsprechende Vorhersagen treffen und Planungen anfertigen zu können;
34. stellt fest, dass das Erreichen eines guten Umweltzustands auch erfordert, dass außerhalb ökologisch sensibler Gebiete durchgeführte menschliche Aktivitäten strengstens geregelt sind, um so jede mögliche negative Auswirkung auf die Meeresumwelt zu minimieren;
35. billigt die im Grünbuch enthaltene Auffassung, dass es beachtliche und ernsthafte Probleme mit den zugänglichen Daten über den Zustand der Meeresumwelt und die dort durchgeführten beziehungsweise sich auf diesen Bereich auswirkenden Aktivitäten gibt; unterstützt deshalb die Forderung nach stark verbesserten Programmen zu Datensammlung, Hochseekarten und Besichtigung, Schiffsverfolgung und so weiter in diesen Räumen unter Einbeziehung der Mitgliedstaaten, der Meeresübereinkommen, der Kommission und anderer Gemeinschaftsgremien, wie des Europäischen Umweltamts und der Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs; betont, wie wichtig der Austausch bewährter Verfahren auf nationaler, regionaler und europäischer Ebene ist;
36. stellt fest, dass im Grünbuch auf mehrere mögliche nützliche Beiträge des Militärs verwiesen wird, einschließlich Suche und Rettung, Katastrophenhilfe und Überwachung auf See; bedauert jedoch, dass die Umweltzerstörung, die durch die militärischen Aktivitäten, wie den Test von Waffen, den Bau von Marinestützpunkten und den Einsatz von äußerst intensiven Unterwassersonarsystemen, die eine schädliche Auswirkung auf Wale haben könne und zu Taubheit, Schäden an inneren Organen und schrecklichen Massenanlandungen führen können, nicht erwähnt wurden; fordert in diesem Zusammenhang, dass militärische Aktivitäten umfassend in die Meerespolitik einbezogen werden und Gegenstand vollständiger Umweltfolgeabschätzungen und Verantwortlichkeit sind.

¹ ABl. L 197 vom 21.7.2001, S. 30. (Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme).

² ABl. L 148 vom 6. 6. 2002, S. 24.

VERFAHREN

Titel	Künftige Meerespolitik der Europäischen Union: eine europäische Vision für Ozeane und Meere
Verfahrensnummer	2006/2299(INI)
Federführender Ausschuss	TRAN
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 14.12.2006
Verstärkte Zusammenarbeit – Datum der Bekanntgabe im Plenum	14.12.2006
Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Satu Hassi 23.1.2007
Ersetzte(r) Verfasser(in) der Stellungnahme:	
Prüfung im Ausschuss	21.3.2007
Datum der Annahme	8.5.2007
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 41 -: 0 0: 1
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Adamos Adamou, Georgs Andrejevs, Margrete Auken, Irena Belohorská, Johannes Blokland, John Bowis, Frieda Brepoels, Hiltrud Breyer, Martin Callanan, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Mojca Drčar Murko, Jill Evans, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Marie Anne Isler Béguin, Dan Jørgensen, Christa Kläß, Urszula Krupa, Marie-Noëlle Lienemann, Linda McAvan, Alexandru-Ioan Morțun, Roberto Musacchio, Péter Olajos, Miroslav Ouzký, Daciana Octavia Sârbu, Karin Scheele, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Kathy Sinnott, Antonios Trakatellis, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Åsa Westlund, Anders Wijkman, Glenis Willmott
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Christofer Fjellner, Adam Gierek, Alojz Peterle, Andres Tarand
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 178 Abs. 2)	
Anmerkungen (Angaben nur in einer Sprache verfügbar)	

4.5.2007

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR INDUSTRIE, FORSCHUNG UND ENERGIE

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Die künftige Meerespolitik der Europäischen Union: eine europäische Vision für Ozeane und Meere
(2006/2299(INI))

Verfasser der Stellungnahme: Jorgo Chatzimarkakis

KURZE BEGRÜNDUNG

Europa kann als eine große Halbinsel, umgeben von Ozeanen und Meeren und durchzogen von zahlreichen Flüssen und Kanälen, betrachtet werden. Die Bedeutung der Meere und Ozeane als eine unzureichend genutzte natürliche Quelle mit zahlreichen Möglichkeiten der Nutzung und wirtschaftlicher Aktivitäten kann nicht genug hervorgehoben werden. Während das Potenzial der maritimen Dimension Europas offensichtlich ist, waren bisher die Gemeinschaftspolitiken betreffend Seeverkehr, Industrie, Küstenregionen, Offshore-Energie, Fischerei und Meeresumwelt zersplittert und zeitweilig sogar widersprüchlich. Die Entwicklung einer alles umfassenden Meerespolitik, die darauf ausgerichtet ist, die europäische Meereswirtschaft nachhaltiger zu fördern, ist deshalb von größter Bedeutung. Das Grünbuch verspricht die Aufdeckung ungenutzter Synergien und die Schaffung einer neuen Sicht für die Verwaltung unserer Ozeane.

Die Meeresindustrieweige und -dienste umfassen ein breites Spektrum sektoraler wirtschaftlicher Aktivitäten, die von Schiffbau und Häfen über Aquakultur bis hin zur Ausbeutung von Offshore-Energiequellen reichen. Insgesamt wird geschätzt, dass zwischen 3 und 5 Prozent des BIP Europas durch Meeresaktivitäten geschaffen werden und dadurch mehr als 3 Millionen Menschen Beschäftigung haben.

Die europäischen maritimen Cluster sind sehr erfolgreich und führen den Weltmarkt an. Europäische Schiffswerften sind bezogen auf den Umsatz sowie innovative Produkte und Verfahren Weltmarktführer. Europa kontrolliert 40 Prozent der Handelsflotten und bestimmt internationale Liniendienste. Auch im Industriezweig für maritime Ausrüstung, ein sehr umkämpfter und wissensbasierter Markt, ist Europa mit einem Anteil von 35 Prozent am Weltmarkt Marktführer.

Die Meere spielen ferner eine wichtige Rolle für die Energieversorgung und bieten interessante Möglichkeiten für die Gewinnung erneuerbarer Energien, da Offshore-Windenergie, Meeresströmungen, Wellen und Gezeiten ein enormes Potenzial für die Energiegewinnung bieten.

Meeresbiotechnologie wird als einer der spannendsten neuen Technologiebereiche mit einem großen Potenzial betrachtet, der einen wertvollen Beitrag zu fast jedem Industriebereich vom Gesundheitswesen bis zur Biosanierung und von der Kosmetik bis zu Nutrazeptika (auch aus Algen) leisten kann.

Die Bereiche mit dem größten Wachstumspotenzial sind Kreuzschifffahrt, Aquakultur, erneuerbare Energie, Unterwasser-Telekommunikation und Meeresbiotechnologie. Potenzielle Geschäftsmöglichkeiten erfordern weitere Anstrengungen in Forschung und Entwicklung. Die europäische Industrie muss im globalen Rahmen wissensorientiert und kompetent sein. Dafür sind hoch qualifizierte Arbeitskräfte und anhaltende Erneuerung erforderlich. Innovative Lösungen für Informations- und Kommunikationstechnologien, von der Sammlung und Verwendung von Meeresdaten bis hin zum Hafenbetrieb (Galileo-Projekt und GMES-Initiative), werden als Schlüsselemente betrachtet.

Die EU muss zu einem globalen Akteur im Bereich der Meerespolitik werden, sowohl in der Forschung als auch in anderen Bereichen. Bis jetzt ist die Gemeinschaftspolitik zersplittert und die Union spricht nicht mit einer Zunge. Wir müssen erfolgreich sein, insbesondere da der Rest der Welt von uns erwartet, dass wir als globaler Akteur auftreten.

VORSCHLÄGE

Der Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

1. begrüßt nachdrücklich die Entwicklung einer alles umfassenden europäischen Meerespolitik, die darauf ausgerichtet ist, die europäische Meereswirtschaft nachhaltiger zu fördern;
2. ist der Auffassung, dass es Schiffswerften und der Schiffsausrüstungsindustrie in der Gemeinschaft gelungen ist, wettbewerbsfähig zu bleiben, indem sie in innovative Produkte und Verfahren investiert und wissensbasierte Marktnischen geschaffen haben; ist davon überzeugt, dass eine europäische Meeresstrategie die richtigen Bedingungen zur Erhaltung der führenden Position der Gemeinschaft auf diesen Märkten schaffen sollte, indem sie unter anderem die Entwicklung von Mechanismen für den Transfer von Seeverkehrstechnologie fördert;
3. betont die Bedeutung hoch qualifizierter Arbeitskräfte für den Erhalt der Konkurrenzfähigkeit der europäischen maritimen Verbundwirtschaft und fordert daher die Kommission auf, maritime Ausbildungsberufe attraktiver zu gestalten und den herrschenden Fachkräftemangel zu bekämpfen;
4. fordert die Kommission auf, die europäische Werftindustrie, die andauerndem unlauteren

Wettbewerb seitens der asiatischen Schiffbauer ausgesetzt ist, durch Intervention auf WTO-Ebene zu unterstützen;

5. stellt fest, dass Europa eine gefragte Region für Jachttourismus ist; ermutigt die maritimen Regionen, in ihre maritime Infrastruktur zu investieren, um aus diesem Wachstumsmarkt Nutzen ziehen zu können und dabei den Schutz der Biosphären, der Arten und der maritimen Ökosysteme im Allgemeinen zu gewährleisten; fordert die Kommission auf, die Schaffung harmonisierter Standards für Anlagen und technische Ausrüstung zu unterstützen, um so eine hohe Dienstleistungsqualität in der gesamten Gemeinschaft zu gewährleisten;
6. ist der Auffassung, dass einer der Schwerpunkte der künftigen Meerespolitik der Europäischen Union der Schutz und die Valorisierung des maritimen archäologischen Reichtums sein sollte;
7. ist überzeugt, dass das Satellitennavigationssystem Galileo und das GMES-System ein großes Potenzial für den maritimen Sektor bieten; ermutigt die Kommission, die Nutzung dieser Systeme im Rahmen der Meeresstrategie besser zu fördern;
8. ist der Auffassung, dass die Kommission angesichts der außerordentlichen Entwicklung der Meerwasserentsalzungsanlagen, die Tonnen von Salzlake und anderen Produkten ins Meer einleiten, Studien über die Auswirkungen dieser Anlagen auf das Plankton und auf den Meeresboden sowie über die im Ökosystem ausgelösten Veränderungen auf den Weg bringen sollte;
9. unterstreicht die Bedeutung der IKT in der Hafenlogistik; ist überzeugt, dass die neuen legislativen Vorschläge, wie der zur Funkfrequenzkennzeichnung (RFID), darauf ausgerichtet sein sollten, der Verwendung dieser Technologien Auftrieb zu verleihen; fordert die Kommission auf, gemeinschaftsweite IKT-Standards für alle Häfen in der Gemeinschaft festzulegen und eine führende Rolle in den Verhandlungen zur Festlegung internationaler Technologiestandards einzunehmen;
10. fordert die Kommission auf – da die Ozeane ein komplexes, durch Beobachtungen schwer zu erfassendes System darstellen –, die Harmonisierung der Datenerfassung und des Datenaustauschs zwischen den Mitgliedstaaten durch die Schaffung eines Europäischen Meeresbeobachtungs- und Informationsnetzes zu fördern; stellt fest, dass die Umsetzung der gemeinschaftlichen Maßnahmen, wie der Wasserrahmenrichtlinie, Natura 2000 und anderer, auch die Entwicklung koordinierter Beobachtungsnetze einschließt;
11. ist der Auffassung, dass aufgrund der großen Bedeutung des Verkehrs auf Wasserwegen sowohl innerhalb des Binnenmarktes als auch mit den Handelspartnern der Gemeinschaft die neue gemeinschaftliche Meeresstrategie eine Hafenstrategie enthalten sollte;
12. stimmt zu, dass die Lagerung von Kohlendioxid in geologischen Bereichen unter dem Meeresboden ein wichtiger Teil eines Komplexes von Maßnahmen zur Verringerung von Treibhausgasemissionen ist; fordert die Schaffung eines eindeutigen legislativen und regulatorischen Rahmens für die Anwendung dieser Technologie;
13. sieht ein großes Potenzial für die Senkung des Verbrauchs von fossilen Kraftstoffen und

Kohlendioxidemissionen im maritimen Transportsektor, unter anderem durch die Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen und die verstärkte Nutzung von Windenergie beim Schiffsantrieb; unterstreicht jedoch die Notwendigkeit einer obligatorischen ökologischen und sozialen Zertifizierung von Biokraftstoffen; unterstreicht, dass deren Klimateffizienz und Kohlendioxidbilanz im gesamten Lebenszyklus unbestritten ist;

14. betont die Bedeutung, die Wind-, Meeresströmungs-, Wellen- und Gezeitenenergie – insbesondere in Europas Küstenregionen – sowohl für die Elektrizitätsversorgung als auch für die wirtschaftliche Entwicklung und für neue Arbeitsplätze haben können;
15. anerkennt, dass eine solide wissenschaftliche Kenntnis über die Meeresumwelt und deren Charakteristika zu qualitativ hochwertigen, umweltfreundlichen und ökonomisch lohnenden Neuerungen führen; fordert deshalb, dass die Meeresforschung besondere Bedeutung und Unterstützung beispielsweise durch mehr dafür zugewiesene Mittel erhält;
16. unterstreicht die Bedeutung der Entwicklung einer europäischen Strategie für die Erforschung und die Vorhersage der Auswirkungen der Klimaänderungen, welche die Meeresumwelt und die Küstengebiete einschließen sollte, um den möglichen umweltspezifischen und wirtschaftlichen Auswirkungen auf diese vorzubeugen bzw. sie auszugleichen;
17. betont, dass die Offshore-Windenergie ein sehr großes Entwicklungspotenzial beinhaltet und einen erheblichen Beitrag zu Europas Unabhängigkeit von Energieimporten und zum Klimaschutz leisten kann, es jedoch noch enormer Anstrengungen bedarf, um dieses Potenzial voll auszuschöpfen; fordert daher die Kommission auf, einen Aktionsplan für Offshore-Windenergie auszuarbeiten, der einen effizienten europäischen Ansatz zur Offshore-Technologie beinhaltet, eine umfassendere Vernetzung fördert und Perspektiven aufzeigt, wie bis zum Jahre 2020 eine Stromerzeugungskapazität von mindestens 50 GW erreicht werden kann; erwartet daher vor allem, dass ein „one-stop-shop“-Ansatz gewählt und eine intelligente Offshore-Netzinfrastruktur gefördert wird; begrüßt den Vorschlag der Kommission, einen Europäischen Strategieplan für Energietechnologie auszuarbeiten und fordert, dass insbesondere die Entwicklung von Offshore-Windenergie in großem Umfang im Blickpunkt der Anstrengungen stehen sollte;
18. betrachtet die blaue Technologie als eine der vielversprechendsten Technologien der kommenden Jahrzehnte, mit zahlreichen Möglichkeiten der Verwendung in Pharmazeutika, Kosmetika, in der Lebensmittelindustrie und bei der Umweltsanierung; ist überzeugt, dass die Forschungsbemühungen in diesem Bereich verstärkt werden müssen und eine bessere Synergie durch eine bessere Koordinierung der Forschungsbemühungen der Mitgliedstaaten in diesem Bereich erreicht werden könnte;
19. betont das Potenzial zum Erreichen einer europäischen Dimension für maritime Forschung und Entwicklung durch die Stärkung von Netzwerkinitiativen zwischen Universitäten, öffentlichen Forschungszentren und technischen Lehrinrichtungen sowie durch die Einrichtung gemeinsamer Programme und den Studenten- und Wissenschaftlerausaustausch in diesem Bereich, mit dem Ziel der Schaffung eines Netzwerks europäischer Meeresforschungsinstitute;

20. ist der Auffassung, dass die Gemeinschaft Umwelt- und Sicherheitsstandards für die Abwrackung von Schiffen in seiner Rechtsetzung festlegen und danach streben sollte, internationale Standards in diesem Bereich zu harmonisieren;
21. ist der Auffassung, dass im Verkehrssektor konkrete Sicherheits- und Qualitätsziele für Mensch und Umwelt festgelegt werden sollten; ist überzeugt, dass die Forschung zur Verbesserung der technischen Ausrüstung sowie die Aus- und Weiterbildung der Arbeitskräfte im Hinblick auf die Gewährleistung eines hohen Niveaus beim Erreichen dieser Zielsetzungen von besonderer Bedeutung sind;
22. fordert die Kommission auf, sämtliche Aspekte der Umweltauswirkungen des Seeverkehrs, von der derzeitigen Qualität der Kraftstoffe bis hin zu Emissionen und Abfällen von Schiffen, umfassend zu untersuchen und Maßnahmen für die nachhaltige Entwicklung der Schifffahrt vorzuschlagen;
23. sieht in der Meeresraumplanung ein entscheidendes Element für die angemessene Koordinierung der verschiedenen Aktivitäten in der Meeresumwelt; ist der Auffassung, dass die Kommission die Führung bei dieser Koordinierung übernehmen sollte;
24. ist – da ein wirksames integriertes Küstenzonenmanagement eine unumgängliche Voraussetzung für den Erfolg einer globalen Meerespolitik darstellt – der Auffassung, dass es unbedingt notwendig ist, die interdisziplinäre Forschung auf dem Gebiet des Küstenzonenmanagements und der Meeresraumplanung zu verstärken und alle Akteure stärker einzubinden, um zu erreichen, dass die wissenschaftliche Tätigkeit auf diesem Gebiet so transparent, einvernehmlich und partizipatorisch wie möglich erfolgt.

VERFAHREN

Titel	Die künftige Meerespolitik der Europäischen Union: eine europäische Vision für Ozeane und Meere		
Verfahrensnummer	2006/2299(INI)		
Federführender Ausschuss	TRAN		
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	ITRE 14.12.2006		
Verstärkte Zusammenarbeit – Datum der Bekanntgabe im Plenum	0.0.0000		
Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Jorgo Chatzimarkakis 4.10.2006		
Ersetzte(r) Verfasser(in) der Stellungnahme:			
Prüfung im Ausschuss	28.2.2007	26.3.2007	3.5.2007
Datum der Annahme	3.5.2007		
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: -: 0:	39 0 0	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Šarūnas Birutis, Renato Brunetta, Jerzy Buzek, Pilar del Castillo Vera, Jorgo Chatzimarkakis, Silvia Ciornei, Lena Ek, Nicole Fontaine, Adam Gierek, Norbert Glante, Fiona Hall, David Hammerstein Mintz, Erna Hennicot-Schoepges, Mary Honeyball, Romana Jordan Cizelj, Romano Maria La Russa, Pia Elda Locatelli, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Miloslav Ransdorf, Vladimír Remek, Herbert Reul, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Andres Tarand, Catherine Trautmann, Claude Turmes, Nikolaos Vakalis, Alejo Vidal-Quadras		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Ivo Belet, Philip Dimitrov Dimitrov, Robert Goebbels, Satu Hassi, Eija-Riitta Korhola, Erika Mann, John Purvis, Hannes Swoboda, Silvia-Adriana Țicău		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 178 Abs. 2)	Zuzana Roithová		
Anmerkungen (Angaben nur in einer Sprache verfügbar)			

11.5.2007

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR REGIONALE ENTWICKLUNG

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Der Weg zu einer künftigen Meerespolitik der Europäischen Union: Eine europäische Vision für die Ozeane und Meere
(2006/2299(INI))

Verfasser der Stellungnahme: Yiannakis Matsis

VORSCHLÄGE

Der Ausschuss für regionale Entwicklung ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

1. weist mit Nachdruck darauf hin, dass der Fremdenverkehr, sofern er umsichtig vorangetrieben wird, eine nachhaltige Einnahmequelle für die lokale Wirtschaft darstellt, der den Schutz und die Verbesserung der Umwelt sowie die Förderung und Erhaltung der kulturellen, historischen und umweltspezifischen Besonderheiten, der handwerklichen Praktiken und eines nachhaltigen Schiffstourismus gewährleistet; fordert deshalb besonders nachdrücklich Investitionen in touristische Infrastruktur in Verbindung mit Segeln, Tauchen und Kreuzfahrten sowie den Schutz und die Förderung archäologischer Schätze im Meer;
2. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die traditionellen Wirtschaftstätigkeiten zu unterstützen, die den Ökosystemen der Meere keinen Schaden zufügen, den Wert der lokalen Erzeugnisse steigern und rentable Alternativen zu den Sektoren mit einer stärkeren Betonung der Wettbewerbsfähigkeit darstellen;
3. fordert die Mitgliedstaaten auf, für die weitere Entwicklung der intermodalen Transportdienste der Häfen Struktur- und Kohäsionsfonds besser zu nutzen, um den Wechsel zwischen Land- und Seetransport zu stärken, die Energieeffizienz zu erhöhen sowie die Kohlendioxidemissionen durch das europäische Transportsystem zu senken;
4. ermuntert die Kommission, spezielle, wissenschaftlich fundierte statistische und andere Studien über die umweltspezifischen und sozioökonomischen Aspekte der maritimen Regionen durchzuführen, um die Auswirkungen des Ausbaus der Wirtschaftsaktivitäten in diesen Regionen überwachen und kontrollieren zu können;
5. betont die Bedeutung, im Rahmen einer ganzheitlichen Meerespolitik, für die

Entwicklung und Umsetzung einer integrierten Politik zur Bewirtschaftung von Küstengebieten (ICZM), welche die vielfältige Nutzung der Küstengebiete und ihre Auswirkungen auf die Entwicklungspolitik umfasst; fordert in diesem Zusammenhang eine größere Angleichung der einschlägigen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften an das Gemeinschaftsrecht;

6. fordert die Kommission und die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs auf, in enger Zusammenarbeit darauf hinzuwirken, den Erlass allgemeiner Vorschriften für die Hafentätigkeit, die Fischerei, den Schutz der Ökosysteme und des Meereserbes, Verschmutzung, Kontrollsysteme zur Fernüberwachung und zur satellitengesteuerten Ortung zu fördern, die auch in Drittländer angewandt werden können, um dazu beizutragen, die Nachhaltigkeit der Ozeane zu fördern und die Folgen eines unlauteren weltweiten Wettbewerbs abzumildern;
7. ermutigt Regionen und Mitgliedstaaten die kohäsionspolitischen Instrumente zu nutzen, um eine weitere Integration in Meeres- und Küstenpolitik zu erreichen, Unternehmergeist zu fördern und KMU zu gründen, um so zur Überwindung des Problems der Saisonabhängigkeit der Beschäftigung beizutragen; fordert insbesondere die Schaffung eines Netzwerks von Regionen mit maritimen Spitzenzentren im Rahmen des Ziels der europäischen territorialen Zusammenarbeit;
8. fordert die Einrichtung maritimer Verwaltungsorganisationen (MMO) in jedem an der Küste liegenden Mitgliedstaat, um die einheitliche Ausrichtung der Verwaltung zu ermöglichen, da es eine große Zahl von Regierungsbezirken und anderer Gremien gibt, die einen direkten Einfluss auf die maritime Verwaltung haben;
9. fordert die Entwicklung aller erforderlichen und angemessenen Maßnahmen, um die Risiken der Schädigung der Küstengebiete durch Naturereignisse (wie z.B. Überschwemmungen, Erosion, Stürme, Tsunamis, Vulkane, Zyklone) und im Zusammenhang mit der Klimaerwärmung wie ansteigende Meeresspiegel, Trockenheit, Wüstenbildung und Wasserknappheit zu vermeiden und einzudämmen sowie dabei die unterschiedlichen Schutzniveaus der verschiedenen EU-Küstenregionen zu berücksichtigen und zu gewährleisten, dass der Bau von Küstenschutzanlagen nicht über das hinausgeht, was erforderlich ist und keine unnötige Schäden in der Umwelt verursachen sollte; weist ferner mit Nachdruck darauf hin, dass globale und gemeinschaftliche Maßnahmen verabschiedet werden müssen, um den Bedrohungen für die europäischen Ökosysteme an den Küsten, die durch diese Naturereignisse und diverse menschliche Aktivitäten wie z.B. Siedlungs- und Straßenbau, touristische Anlagen, Gewerbe- und Industrieansiedlung entstehen, entgegenzuwirken;
10. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, bei der Formulierung von Strategien und konkreten Projekten, die in den verschiedenen Sphären des maritimen „Clusters“ zu nachhaltigem Wachstum und nachhaltiger Beschäftigung beitragen, die vermehrte Bildung von Partnerschaften zwischen Hochschulen und deren assoziierten Forschungseinrichtungen einerseits und Wirtschaftsakteuren andererseits zu fördern;
11. betont, dass ein „umfassendes Raumplanungssystem“ erforderlich ist, um ein stabiles rechtliches Umfeld zu gewährleisten, so dass bei jeglicher Entwicklung an der Längenküste der Gemeinschaft und auch im Hinterland die Folgen des Klimawandels

berücksichtigt und ein auf Ökosysteme basierender Ansatz gewählt wird; stellt insbesondere fest, dass auch außerhalb ökologisch sensibler Gebiete durchgeführte menschliche Aktivitäten, die sich schädlich auf die Meeresumwelt auswirken, geregelt sein müssen, um so deren negativen Auswirkungen zu minimieren;

12. betont, wie wichtig der Beitrag ist, den die gemeinschaftliche Kohäsionspolitik durch ihr Ziel der „europäischen territorialen Zusammenarbeit“, der Vernetzung von Regionen in Küsten-, Insel- und äußerster Randlage (sowie die Europäische Nachbarschaftspolitik) zu einer ganzheitlichen Meerespolitik durch den Austausch bester Praktiken und die Förderung gemeinsamer Strategien zugunsten der Wettbewerbsfähigkeit dieser Regionen leisten kann; fordert ferner die Einbeziehung eines Systems der besten Praktiken in die Entwicklung interregionaler Initiativen;
13. fordert die Einrichtung eines europäischen Meeresforums zum Austausch und zur Förderung bewährter Praktiken zwischen europäischen, einzelstaatlichen, regionalen und lokalen Akteuren, insbesondere mit Blick auf regionale wirtschaftliche Zusammenschlüsse, Forschungsnetzwerke, Raumordnung, Schutz natürlicher Ressourcen und verantwortungsvolles Regieren; fordert die Kommission ferner auf, einen Projektkatalog für den Bereich der Meerespolitik vorzulegen, der bereits von der Gemeinschaft finanzierte Projekte enthält, um die Förderung und Beobachtung bewährter Praktiken zu erleichtern;
14. fordert die Mitgliedstaaten auf, Maßnahmen zu ergreifen, mit denen die Wettbewerbsfähigkeit von Küstenregionen verbessert wird, indem sie die Forschung, die Einrichtung maritimer Spitzenzentren und die technologische Entwicklung und Innovation sowie die Zusammenarbeit zwischen Unternehmen (Netze, Unternehmensgruppierungen, öffentliche Partner) und die Bereitstellung verbesserter Unterstützungsdienste fördern, die darauf abzielen, die Abhängigkeit dieser Regionen von einer sehr beschränkten Zahl von (traditionellen) Aktivitäten zu verringern;
15. fordert die Kommission eindringlich auf, die spezifischen Charakteristika von Inselregionen stärker bei der Entwicklung der gemeinschaftlichen Meerespolitik zu berücksichtigen, sowohl hinsichtlich des Ausgleichs ihrer natürlichen Schwierigkeiten als auch hinsichtlich der Steigerung des Wertes ihrer geografischen Lage, um deren Integration in die EU zu verbessern; fordert dazu die Umsetzung spezieller Programme und Maßnahmen für die Inselregionen zur Verbesserung der Hafeninfrastuktur, wodurch deren besserer Zugang zu Festlandmärkten gewährleistet wird;
16. betont, dass den Regionen in äußerster Randlage bei der Festlegung und Umsetzung der künftigen europäischen Meeresstrategie aufgrund ihrer geografischen Lage und ihres fundierten Wissens über die Meere eine herausragende Rolle beigemessen werden muss; nimmt insbesondere den bedeutenden Beitrag der Gebiete in äußerster Randlage zur Kenntnis, durch den sie das Konzept des „Europa der Meere“ in anderen Kontinenten fördern können;
17. betont die Notwendigkeit einer ausgewogenen Strategie für Meeresregionen bezüglich der Umwelt und der Wirtschaft, da beide gleichermaßen wichtig für deren nachhaltige Entwicklung und die Lebensbedingungen in diesen Regionen sind; betont deshalb die Notwendigkeit einer Ausgewogenheit zwischen der Meeresstrategie und der maritimen

Strategie; fordert die Kommission auf, diese Ausgewogenheit zu erhalten;

18. betont die Bedeutung der Binnenlanddimension und der gegenseitigen Beziehungen zwischen Binnenlandbereichen, Wasserwegen und Flüssen, Küstenregionen und den Meeren bei der Entwicklung einer ganzheitlichen maritimen Politik;
19. fördert die Entwicklung neuer Netze zur Durchführung von Projekten und Aktivitäten in Form von Partnerschaften zwischen dem Privatsektor, nichtstaatlichen Organisationen, örtlichen Behörden und Regionen im Hinblick auf eine größere Dynamik, Innovation und Effizienz und eine Verbesserung der Lebensqualität in den Küstengebieten;
20. betont die Notwendigkeit der Unterstützung und Stärkung der Bemühungen hin zur Formung einer Europäischen Meeresforschungspolitik, die den derzeitigen Erfordernissen einer internationalen Meerespolitik gerecht wird und auch den Schutz der Umwelt sowie die lebenswichtige Bedeutung der See nicht nur für die EU sondern auch für die internationale Gemeinschaft im Blick hat;
21. betont die Notwendigkeit, für die Küsten- und Inselregionen soziale, wirtschaftliche und territorialen Zusammenhalt zu gewährleisten und insbesondere in den Bereichen des maritimen Transports, Energie, der Sicherung angemessener Wasserressourcen und dem Schutz anfälliger Küsten- und Inselumwelt umzusetzen;
22. unterstreicht die Notwendigkeit des Austauschs von Standardtechnologien gegen umweltfreundliche Anlagen und fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, finanzielle Anreize oder/und Steuervorteile zu schaffen und durch innovative Forschungsprogramme Unterstützung zu gewähren, um einen solchen Wandel zu fördern und zu erleichtern;
23. ermutigt Forschungszentren in ganz Europa zur Forschungszusammenarbeit auf dem Gebiet innovativer Schiffsantriebstechnologien; stellt fest, dass eine derartige Forschung, den Umweltschutz und insbesondere den Kampf gegen Meeres- und Küstenverunreinigungen und Zerstörung der Ökosysteme berücksichtigen muss; fordert ferner die Schaffung eines „Europäischen Meeresforschungsnetzes“ mit der Aufgabe, gemeinschaftliche europäische Meeresforschung zu unterstützen, die die EU in diesem Bereich zu einem weltweiten führenden Akteur machen kann;
24. ermutigt zur Schaffung einer informellen „Taskforce“ der Europäischen Kommission und relevanter Akteure in diesem Bereich mit dem Ziel der Überwachung maritimer nachhaltiger Zusammenarbeit in den europäischen Meeren und der Vorbereitung auf noch ehrgeizigere Ziele, die nach 2013 erreicht werden müssen;
25. weist mit Nachdruck darauf hin, wie wichtig es ist, die Küstengebiete, Inseln und Gebiete in äußerster Randlage nachhaltig zu entwickeln, so dass sie weiterhin auch für künftige Generationen durch eine bessere Erreichbarkeit und bessere interne Verkehrsinfrastrukturen, insbesondere durch die Einführung von mehr Flexibilität bei der Gewährleistung wirtschaftlicher Unterstützungsmaßnahmen für den Transportbereich, attraktive Orte zum Leben, Arbeiten und Investieren bleiben; unterstreicht unter Berücksichtigung der Auswirkungen saisonaler demografischer Veränderungen die Notwendigkeit der Einleitung von Maßnahmen gemäß dem Subsidiaritätsgrundsatz, um

die Leistungen des Daseinsvorsorge (Gesundheit, Bildung, Wasser und Energie, Information, Kommunikationstechnologien, Postdienste, Behandlung von Abwässern und Abfallbehandlung) zu verbessern;

26. fordert die Kommission auf, der sinkenden Zahl und dem zunehmenden Alter der in Sektoren mit Bezug zu den Meeren beschäftigten Unionsbürger besondere Aufmerksamkeit zu widmen; ist der Auffassung, dass weitere Schritte eingeleitet werden müssen, um Ausbildung und lebenslanges Lernen für diese Beschäftigten zu fördern;
27. betont die Notwendigkeit zur Verbesserung der Aufzeichnung maritimer Daten, indem es den Vorschlag zur Einrichtung eines Europäischen Meeresbeobachtungs- und Datennetzwerks (EMODN) unterstützt, das vorhandene und neue maritime Daten zusammenführt und dabei eine langfristige Beobachtung und einen qualitativ hochwertigen Risikobewertungsprozess ermöglicht;
28. betont, dass eine ganzheitliche europäische Meerespolitik eine Dimension für externe Beziehungen, insbesondere mit Drittstaaten in der unmittelbaren Nachbarschaft, enthalten muss, die den Bemühungen des Managements der Hohen See außerhalb der europäischen Gewässer gerecht wird und den internationalen regulativen Prozessen entspricht, die sich auf die einzelstaatlichen Maßnahmen der Mitgliedstaaten auswirken;
29. unterstreicht die Bedeutung der europäischen territorialen Zusammenarbeit bei der Gründung regionaler Forschungszentren, der gemeinsamen Bewirtschaftung von Wasser- und Ästuarressourcen, der Bewirtschaftung von Energieressourcen, Böden und Stränden der Küstenlinien, der Sicherheit und der Förderung der sozialen Entwicklung und der strategischen Planung der verschiedenen Bereiche des maritimen „Clusters“; hält es für angebracht, bei der Umsetzung dieser Strategie alle mit der Europäischen Nachbarschaftspolitik verbundenen Potenziale zu nutzen;
30. fordert, dass bei einer künftigen Meerespolitik der Gemeinschaft die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten im Rahmen internationaler Verträge (u.a. Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt und des Nordatlantiks -OSPAR), die den künftigen Gemeinschaftsrahmen entsprechen beziehungsweise diese aufwerten, berücksichtigt werden;
31. fordert die Kommission auf, die Wiederzuweisung von auf Grund der N+2-beziehungsweise N+3-Regelung freigewordenen Mitteln zur Finanzierung von strukturellen Aktivitäten im Rahmen der künftigen Meerespolitik der Gemeinschaft, speziell in Bezug auf die Verbesserung der Lebensqualität in Küstenregionen, der Meeresumwelt und Beschäftigung in der maritimen Industrie vor Ort, zu prüfen;
32. betont die Notwendigkeit einer verstärkten wissenschaftlichen Forschung bezüglich der gegenseitigen Beeinflussung verschiedener Teile des maritimen Ökosystems und der Auswirkungen auf diese durch Klimawandel und Ausbeutung natürlicher Ressourcen durch den Menschen;
33. unterstützt alle Initiativen und Aktivitäten von FRONTEX und unterstützt ferner unter Berücksichtigung der Besonderheiten jeder Insel eine stärkere und engere Koordinierung und Zusammenarbeit der Inseln, um wirksam gegen illegale Einwanderung und

Drogenhandel vorgehen und diese Probleme bekämpfen zu können;

34. fordert die Kommission auf, die Notwendigkeit der Einrichtung eines Europäischen Küstenschutzgremiums zur Unterstützung von Insel- und Küstenregionen und der Mitgliedstaaten bei der Überwachung der EU-Außengrenzen zu prüfen; fordert die Kommission auf, auch die mögliche Rolle eines Europäischen Küstenschutzgremiums im Kampf gegen illegale und unregulierte Fischerei in den Gemeinschaftsgewässern zu prüfen;
35. ruft die Mitgliedstaaten auf, im Bereich ihrer allgemeinen und beruflichen Bildungspolitik die Kenntnis des maritimen Erbes, dessen Anerkennung und den Anreiz von mit dem Meer zusammenhängenden Tätigkeiten und Berufen zu fördern; ruft ferner zur Entwicklung einer Bildung auf, die dem besonderen Bedarf der verschiedenen Gremien des maritimen „Clusters“ stärker entspricht;
36. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, ein angemessenes Beteiligungsniveau der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften bei der Umsetzung einer integrierten Meerespolitik und der Verwaltung von Küstenregionen zu gewährleisten; fordert ferner die Unterstützung thematischer regionaler Netze zur Entwicklung gemeinsamer Projekte in den Bereichen Transport, Infrastruktur, Umweltschutz, Koordinierung des Fischfangs und gewerbliche Zusammenarbeit;
37. fordert die Kommission auf zu erforschen, wie sich Raumordnung und integrierte Bewirtschaftung von Küstengebieten erfolgreich umsetzen lassen, wobei den besonderen Gegebenheiten von Inseln besonderes Augenmerk geschenkt werden muss.

VERFAHREN

Titel	Der Weg zu einer künftigen Meerespolitik der Europäischen Union: Eine europäische Vision für die Ozeane und Meere
Verfahrensnummer	2006/2299(INI)
Federführender Ausschuss	TRAN
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	REGI 14.12.2006
Verstärkte Zusammenarbeit – Datum der Bekanntgabe im Plenum	
Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Yiannakis Matsis 6.11.2006
Ersetzte(r) Verfasser(in) der Stellungnahme	
Prüfung im Ausschuss	12.4.2007
Datum der Annahme	2.5.2007
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 42 -: 1 0: 1
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Alfonso Andria, Stavros Arnautakis, Jean Marie Beaupuy, Rolf Berend, Antonio De Blasio, Vasile Dîncu, Gerardo Galeote, Iratxe García Pérez, Eugenijus Gentvilas, Gábor Harangozó, Marian Harkin, Jim Higgins, Alain Hutchinson, Gisela Kallenbach, Tunne Kelam, Evgeni Kirilov, Constanze Angela Krehl, Mario Mantovani, Miguel Angel Martínez Martínez, Yiannakis Matsis, Miroslav Mikolášik, Lambert van Nistelrooij, Jan Olbrycht, Maria Petre, Markus Pieper, Elisabeth Schroedter, Stefan Sofianski, Grażyna Staniszevska, Oldřich Vlasák, Vladimír Železný
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Bastiaan Belder, Silvia Ciornei, Brigitte Douay, Den Dover, Riitta Myller, Zita Pleštinská, Christa Prets, Miloslav Ransdorf, Richard Seeber, László Surján, Károly Ferenc Szabó
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 178 Abs. 2)	Véronique De Keyser, Henrik Lax, Samuli Pohjamo
Anmerkungen (Angaben nur in einer Sprache verfügbar)	

22.5.2007

STELLUNGNAHME DES FISCHEREIAUSSCHUSSES (*)

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Die künftige Meerespolitik der Europäischen Union: Eine europäische Vision für Ozeane und Meere
(2006/2299(INI))

Verfasser der Stellungnahme: Struan Stevenson

(*) Verstärkte Zusammenarbeit zwischen den Ausschüssen – Artikel 47 der Geschäftsordnung

VORSCHLÄGE

Der Fischereiausschuss ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

- A. in der Erwägung, dass die Koordinierung der verschiedenen mit maritimen Angelegenheiten beschäftigten Sektoren wesentlich ist, um das gesamte Potenzial der maritimen Interessen der Gemeinschaft zu entfalten,
- B. in der Erwägung, dass die Anwendung der Lissabon-Strategie in der Meerespolitik nicht nur Ziele im Zusammenhang mit der Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit betrifft, sondern dass die Strategie auch auf anderen Gebieten, wie der Schaffung von mehr nachhaltigen und hochwertigeren Arbeitsplätzen im Bereich der Seefahrt in der EU, ihren Niederschlag finden muss,
- C. in der Erwägung, dass Fischerei ein sehr stark regulierter Wirtschaftssektor ist und daher Maßnahmen getroffen werden müssen, die sicherstellen, dass sich diese Regulierung in der Anwendung bewährter Verfahren und in positiven Ergebnissen niederschlägt; in der Erwägung, dass es zur Umsetzung von Nachhaltigkeit notwendig ist, die zahlreichen unterschiedlichen Faktoren, die den Zustand von Fischbeständen beeinflussen, zu berücksichtigen, wie Klimawandel, Raubfische, Verschmutzung, Ausbeutung von und Bohrung nach Öl und Gas, Meereswindkraftanlagen, Sand- und Kiesgewinnung,
- D. in der Erwägung, dass der gemeinschaftliche Fischereisektor in zwanzig Jahren sich auf Grund externer Faktoren wie Klimawandel und Aktivitäten des Menschen geändert haben

wird; sowie in der Erwägung, dass es wichtig ist, wirksam die Ursachen des Klimawandels zu bekämpfen, da sich solche Veränderungen beispielsweise bezogen auf den Kabeljau in der Nordsee bereits belegen lassen,

- E. in der Erwägung, dass das Hauptziel einer Europäischen Meerespolitik darin bestehen sollte, nachhaltig die Lebensqualität von Personen, die in Küstenregionen leben oder deren Leben vom Meer beeinflusst wird, zu erhöhen, ferner in der Erwägung, dass dazu Maßnahmen erforderlich sind, die den spezifischen Erfordernissen und Problemen der Küstengemeinschaften gerecht werden sowie wirksam wirtschaftliche, soziale und umweltbezogene Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung ausgleichen,
- F. in der Erwägung, dass mit der Umsetzung einer Europäischen Meerespolitik der Subsidiaritätsgrundsatz umfassen zu berücksichtigen ist, wobei den verfassungsmäßigen, rechtlichen und verwaltungstechnischen Strukturen in den einzelnen Mitgliedstaaten besondere Beachtung zukommen muss,
 - 1. fordert jeden an der Küste liegenden Mitgliedstaat auf, Verfahren zu prüfen, um die einheitliche Ausrichtung der Verwaltung zu ermöglichen, da es eine große Zahl von Regierungsbezirken, Generaldirektionen der Kommission und anderer Gremien einschließlich lokaler und regionaler Behörden gibt, die einen direkten Einfluss auf die maritime Verwaltung haben; weist darauf hin, dass die wertvolle Beraterrolle der regionalen Beiräte (RAC) auch erkannt werden sollte und diese zu Fragen der maritimen Verwaltung konsultiert werden sollten;
 - 2. ist der Auffassung, dass unter Berücksichtigung der Tatsache, dass viele Aspekte der Meerespolitik am Besten auf gemeinschaftlicher Ebene koordiniert werden, die jeweilige Umsetzung von Verwaltungsmaßnahmen in der Fischerei und anderen Bereichen der Meerespolitik auf einzelstaatlicher, regionaler und lokaler Ebene vorgenommen wird und somit jede künftige Europäische Meerespolitik auf einem gemeinschaftsweiten Niveau, dort wo dies am angemessensten ist, ablaufen muss, wobei die Ansichten und Interessen derjenigen Berücksichtigung finden müssen, die in den Küstengemeinden Europas leben;
 - 3. fordert die Einrichtung eines europäischen Meeresforschungsnetzes zur Förderung des Informationsaustauschs zwischen den europäischen Forschungsbereichen und -organismen und zur Sicherung der Vorreiterrolle der EU auf dem Gebiet der Innovation und der Kenntnis der Meeresumwelt;
 - 4. ist unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der maritime Bereich, einer der wenigen Bereiche ist, in denen das Verursacherprinzip nicht angewandt wird, der Auffassung, dass Abwasser ableitende Industriezweige, an der Sand- und Kiesgewinnung beteiligte Industriezweige und Konzerne, die Meeresenergien ausbeuten, zu einem Gemeinschaftsfonds für den Schutz der biologischen Vielfalt und Ökosysteme der Meere sowie insbesondere für die Aufstockung der Fischbestände und für die Bestandserhaltung beitragen sollten;
 - 5. fordert mit Blick darauf, dass der Bau von Hochwasserschutzanlagen zum Schutz vor ansteigendem Meeresspiegel zu einem Verlust an Biosphären führt, während der Anstieg des Meeresspiegels zum „Küstenrückgang“ bei Salzlagenen und Wattgebieten und zur Erosion von Sanddünen führt, die alle Biosphären mit mannigfaltigem Pflanzen- und

Tieraufkommen sind, eine langfristige Strategie zur Aufrechterhaltung des Küstenschutzes, zum Schutz gegen den ansteigenden Meeresspiegel und zur Minimierung der Verluste an Biosphären insbesondere auf den Inseln;

6. ist der Auffassung, dass auch die Fischerei zur Erhaltung lebensfähiger Küstengemeinschaften durch die Gewährung des Zugangs zur Fischerei für Küsten- und Kleinfischer sowie Freizeitangler beitragen muss und dass solche Aktivitäten den Fremdenverkehr fördern, unser reiches Küstenerbe schützen sowie beitragen, unsere Küstengemeinschaften zusammen zu halten;
7. stellt fest, dass es im Fischereisektor an gut ausgebildeten Fachleuten mangelt; empfiehlt die Ausarbeitung besonderer Schulungskurse für Schiffsführer von Fischereifahrzeugen, um ein Grundverständnis über die ihren Industriezweig berührende Wissenschaft und Verständnis für die Bedeutung einer ökologischen Verantwortung und der Nachhaltigkeit als Unterstützung für die zunehmende Entwicklung eines auf Ökosysteme basierenden Ansatzes zur erfolgreichen Verwaltung der Fischerei zu vermitteln;
8. fordert die Kommission auf, Pläne zur Umschulung für Fischer zu schaffen, in denen sie dazu angeregt werden, sich neuen Tätigkeiten zuzuwenden, die eine Nutzung des mit der Arbeit auf See zusammenhängenden Wissens fördern; weist auf die vor der Küste betriebene Aquakultur und den Ökotourismus als mögliche Zielbereiche hin;
9. unterstreicht, dass es wichtig ist, das Bild über den Fischereisektor, der im Moment wenig Anerkennung genießt, zu verbessern; ist der Auffassung, dass bessere Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen auf den Schiffen und Booten sowie bessere Bezahlung und Bedingungen für die Mannschaft nur in einem nachhaltigen und gewinnbringenden Industriezweig erreicht werden können und dass mehr Mittel für Forschung und Bildung zur Verbesserung von Kenntnissen und Fähigkeiten zugewiesen werden müssen;
10. stellt fest, dass die Schaffung der Voraussetzungen für Hygiene, Sicherheit und Arbeitserleichterung für die Arbeitnehmer des Fischereisektors – seien es die Fischer selbst oder die Arbeitnehmer der vor- bzw. nachgelagerten Tätigkeiten – ein wesentliches Ziel einer Politik für die Meere und Ozeane ist;
11. ruft dazu auf, ein europäisches Netz von Schulen für Angehörige von maritimen Berufen zu schaffen, das im engen Zusammenhang mit der Meeresforschung die Ausbildung hoch qualifizierter Fachleute fördert;
12. äußert sich dahingehend besorgt, dass während der Sektor bereit ist, die Entwicklung eines auf ökologische Systeme basierenden Herangehens an die Fischwirtschaft anzuerkennen, durch weitere Beschränkungen, die sich aus dem Natura 2000 - Netzwerk und andere mögliche geschützten Seegebiete (MPA) ergeben können, ein uneingeschränkter Zugang und die Fischereiaktivitäten in diesen Gebieten beeinträchtigt sein können; ist der Auffassung, dass die Entwicklung von Fischereiaktivitäten, die den Schutzziele nicht abträglich sind, in MPA zulässig sein sollten; ist ferner der Auffassung, dass bezogen auf Fischereiaktivitäten, die die Schutzziele für die MPA gefährden beziehungsweise potenziell gefährden, größere Anstrengungen unternommen werden müssen, auch durch Forschung und Entwicklung, um Fischereimethoden

umweltfreundlicher zu gestalten, damit, soweit es gerechtfertigt werden kann, in solchen Gebieten ein umfassenderer Zugang ermöglicht werden kann;

13. stellt jedoch fest, dass die Fischerei in Zukunft durch ein vorsichtiges Herangehen beschränkt werden muss, das gewährleistet, dass gesunde Ökosysteme erhalten und seltene, anfällige oder wertvolle Arten und Biosphären geschützt werden, und dass dies eindeutig mehr Umweltschutz als bisher bedeutet, der ein Netz von Meeresschutzgebieten, die unter Beachtung dessen, was im Rahmen der Gemeinschaftlichen Fischereipolitik (GFP) vorgesehen ist, geschaffen werden sollten, und ein System der integrierten Küstenzonenverwaltung einschließt, um zu gewährleisten, dass wir der sinnlosen Zerstörung von Biotopen und dem starken Rückgang der Biodiversität einen Riegel vorschieben;
14. betont die Notwendigkeit einer verstärkten wissenschaftlichen Forschung bezüglich der gegenseitigen Beeinflussung verschiedener Teile des maritimen Ökosystems und der Auswirkungen auf dieses durch Klimawandel und Ausbeutung natürlicher Ressourcen durch den Menschen;
15. ruft die Kommission auf, die erfolgreichen Erfahrungen lokaler und regionaler Gebietskörperschaften mit dem Fischereimanagement gebührend zu berücksichtigen, damit sie in anderen Regionen als Muster dienen können, insbesondere diejenigen Erfahrungen, die sich in einer integrierten und nachhaltigen Bewirtschaftung des Meeres durch das Verbot nicht selektiver Fanggeräte, der Anpassung der Größe der Fischereiflotten an die verfügbaren Bestände, der Ordnung der Küstenbereiche, der Regelung touristischer Aktivitäten wie der Walbeobachtung, der Ausarbeitung von Plänen für die Bewirtschaftung von Gebieten des Natura-2000-Netzes und der Schaffung von Schutzgebieten niederschlagen;
16. billigt die von der EU auf dem Weltgipfel 2002 gemachte und in der jüngsten Mitteilung der Kommission (Verwirklichung der Nachhaltigkeit im Fischereisektor der EU mithilfe des Konzepts des höchstmöglichen Dauerertrags) bekräftigte Zusage, Fischbestände auf einen Stand zu zurückzuführen, der den höchstmöglichen Dauerertrag (MSY) sichert, wobei diese Ziele nach Möglichkeit spätestens 2015 erreicht werden sollen; ist der Auffassung, dass dies am Besten durch die Nichtanwendung willkürlicher auf einem einfachen mathematischen Modell beruhender Bezugspunkte ermöglicht wird; ist der Auffassung, dass eine alternative Auslegung von MSY unter Heranziehung eines Konzepts wie der Maximierung kumulativer Fänge über einen bestimmten Zeitraum (beispielsweise 10 Jahre) ein realistischer und möglicher Weg zur Verbesserung der Lage der Fischerei in der Gemeinschaft sein könnte;
17. fordert verstärkte Anstrengungen, um das erbärmliche Beifang- und Rückwerfproblem zu überwinden, welches eines der Hauptfolgen der Regelung zulässiger Gesamtfangmengen (TAC) und des Quotensystems der GFP ist; ist der Auffassung, dass die Beifangschäden an Meeressäugern, Seevögeln und Schildkröten ein Gräuelfeld sind, der gestoppt werden muss, und weist darauf hin, dass angesichts der Schäden, die durch das Fanggeschirr auf sensiblen Meeresböden entstehen, diese besonderen Schutz erhalten müssen; unterstreicht, dass auch verloren gegangene Netze zu einer "Geisterfischerei" führen, die zu einem beachtlichen Rückgang des Fischbestands führen kann;

18. fordert die Kommission auf, Maßnahmen zur Eindämmung der illegalen, nicht gemeldeten und unregulierten Fischerei (IUU) zu treffen, die für die Dezimierung zahlloser Bestände wichtiger Arten verantwortlich ist; betont, dass der drastische Rückgang der Bestände dieser Arten aufgrund rechtswidriger Praktiken katastrophale Folgen für die Erhaltung der Meeresökosysteme nach sich ziehen kann, die über die Fischerei hinaus weitere damit zusammenhängende Tätigkeiten wie etwa den ökologischen Wassertourismus direkt oder indirekt in Mitleidenschaft ziehen;
19. ist der Auffassung, dass ein wichtiger Weg zur Verringerung der Rückwürfe darin besteht, die Selektivität der Fischerei durch Modifizierungen der Fischfanggeräte und Fischereitechniken zu verbessern; anerkennt, dass die Zusammenarbeit mit den und die Kenntnisse der Fischer in dieser Frage wesentlich ist und dass in diesem Sinne innovative Fischer honoriert werden sollten;
20. ist der Auffassung, dass IUU ein großes und zunehmendes Problem darstellt, das sowohl zur Zerstörung wertvoller Fischbestände als auch zu einem unfairen Wettbewerb zwischen Fischern, die die Vorschriften einhalten und denjenigen, die es nicht tun, führt; stellt fest, dass in bestimmten Fischereisektoren der EU, der IUU einen beachtlichen Teil des Gesamtfangs ausmacht; erwartet die nächste Mitteilung und legislative Vorschläge der Kommission zur Bekämpfung des IUU und zur Anpassung des EU-Aktionsplans von 2002;
21. fordert die Kommission auf, Schritte zu unternehmen, um Umweltverschmutzung (Umweltverschmutzung der Meere) verursacht durch landwirtschaftliche Ableitungen, Abwässer oder Industrieabwässer oder Unrat, meistens Plastik, zu kontrollieren, da sie zu Erstickungen von Meeressäugern, Schildkröten und Seevögeln führen können; weist darauf hin, dass solche Verschmutzungen eine zunehmende Gefahr sind, die das Fischereiwesen und den Fremdenverkehr ernsthaft belasten sowie die Qualität und den gesundheitlichen Zustand von für die menschliche Konsumtion vorgesehenen Fischereierzeugnisse beeinträchtigen; fordert mit Blick auf seegängige Schiffe die Kommission auf, die Mitgliedstaaten zu drängen, den Anhang V des IMO MARPOL umzusetzen, in dem das Entsorgen und Ablassen von Kunststoffen und Asche aus der Verbrennung von Kunststoffen in die See untersagt wird; fordert die Kommission auf, die Richtlinie 2000/59/EG über Hafenauffangeinrichtungen zu ändern, um in der EU die Angemessenheit und Zugänglichkeit solcher Einrichtungen zu verbessern und letzten Endes die Entsorgung von Abfällen zu reduzieren;
22. fordert die Beschränkung der Umladung von Öl und anderer giftiger Güter auf sorgfältig ausgewählte Zonen; weist darauf hin, dass es eine geeignete Regulierung für die Umladetätigkeiten in diesen Gebieten geben muss und dass bei jeder Umladung der Schutz wichtiger Gebiete sichergestellt werden muss, insbesondere wenn sich die Umladungsgebiete mit Natura-2000-Gebieten überlappen oder an diese angrenzen; weist darauf hin, dass auch die Übereinstimmung mit der Vogelschutzrichtlinie und der Habitatrichtlinie gewährleistet sein muss; weist darauf hin, dass die Schifffahrt zur Meeresverschmutzung und potenziell zur Störung des Ökosystems beiträgt, indem fremde Arten über abgelassenes Ballastwasser in die Gewässer gelangen und Chemikalien in Antifouling Anstrichen verwendet werden, die sich auf die Hormone der Fische auswirken; weist ferner darauf hin, dass Verunreinigungen durch Öl eine der

Hauptgefahren für die Meere sind;

23. fordert die Kommission auf, die Mitgliedstaaten zu drängen, die internationalen Übereinkommen über Ballastwasser und Antifoulingsysteme zu ratifizieren und ferner zu einer wirksamen und praktikablen Umsetzung von MARPOL 73/78 beizutragen, die zusammen die Risiken und Auswirkungen fremder aggressiver Arten, von Ballastwasser und von Antifoulingfarben durch die Schifffahrt umfassen;
24. ist zutiefst davon überzeugt, dass eine dringende Notwendigkeit besteht, ein Planungsprogramm für die Meeresraumordnung gemeinschaftlicher Gewässer zu fördern und anzuwenden, um den Erfordernissen der Erhaltung eines nachhaltigen und geografisch repräsentativen Fischereisektors gerecht zu werden; ist der Auffassung, dass die Raumzuweisung idealer Zonen für Küstenwindkraftanlagen zur Energieerzeugung oder zur CO₂-Sequestrierung und zur Sand- und Kiesgewinnung oder für Aquakulturen beziehungsweise die Raumzuweisung für die Lage geschützter Meeresgebiete, einschließlich der Natura 2000 Gebiete und für andere gefährdete Biosphären und Arten zu einer wirksameren und nachhaltigen Nutzung der maritimen Umwelt führen würde; ist ferner der Auffassung, dass für eine wirksame Raumplanung, Gebiete für Fischereiaktivitäten zugewiesen werden müssen und dass dies durch einen besseren und standardisierten Zugang zu Schiffsüberwachungssystemen und Logbucheinträgen in allen Mitgliedstaaten ermöglicht werden sollte; ist ferner der Auffassung, dass Planungsentscheidungen betreffend Gemeinschaftsgewässer nach umfassender Konsultation mit dem Fischereisektor und den direkt betroffenen Gemeinschaften getroffen werden sollten;
25. verweist, während gleichzeitig schlechte Praktiken überwunden werden müssen, auf die Bedeutung von Entwicklungen in nicht zur Fischerei gehörenden Bereichen, die den Fischereisektor ergänzen könnten, beispielsweise die Förderung der Planung von Energieerzeugungsplattformen oder Windturbinenplattformen, die dazu beitragen, ein prosperierendes Ökosystem zu fördern und zu erhalten oder die Förderung der Einrichtung von Aufzucht- und Laichbecken für Meerestiere in für die Fischerei gesperrten Zonen;
26. fordert eine sorgfältige Planung von Meeresanlagen zur Gewinnung erneuerbarer Energie; verweist darauf, dass es zahlreiche mit der Energieerzeugung verknüpfte potenzielle Gefahren gibt, die es zu verhindern gilt; verweist ferner darauf, dass Strukturen zur Wind- oder Wellenenergiegewinnung sich auf den natürlichen Kreislauf der niedrigeren Schichten des Meeres auswirken können; ferner können aus Mündungsgebieten auf Grund der Einführung von die Gezeitenauswirkungen einschränkenden Wehranlagen, zwischen den Gezeiten genutzte Vogel Nahrungsgebiete verschwinden; weist ferner darauf hin, dass auch Veränderungen in der Stärke der Gezeiten sich auf Muscheln und Muschelbänke, Korallenriffe, Anemonen, und Korallen auswirken können; erinnert daran, dass einige Regionen mit einem erhöhten Potenzial an Meeresenergie wie beispielsweise Regionen in großer Entfernung vom Festland wegen ihrer geografischen Isolation aus den transeuropäischen Energienetzen keinen Nutzen ziehen können;
27. unterstreicht die zunehmende sozio-ökonomische Bedeutung der Fischzucht, da die

Meeresfischbestände weltweit rückläufig sind; verweist darauf, dass die pro Jahr verkaufte Menge an Aquakulturen bald größer sein wird, als die der traditionellen Fangmethoden; stellt fest, dass die EU bei dieser spannenden Entwicklung mit in der vordersten Linie stand und danach streben sollte, ihre Führungsposition beizubehalten und eine weitere mit anderen Nutzungsformen der Küsten und Meere vereinbare Entwicklung zu fördern; verweist darauf, dass die Bedeutung der Fischzucht für oft abgelegene, ländliche Gemeinschaften, in denen es wenig andere Beschäftigungsmöglichkeiten gibt, nicht überbewertet werden kann; stellt fest, dass im Kontext eines integrierten Ansatzes zur Bewirtschaftung von Küstengebieten, eindeutig definierte Gebiete, in denen für Fischzuchtanlagen Cluster gebildet werden können, gefördert werden sollten, und dass dies verbunden werden sollte mit einem Unternehmertum und Nachhaltigkeit fördernden vereinfachten regulativen Rahmen; stellt ferner fest, dass im Aquakulturbereich neue Techniken entwickelt werden sollten, die eine verbesserte Verwaltung von Qualität, Rückverfolgbarkeitsgarantie über den gesamten Herstellungsweg und wertschöpfender Ketten sowie die allgemeine Anerkennung der Fischzucht als einen Hauptakteur im maritimen Sektor ermöglicht;

28. weist darauf hin, dass bestimmte Aquakulturpraktiken derzeit zur Dezimierung einiger Arten beitragen; betont, dass der Fang von Jungtieren einiger Arten in der Meeresumwelt zu Mastzwecken deren Reproduktion und das biologische Gleichgewicht der Arten verhindert; geht davon aus, dass die hohen Preise, die einige dieser Arten auf den Weltmärkten erzielen, die Ursache dafür sind, dass die Notwendigkeiten der Erhaltung bestimmter Meeresökosysteme vollkommen missachtet werden;
29. unterstreicht, dass sich auch militärische Operationen auf den Fischereisektor auswirken; maritime Schießübungsplätze sind "Sperrgebiete" für die Fischerei und andere Schifffahrt, jedoch können sie Oasen für biologische Vielfalt sein; stellt jedoch fest, dass der Einsatz von Ultra-Niederfrequenz-Schallsystemen speziell durch U-Boote eine negative Auswirkung auf Meeressäuger und Fischbestände hat und streng geregelt sowie auf bestimmte Gebiete beschränkt werden sollte;
30. verweist darauf, dass eine dreidimensionale Raumordnung des Meeresboden von riesigem Wert nicht nur für die Fischereiindustrie sondern auch für den Energiesektor, Naturschützer sowie für die Verteidigungsinteressen sein wird; stellt fest, dass der beachtliche kommerzielle Wert derartiger Raumordnungen offensichtlich ist und sie dazu beitragen können, die Frage der Finanzierung dieser Aktivität zu klären; verweist ferner darauf, dass verbesserte Daten zum maritimen Bereich bessere Wettervorhersagen und Informationen über zu erwartende Wellenhöhen einschließen könnten;
31. unterstützt die Schaffung einer EU-Küstenwacht, um die Verschmutzung der Meere, die illegale Einwanderung und den Terrorismus in den Griff zu bekommen, gegen IUU vorzugehen und die Normen für die Sicherheit des Seeverkehrs anzuheben; ist der Auffassung, dass die neue Europäische Fischereiaufsichtsagentur in Vigo seine Aktivitäten mit allen Küstenmitgliedstaaten koordinieren muss, um ein gemeinsames Herangehen an die Meeresüberwachung zu gewährleisten; stellt fest, dass innerhalb der EU überall die gleiche Strafverfolgung mit gleichen an den Gerichten der Mitgliedstaaten zur Anwendung kommenden Strafmaßen und Sanktionen durchgesetzt werden muss;

32. weist darauf hin, dass es in seiner Entschließung vom 23. September 2003 zu der Erhöhung der Sicherheit im Seeverkehr nach dem Untergang des Öltankschiffs „Prestige“ unter Ziffer 34¹ die Einrichtung einer europäischen Küstenwache gefordert und diese Forderung kürzlich (in seiner Entschließung vom 15. Februar 2007 zu der Umsetzung des gemeinschaftlichen Aktionsplans zur Bekämpfung der illegalen, nicht gemeldeten und unregulierten Fischerei unter Ziffer 19) bekräftigt hat; fordert die Kommission auf, bis zum Jahresende einen konkreten Vorschlag hierfür zu unterbreiten;
33. betont die Notwendigkeit, die Fischerei in internationalen Gewässern zu überwachen, da sich diese auch auf die Bestände der in der Europäischen Union bestehenden ausschließlichen Wirtschaftszonen auswirkt.

¹ ABl. C 77 E vom 26.3.04, S. 76.

VERFAHREN

Titel	Der Weg zu einer künftigen Meerespolitik der Europäischen Union: Eine europäische Vision für Ozeane und Meere	
Verfahrensnummer	2006/2299(INI)]	
Federführender Ausschuss	TRAN	
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	PECH 14.12.2006	
Verstärkte Zusammenarbeit – Datum der Bekanntgabe im Plenum		
Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Struan Stevenson 21.12.2006	
Ersetzte(r) Verfasser(in) der Stellungnahme		
Prüfung im Ausschuss	25.1.2007	11.4.2007
Datum der Annahme	0.0.0000	
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 18 -: 2 0: 1	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Jim Allister, Alfonso Andria, Stavros Arnautakis, Elspeth Attwooll, Marie-Hélène Aubert, Iles Braghetto, Niels Busk, Paulo Casaca, Zdzisław Kazimierz Chmielewski, Emanuel Jardim Fernandes, Carmen Fraga Estévez, Hélène Goudin, Pedro Guerreiro, Ian Hudghton, Heinz Kindermann, Rosa Miguélez Ramos, Philippe Morillon, Struan Stevenson, Catherine Stihler	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Raül Romeva i Rueda, Thomas Wise	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 178 Abs. 2)		
Anmerkungen (Angaben nur in einer Sprache verfügbar)	...	

VERFAHREN

Titel	Die künftige Meerespolitik der EU: Eine europäische Vision für Ozeane und Meere			
Verfahrensnummer	2006/2299(INI)			
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe der Genehmigung im Plenum	TRAN 14.12.2006			
Mitberatende(r) Ausschuss/Ausschüsse Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 14.12.2006	ITRE 14.12.2006	PECH 14.12.2006	REGI 14.12.2006
Nicht abgegebene Stellungnahme(n) Datum des Beschlusses				
Verstärkte Zusammenarbeit Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI	PECH		
Berichterstatter(in/innen) Datum der Benennung	Willi Piecyk 21.9.2006			
Ersetzte(r) Berichterstatter(in/innen)				
Prüfung im Ausschuss	12.4.2007	7.5.2007	4.6.2007	
Datum der Annahme	5.6.2007			
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: -: 0:	38 3 1		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Robert Atkins, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Luis de Grandes Pascual, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Fernand Le Rachinel, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Robert Navarro, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard, Roberts Zile			
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende(r) Stellvertreter(in/innen)	Markus Ferber, Pedro Guerreiro, Elisabeth Jeggle, Anne E. Jensen, Corien Wortmann-Kool			
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende(r) Stellv. (Art. 178 Abs. 2)				
Datum der Einreichung	15.6.2007			
Anmerkungen (Angaben nur in einer Sprache verfügbar)	...			