KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 7.6.2006
KOM(2006) 275 endgültig
Teil II - ANHANG

GRÜNBUCH

Die künftige Meerespolitik der EU: Eine europäische Vision für Ozeane und Meere

"How inappropriate to call this planet Earth when it is quite clearly Ocean"
(Arthur C. Clarke zugeschrieben)

(von der Kommission vorgelegt)

{SEK(2006) 689}

1. Einleitung ... 3

2. Wahrung der europäischen Führungsrolle bei der nachhaltigen Entwicklung der Meere ... 7

2.1. Eine wettbewerbsfähige maritime Wirtschaft ... 7

2.2. Die Bedeutung der Meeresumwelt für die nachhaltige Nutzung unserer Meeresressourcen ... 10

2.3. Wahrung der Spitzenposition in Forschung und Technologie ... 12

2.4. Innovation in einem sich wandelnden Umfeld ... 15

2.5. Förderung maritimer Qualifikationen in Europa und Ausdehnung der nachhaltige Beschäftigung in der Seefahrt ... 18

2.6. Clustering ... 22

2.7. Der rechtliche Rahmen ... 23

3. Optimale Lebensqualität in den Küstenregionen ... 26

3.1. Steigende Attraktivität der Küstengebiete als Ort zum Wohnen und zum Arbeiten . 26

3.2. Anpassung an die in den Küstenzonen vorhandenen Risiken ... 27

3.3. Entwicklung des Küstentourismus ... 30

3.4. Management der Nahtstelle zwischen Land und Meer ... 32

4. Instrumente bereitstellen für den Umgang mit den Ozeanen ... 34

4.1. Daten für vielfältige Tätigkeiten ... 34

4.2. Raumplanung für eine wachsende maritime Wirtschaft ... 37

4.3. Die finanzielle Unterstützung für die Küstenregionen optimal nutzen ... 38

5. Meerespolitische Entscheidungsfindung ... 40

5.1. Gestaltung der Politik innerhalb der EU ... 40

5.2. Die Offshore-Tätigkeiten der Regierungen ... 43

5.3. Internationale Regeln für globale Tätigkeiten ... 45

5.4. Berücksichtigung der geografischen Realitäten ... 49

6. Aufwertung des europäischen maritimen Erbes und Festigung der europäischen maritimen Identität ... 51

7. Der folgende Schritt: der Konsultationsprozess ... 53

1. EINLEITUNG

Jeder Europäer kennt die Geschichte der großen Entdeckungsreisen, die unseren Vorfahren die Augen öffneten für die Unermesslichkeit unseres Planeten, die Vielfalt seiner Kulturen und die Fülle seiner Ressourcen. Diese Reisen erfolgten meist auf dem Seeweg. Ihren Erfolg verdanken sie vor allem der Offenheit gegenüber neuen Ideen, minutiöser Planung, Mut und Entschlossenheit. Im Lauf der Zeit erschlossen sie nicht nur bislang unerkundete Gebiete der Erde, sie brachten auch neue Technologien hervor, wie den Chronometer zur genauen Berechnung der Längengrade, oder die Dampfturbine, die den Seeverkehr von wechselnden Winden unabhängig machte.

Die europäischen Küsten waren seit jeher von Menschen besiedelt. Das Meer gab ihnen Lebensunterhalt als Fischer und Seeleute, es brachte ihnen Gesundheit und Vitalität, öffnete ihnen neue Horizonte und bereicherte sie mit Ausdrücken und Redewendungen, die in die Literatur und die Alltagssprache Eingang fanden. Das Meer versinnbildlicht romantische Abenteuer, aber auch Trennung, beispiellose Gefahren und Leid. Es bedeutet für den Menschen eine ständige Herausforderung und erfüllt ihn mit einem tiefen Verlangen, seine Geheimnisse besser zu ergründen.

Europa zählt viele Inseln und ist von vier Meeren - Mittelmeer, Ostsee, Nordsee und Schwarzes Meer - und zwei Ozeanen - Atlantik und Eismeer - umgeben. Dieser Kontinent ist eigentlich eine Halbinsel mit tausenden Kilometern Küste - mehr als andere große Kontinentalstaaten wie die USA oder die Russische Föderation. Diese geografische Realität bedeutet, dass die Grenzen der EU zu zwei Dritteln aus Küsten bestehen und die Hoheitsgewässer der Mitgliedstaaten umfangreicher sind als ihr kontinentales Hoheitsgebiet. Außer im Atlantik ist Europa mit seinen äußersten Regionen auch im Indischen Ozean und in der Karibik präsent. Diese haben eine vielfältige maritime Bedeutung und sind für die EU insgesamt von Interesse.

Die geografische Situation Europas hat seine besondere Beziehung zum Meer geprägt. Schon seit frühester Zeit spielte das Meer eine entscheidende Rolle bei der Entwicklung der Kultur, Identität und Geschichte Europas.

Dies gilt heute nicht weniger. Bei den Bemühungen der EU, ihre Wirtschaft neu zu beleben, darf das wirtschaftliche Potenzial ihrer maritimen Dimension nicht unberücksichtigt bleiben. Maritime Industrie und Dienstleistungen - ohne den Wert der Rohstoffe wie Öl, Gas oder Fisch - tragen 3 bis 5 %, die Küstengebiete insgesamt 40 % zum europäischen Bruttoinlandsprodukt bei.

Dennoch sind die europäischen Bürger über die Bedeutung der Ozeane und Meere in ihrem Leben nicht immer ausreichend informiert. Sie wissen, wie lebenswichtig Wasser ist, doch sie realisieren nicht unbedingt, dass der größte Teil davon über Regen oder Schnee aus dem Meer kommt. Sie sind besorgt über Klimaveränderungen, doch sie übersehen dabei mitunter die modulierende Rolle der Ozeane. Sie profitieren vom Angebot preisgünstiger Erzeugnisse aus der ganzen Welt, ohne sich über das komplexe Netzwerk der Logistik bewusst zu sein, das sie zu uns bringt.

Grundlagen

Zu den Prioritäten der EU gehört die nachhaltige Entwicklung[1] im Sinne einer gegenseitigen Wechselwirkung zwischen wirtschaftlichem Wachstum, sozialem Wohlstand und Umweltschutz.

Die EU hat jetzt die Gelegenheit, das Prinzip der nachhaltigen Entwicklung auf den Meeresbereich anzuwenden. Dazu kann sie auf die Stärken bauen, die seit jeher ihre maritime Führungsrolle begründeten: Kenntnis der Meere, umfassende Erfahrung und die Fähigkeit, neue Herausforderungen zu nutzen, zusammen mit dem entschiedenen Engagement zum Schutz der Ressourcen.

Bewirtschaftung und Regulierung der Ozeane und Meere sind ohne Zusammenarbeit mit Drittländern und in multilateralen Gremien nicht denkbar. Die diesbezügliche EU-Politik muss sich in diesem Internationalen Rahmen entwickeln.

Bei der Aufgabe, unsere Beziehungen zum Meer zu verbessern, sind Innovationen nicht nur in der Wirtschaft, sondern auch in der Politik gefragt. Es bedarf eines neuen politischen Ansatzes, der das Meer nicht nur als Rohstoffbasis oder ausschließlich unter sektoriellen Aspekten, sondern aus ganzheitlicher Sicht betrachtet.

Bisher haben sich unsere Politiken in den Bereichen Seeverkehr, maritime Wirtschaft, Küstengebiete, Offshore-Energie, Fischerei oder Meeresumwelt getrennt voneinander entwickelt. Zwar waren wir bemüht, ihre gegenseitigen Wechselwirkungen zu berücksichtigen, doch niemand fühlte sich berufen, weiterreichende Zusammenhänge zwischen den einzelnen Maßnahmen zu analysieren und systematisch zu prüfen, wie diese kombiniert werden könnten, um Synergien zu entwickeln.

Die vereinzelte Betrachtung kann dazu führen, dass einander entgegengesetzte Maßnahmen getroffen werden, die wiederum negative Auswirkungen auf die Meeresumwelt haben oder unverhältnismäßige Zwänge auf konkurrierende maritime Tätigkeiten ausüben. Bei rein sektoriellen Entscheidungsprozessen wird es auch schwer fallen, gegenseitige Wechselwirkungen zu verstehen und bislang ungenutzte Synergien zwischen den verschiedenen maritimen Sektoren zu erkunden.

Es ist jetzt an der Zeit, alle diese Elemente miteinander zu vereinen und eine neue Vision für unseren Umgang mit dem Meer zu entwickeln. Dazu bedarf es neuer Wege bei der Konzeption und Durchführung der Politik auf Ebene der EU, der Mitgliedstaaten und der Regionen, sowie auf internationaler Ebene durch die externe Dimension unserer Politik.

Zielsetzung

Das vorliegende Grünbuch soll eine Debatte über die künftige Meerespolitik der EU anstoßen, die von einer ganzheitlichen Betrachtung der Ozeane und Meere ausgeht.

---

[1] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat ‚Überprüfung der Strategie für nachhaltige Entwicklung - Ein Aktionsprogramm' - KOM(2006) 658 endg./2.
Vorlagen der Kommission, des Rates und des Europäischen Parlaments unter http://eur-lex.europa.eu/, http://www.consilium.europa.eu/ und http://www.europarl.europa.eu

Diese werden 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.

Das Grünbuch baut auf den bestehenden EU-Politiken und -Initiativen auf und fügt sich in die Strategie von Lissabon ein, wobei ein angemessenes Gleichgewicht zwischen wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Dimension im Rahmen einer nachhaltigen Entwicklung angestrebt wird.

Das Grünbuch soll unter den europäischen Bürgern auch ein neues Bewusstsein wecken für den Wert ihres maritimen Erbes, die Bedeutung des Meeres in unserem Leben und dessen dauerhaftes Potenzial für gesteigertes menschliches Wohlbefinden und wirtschaftliche Möglichkeiten.

Weiter Perspektiven

Den Grundsätzen guten Regierens entsprechend bedarf es einer integrierten, sektorübergreifenden und multidisziplinären europäischen Meerespolitik, die alle Aspekte der Ozeane und Meere umfasst und mehr als eine bloße Zusammenfassung vertikaler sektorieller Politiken ist. Ihr Umgang mit dem Meer muss sich auf solide Kenntnisse über seine Funktionsweise und die Bewahrung seiner Umwelt und Ökosysteme stützen. Sie soll dazu beitragen, dass die Entscheidungsprozesse und der Ausgleich zwischen konkurrierenden Interessen im Meeres- und Küstenbereich ein günstigeres Klima für Investitionen und die Entwicklung nachhaltiger Wirtschaftstätigkeiten schaffen.

Dazu bedarf es einer verstärkten Zusammenarbeit und einer wirksamen Koordination und Integration der maritimen Politikbereiche auf allen Ebenen.

Grundprinzipien

In ihren strategischen Zielen für den Zeitraum 2005-2009 betonte die Europäische Kommission „*die Notwendigkeit einer umfassenden Meerespolitik, die auf die Entwicklung einer prosperierenden maritimen Wirtschaft und die Realisierung des vollen Potenzials dieser Wirtschaftstätigkeiten in ökologisch nachhaltiger Weise abzielt und durch Exzellenz in meereswissenschaftlicher Forschung, Technologie und Innovation getragen wird*.“

Die Verwirklichung dieser Politik sollte nach Auffassung der Kommission auf zwei Säulen beruhen.

Zum einen sollte sie in der Strategie von Lissabon verankert sein, um Wachstum und neue und bessere Beschäftigungsmöglichkeiten in der EU zu fördern. Dauerhafte Investitionen in fachliche Kenntnisse und Fähigkeiten sind ein entscheidender Faktor für die Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit und der Sicherung hochwertiger Arbeitsplätze.

Das integrierte Konzept der EU zur Industriepolitik hebt hervor, dass die Zukunft Europas im Angebot neuer, hochwertiger Produkte und Dienstleistungen auf dem Weltmarkt liegt, für die die Kunden einen höheren Preis zu zahlen bereit sind[2].

Zum zweiten müssen wir den Zustand der Ressourcen, auf der alle maritimen Tätigkeiten beruhen, nämlich des Meeres selbst, erhalten und verbessern. Dazu bedarf es eines ökosystemorientierten Ansatzes, basierend auf wissenschaftlichen Erkenntnissen. Die Kommission hat mit ihrem Vorschlag zur thematischen Strategie für die Meeresumwelt entsprechende Vorarbeit geleistet[3].

Mögen diese beiden Säulen als Grundlage für die neue Meerespolitik der EU evident erscheinen, so dürfen zwei charakteristische Merkmale der Meeresumwelt nicht unberücksichtigt bleiben.

Zum ersten die Globalität des Meeres, die zur Komplementarität und zum Wettbewerb zwischen den Staaten führt. Zur Regulierung der maritimen Tätigkeiten im Interesse einer globalen nachhaltigen Entwicklung bedarf es weltweit geltender Regeln. Andererseits ist jeder Teil der Ozeane und Meere unterschiedlich und bedarf möglicherweise einer besonderen Regelung und Verwaltung. Dieser offensichtliche Widerspruch macht deutlich, warum die Globalität des Meeres eine derartige Herausforderung für die Politik bedeutet.

Die zweite Herausforderung für eine verantwortungsvolle Meerespolitik, die mit der ersten in direktem Zusammenhang steht, ist die Vielfalt der Akteure. Auf allen politischen Entscheidungsebenen - EU, Mitgliedstaaten, Regionen, Kommunen - sind vielfältige sektorielle Politikbereiche entstanden[4]. Deshalb müssen vorgeschlagene Maßnahmen von verschiedenen Akteuren in verschiedenen Stellen und Mitgliedstaaten oder von internationalen Organisationen umgesetzt werden. Da die politische Entscheidungsebene möglichst nahe bei den betroffenen Akteuren bleiben sollte, sind Maßnahmen auf EU-Ebene nur zu unternehmen, wenn sie einen Mehrwert zu den Maßnahmen auf anderen Ebenen bringen.

Braucht die EU eine integrierte Meerespolitik?

Welchen Mehrwert kann die EU zu den zahlreichen bereits bestehenden nationalen, regionalen und privaten Initiativen im maritimen Bereich leisten?

---

2 http://ec.europa.eu/enterprise/enterprise_policy/industry/index_en.htm

3 'Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt (Meeresstrategie-Richtlinie)' - KOM(2005) 505 - http://ec.europa.eu/environment/water/marine/dir_505_en.pdf

4 ‚Einzelstaatliche Konzepte zur Meerespolitik'.

2. WAHRUNG DER EUROPÄISCHEN FÜHRUNGSROLLE BEI DER NACHHALTIGEN ENTWICKLUNG DER MEERE

2.1. Eine wettbewerbsfähige maritime Wirtschaft

Umfang des Wirtschaftssektors

Die EU ist weltweit führend in der maritimen Wirtschaft, insbesondere auf dem Gebiet des Seeverkehrs, der Schiffbautechnik, des Küstentourismus, (regenerativer) Offshore-Energie und maritimer Dienstleistungen. Nach einer Studie des Irish Marine Institute besitzen die Sektoren Kreuzschifffahrt, Hafenwirtschaft, Aquakultur, erneuerbare Energie und Unterwasser-Telekommunikation das größte Wachstumspotenzial[5].

Schifffahrt und Häfen spielen im internationalen Handel eine wesentliche Rolle. 90% des Außenhandels und über 40% des Binnenhandels der EU erfolgen auf dem Seeweg. Mit 40% der Weltflotte ist die Führungsposition Europas in dieser globalen Wirtschaft unumstritten. Die europäischen Seehäfen bewältigen jährlich 3,5 Mrd. Tonnen Fracht und 350 Mio. Fahrgäste. Etwa 350 000 Menschen arbeiten in der Hafenwirtschaft und maritimen Dienstleistungen, die zusammen einen Mehrwert von rund 20 Mrd. EUR erwirtschaften[6]. In diesen beiden Sektoren wird bei steigendem Welthandelsvolumen und der Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs und der Hochgeschwindigkeitsseewege in Europa anhaltendes Wachstum erwartet. Der Seetransport wirkt als Katalysator für andere Sektoren wie Schiffbau und Schiffsausrüstung. Auch im Bereich der maritimen Dienstleistungen wie Versicherungen, Banken, Schiffsmakler, Klassifikation und Beratungsdienste dürfte Europa weiterhin eine führende Rolle spielen.

Ozeane und Meere bringen auch Einkommen durch den Tourismus. Im Jahr 2004 wurde der Direktumsatz des maritimen Tourismus in Europa auf 72 Mrd. EUR geschätzt[7]. Küstenurlauber nutzen das Meer, die Strände und das Küstengebiet auf unterschiedliche Weise. Viele Urlaubsorte verdanken ihre Popularität der Lage am Meer und sind auf seine Umweltqualität angewiesen. Daher ist ein hohes Schutzniveau der Küstengebiete und der Meeresumwelt von wesentlicher Bedeutung für die Nachhaltigkeit des Tourismus insgesamt und besonders des rasch wachsenden Ökotourismus[8]. Der Tourismus kommt auch der Schiffbauwirtschaft zugute. Die Kreuzfahrtindustrie in Europa ist in den letzten Jahren mit jährlich über 10% stark gewachsen. Kreuzschiffe werden fast ausschließlich in Europa gebaut. Die Kreuzschifffahrt trägt zur Entwicklung von Küstengebieten und Inseln bei. Auch die Wassersportwirtschaft der EU verzeichnete in den vergangenen Jahren ein ständiges Wachstum, das sich mit 5-6% jährlich fortsetzen dürfte[9]. „*Es gibt keine andere Form*

---

5 Marine industries global market analysis, March 2005, Douglas-Westwood Limited, Marine foresight series no 1, the Marine Institute, Ireland.

6 Organisation Europäischer Seehäfen (ESPO), Beitrag zum Grünbuch.

7 s. Fußnote 5.

8 http://www.tourism-research.org/sustainable.pdf.

9 Dieser Sektor umfasst u.a. Boots- und Motorenbau, Bootsausrüstung und -elektronik, Finanzdienste, Bau- und Betriebsinfrastruktur. European Union Recreational Marine Industry Group (EURMIG), Beitrag zum Grünbuch.

der aktiven Freizeitbetätigung, die so viele verschiedene Altersgruppen, Interessen und Ausübungsmöglichkeiten umfasst"[10].

Das Meer spielt eine bedeutende Rolle bei der Wettbewerbsfähigkeit, Nachhaltigkeit und Sicherheit der Energieversorgung, die von der Kommission[11] und von den Staats- und Regierungschefs der EU[12] als vorrangige Ziele herausgestellt wurden. Die Nordsee ist nach Russland, den USA und Saudi-Arabien weltweit die viertgrößte Quelle von Öl und Gas[13]. Die Meere um Europa haben auch eine wichtige Funktion beim Transport eines großen Teils des europäischen Öl- und Gasverbrauchs mit einer wachsenden Tankerflotte. Durch die zunehmende Bedeutung von verflüssigtem Erdgas wird der Bau neuer Terminals erforderlich.

Offshore-Windenergie, Meeresströmungen, Wellen und Gezeiten bieten ein enormes Potenzial für regenerative Energie. Bei erfolgreicher Nutzung könnten sie substanziell zur Stromversorgung in vielen Küstengebieten Europas beitragen und dort zudem die wirtschaftliche Entwicklung und nachhaltige Beschäftigung fördern.

Europäische Unternehmen haben Fachkönnen in der Meerestechnologie entwickelt, nicht nur bei der Offshore-Nutzung von Kohlenwasserstoffen, sondern auch bei regenerativen Meeresressourcen, Hochseeaktivitäten, ozeanographischer Forschung, Unterwasser-Fahrzeugen und Robotern, See- und Küstenbau. Diese Technologien werden zunehmend genutzt werden und das Wachstum der europäischen Meerestechnologie insbesondere auf den internationalen Exportmärkten steigern.

Die FAO[14] hat darauf hingewiesen, dass die wachsende Nachfrage nach Fisch zum überwiegenden Teil aus Aquakultur gedeckt werden muss. Diese Produktionssteigerung gilt es nachhaltig und umweltgerecht zu regeln. Da die Raumkonkurrenz in Küstengebieten problematisch sein kann, könnte die Aquakultur von der Küste entfernt werden, wobei weitere Forschung und Entwicklung im Bereich der Offshore-Käfigtechnik erforderlich wäre[15].

Die EU ist weltweit einer der bedeutendsten Fischproduzenten und hat den größten Markt für verarbeitete Fischerzeugnisse. Während die Zahl der Fischer in der EU zurückgeht, sind im Fischereisektor insgesamt rund 526 000 Personen beschäftigt[16]. Neben dem Fischfang gibt es zahlreiche Arbeitsplätze bei der Verarbeitung, der Verpackung, dem Transport und der Vermarktung sowie bei Werften, Herstellern von Fanggerät, Ausrüstern und Wartungsbetrieben. Diese Tätigkeiten spielen eine wichtige Rolle im wirtschaftlichen und sozialen Gefüge der Küstengebiete. Der in der EU beabsichtigte allmähliche Wandel zu einer nachhaltigeren Fischerei und die steigende Nachfrage nach Fisch als gesundem Nahrungsmittel wird in bestimmten

---

10 European Boating Association (EBA), Beitrag zum Grünbuch.

11 Grünbuch ‚Eine europäische Strategie für nachhaltige, wettbewerbsfähige und sichere Energie' - KOM(2006)105.

12 Europäischer Rat, 23.-24.3.2006, Schlussfolgerungen des Vorsitzes.

13 Internationaler Verband der Öl- und Gasproduzenten (OGP), Beitrag zum Grünbuch.

14 The State of World Fisheries and Aquaculture 2004, FAO.

15 Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat ‚Eine Strategie für die nachhaltige Entwicklung der europäischen Aquakultur' - KOM(2002) 511.

16 ‚Zahlen und Fakten über die Gemeinsame Fischereipolitik (GFP)', 2004.

Sektoren der Fischwirtschaft erhöhte wirtschaftliche Stabilität, Rentabilität und sogar Wachstum ermöglichen.

Die Bedeutung der Wettbewerbsfähigkeit

Bei zunehmenden Handelsvolumen und wegen ihrer exportorientierten Wirtschaft und geografischen Lage ist für die EU die Wettbewerbsfähigkeit des Seeverkehrs, des Schiffbaus, der Schiffsausrüstung und der Hafenwirtschaft besonders wichtig. Deshalb müssen für diese Wirtschaftszweige einheitliche Wettbewerbsbedingungen auf internationaler Ebene geschaffen werden. Dies ist umso entscheidender, als die maritime Wirtschaft überwiegend im Wettbewerb eines globalen Marktes steht.

Seeverkehr und Häfen sind Schlüsselkomponenten in dem Logistiknetz, das den Binnenmarkt der EU mit der Weltwirtschaft verknüpft. Ihre wirtschaftliche Effizienz ist entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit Europas in einer globalisierten Welt.

Die Werftindustrie bietet ein gutes Beispiel dafür, wie ein traditioneller maritimer Wirtschaftszweig Europas dem zunehmenden Druck des globalen Wettbewerbs, insbesondere aus Asien, begegnet. In den letzten zehn Jahren hat der europäische Schiffbau 36% seiner Arbeitsplätze verloren, doch 43% an Produktivität gewonnen. Dies führte dazu, dass sich der Wirtschaftssektor auf den Bau hoch entwickelter Schiffe spezialisiert hat. In Europa gebaute Schiffe erfüllen höchste Ansprüche an Komplexität, Sicherheit und Umweltverträglichkeit, oft weit über die gesetzlichen Anforderungen hinaus. Die Schiffbauindustrie der EU (Werften und Schiffsausrüster) steht in der technologischen Entwicklung an der Weltspitze und hat daher trotz niedrigerem Herstellungsvolumen einen erheblich höheren Umsatz als ihre Konkurrenten in Ostasien.

Der europäische Schiffbau und seine Zulieferer sind führend in Marktsegmenten wie Kreuz- und Fahrgastschiffe, kleine Handelsschiffe, Marineschiffe und Spezialschiffe. Die EU hat eine starke Position bei Freizeitbooten und deren Ausrüstung mit einer äußerst wettbewerbsfähigen Industrie wegen ihrer modernen und fortschrittlichen Herstellungstechnik. Die Innovationen in diesen Sektoren sind die Reaktion auf gesellschaftliche Forderungen nach saubereren Küsten und entsprechende Rechtsvorschriften.

Geeignete Politik und Programme können die Wettbewerbsfähigkeit fördern, wie die Initiative LeaderSHIP 2015[17] zeigt, die mit aktiver Beteiligung der Wirtschaft die künftige Wettbewerbsfähigkeit der Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie sichern soll, basierend auf Spitzenkenntnissen, Innovation und Unternehmergeist. Dieses Beispiel kann breitere Nachahmung finden. In mehreren Bereichen der maritimen Wirtschaft wie Seeverkehr, Schiffbau und Offshore-Energie entstehen durch Technologien zur ökologischen Nachhaltigkeit neue Geschäfts- und Exportmöglichkeiten, besonders da auch andere Länder zunehmend um nachhaltige Entwicklung bemüht sind.

Um diese Wachstumsmöglichkeiten im Schiffbau und anderen maritimen Sektoren nutzen zu können, müssen europäische Unternehmen in der Lage sein, die künftige

[17] http://ec.europa.eu/enterprise/maritime/maritime_industrial/leadership_2015.htm.

Marktentwicklung mit einiger Genauigkeit vorherzusehen. Dabei könnten zusätzliche Marktinformationen und Statistiken hilfreich sein.

Eine bessere Verkehrsanbindung der äußersten Randregionen der EU, auch durch verbesserte Seeverbindungen innerhalb und mit dem europäischen Kontinent, könnte deren Wettbewerbsfähigkeit beträchtlich steigern.

Die Stärke der maritimen Wirtschaft Europas liegt in ihrem Unternehmergeist und ihrer Innovationsfähigkeit. Die Politik kann dazu beitragen, dass die Wirtschaft die bestmöglichen Produktionsfaktoren nutzen kann: das Meer selbst als Ressourcenbasis, wissenschaftliche Kenntnisse über alle Aspekte des Meeres, Qualität und Erfahrung der Arbeitskräfte. Diese sowie der Ordnungsrahmen für die Wirtschaft sollen jetzt näher betrachtet werden.

Wie kann die maritime Wirtschaft der EU wettbewerbsfähig bleiben, auch unter Berücksichtigung der besonderen Situation der KMU?

Welche Mechanismen sind erforderlich, um künftig eine nachhaltige Entwicklung im Meeresbereich zu gewährleisten?

2.2. Die Bedeutung der Meeresumwelt für die nachhaltige Nutzung unserer Meeresressourcen

Eine gesunde Meeresumwelt ist die unerlässliche Voraussetzung für die Nutzung des vollen Potenzials der Meere. Daher bildet die Erhaltung dieser Ressourcenbasis den Schlüssel zur Verbesserung von Wettbewerbsfähigkeit, längerfristigem Wachstum und Beschäftigung der EU.

Die Verschlechterung der Meeresumwelt mindert das Potenzial des Meeres als Grundlage für Einkommen und Beschäftigung. Besonders betroffen sind Wirtschaftstätigkeiten, die von der Qualität der Meeresumwelt abhängen. Die gesunde Entwicklung des Küsten- und Seetourismus als größter maritimer Wirtschaftssektor Europas steht auf dem Spiel.

Die isolierten Randgebiete der EU stehen vor besonderen Herausforderungen, die spezifische Lösungen erfordern: natürliche Bedingungen wie Zyklone und Erdbeben, oder illegale Einwanderung.

Betroffen ist nicht zuletzt auch die Fischwirtschaft. Bei der Erhaltung einer gesunden Meeresumwelt geht es um Umfang und Vielfalt des Lebens im Meer, einschließlich Fischbestände. Nur bei nachhaltiger Befischung werden diese als Ressource für einen dynamischen Fischereisektor erhalten bleiben. Umwelt- und Fischereipolitik müssen zusammen auf gemeinsame Ziele hinwirken, basierend auf neuesten biologiewissenschaftlichen Kenntnissen. Diese Ziele werden sich nur realisieren lassen, wenn andere Bedrohungen der Meeresumwelt, insbesondere durch Umweltbelastungen aus dem Festland und Einleitungen von Schiffen, unter Kontrolle gebracht werden. Eine gesunde Meeresumwelt ist unerlässlich, wenn Nahrungsmittel aus dem Meer optimal zu menschlichen Ernährung und Gesundheit beitragen sollen. Wissenschaftliche Erkenntnisse weisen zunehmend auf den besonderen Nahrungswert von Fisch und

Meeresfrüchten hin, doch dieser könnte durch Belastungen wie Schwermetalle und persistente organische Schadstoffe im Meer erheblich beeinträchtigt werden[18].

Im Interesse der Erhaltung dieser Ressource muss umgehend gehandelt werden. Die Kommission hat eine Thematische Strategie für die Meeresumwelt verabschiedet, die als ‚Umweltsäule' der künftigen Meerespolitik zu verstehen ist. Die genaue Beurteilung des Zustandes der Meeresumwelt im Rahmen dieser Strategie wird besonders nützlich sein bei der Konzeption eines Ordnungsrahmens für alle Nutzer des Meeres. Es ist beabsichtigt, bis 2021 einen guten Zustand der Meeresumwelt der EU zu erreichen, wobei das Prinzip einer ökosystemorientierten Raumordnung zugrunde gelegt wird. Ohne ein solches Konzept werden wir bald nicht mehr in der Lage sein, die zunehmenden und oft gegensätzlichen Nutzungen des Meeres zu regeln. Dabei kann es nötig werden, weitere Meeresschutzgebiete auszuweisen, die zur Erhaltung der biologischen Vielfalt und zur raschen Herstellung eines nachhaltigen Niveaus der Fischereitätigkeit beitragen sollen.

Die politischen Entscheidungsprozesse im Meeresbereich müssen Umweltbelange miteinbeziehen und der maritimen Wirtschaft die nötige Zukunftsperspektive geben. Im Mittelpunkt einer neuen Meerespolitik müssen gegenseitiges Verständnis und eine gemeinsame Vision aller Entscheidungsträger und Akteure in den einzelnen Bereichen stehen: Seeverkehr und Häfen, Fischwirtschaft, integriertes Küstenzonenmanagement, Regionalpolitik, Energiepolitik, Meeresforschung und -technologie. Dies bedeutet, dass die verschiedenen Politikbereiche zusammengeführt werden müssen im Hinblick auf das gemeinsame Ziel einer nachhaltigen wirtschaftlichen Entwicklung als zentraler Aufgabe einer künftigen Meerespolitik.

Die Politik zur Seeverkehrssicherheit spielt ebenfalls eine wichtige Rolle beim Schutz unserer Meeresumwelt. Rechtsvorschriften, Maßnahmen und Kontrollen der EU wurden nach den Tankerunfällen in den Jahren 1999 und 2002 („Erika" und „Prestige") verstärkt. Verbot und schrittweise Stilllegung von Einhüllen-Öltankern, genaue Überwachung und strenge Durchsetzung der geltenden Rechtsvorschriften, erweiterte Kontrollen in EU-Hoheitsgewässern und Inspektionen in den Häfen, teilweise Harmonisierung der Strafen bei Umweltverschmutzungen im Meer[19] und die Errichtung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA)[20] sind Beispiele für die enormen Anstrengungen, die zur Verbesserung der Seeverkehrsicherheit in der EU unernommen wurden.

Die Kommission hat vor kurzem ein drittes Maßnahmenpaket in diesem Bereich vorgeschlagen, das die geltenden Rechtsvorschriften weiter verstärken soll, so u. a. in Bezug auf Klassifikationsgesellschaften, Hafenstaatkontrolle, Überwachung des Seeverkehrs, Verantwortlichkeit der Flaggenstaaten, Ermittlungen bei Schiffsunfällen und Haftung der Schiffseigner[21].

---

18 vgl. Europäische Behörde für Lebensmittelsicherheit, Gutachten des Wissenschaftlichen Gremiums für Kontaminanten in der Lebensmittelkette auf Ersuchen des Europäischen Parlaments bezüglich der Sicherheitsbewertung bei wildlebenden Fischen und Zuchtfischen, Anfrage Nr. EFSA-Q-2004-22, EFSA-Journal (2005) 236.

19 Richtlinie 2005/35/EG und Rahmenbeschluss 2005/667/JI.

20 http://www.emsa.europa.eu

21 Mitteilung der Kommission ‚Drittes Paket legislativer Maßnahmen zur Förderung der Seeverkehrssicherheit in der Europäischen Union' - KOM(2005) 585.

Als weiterer Schritt muss das Potenzial der Risikoanalyse als Instrument bei der Politikgestaltung voll genutzt werden. Dazu sind koordinierte Maßnahmen der EU-Organe erforderlich, um Rückmeldungen von Häfen und Schiffen zu erhalten, den Informationsfluss über den Schiffsverkehr und Vorfälle auf See zu verbessern und Umfang und Auswirkungen umweltschädlicher Praktiken durch Risikobewertung genauer einzuschätzen.

Die Durchsetzung der Rechtsvorschriften kann auch durch andere Maßnahmen unterstützt werden. Der Ausschuss für subregionale Zusammenarbeit der Ostseestaaten (BSSSC)[22] hob hervor, dass die direkte Beteiligung von über 40 Regionalbehörden an einem von INTERREG geförderten Projekt („Baltic Master") das beste Beispiel für das wachsende Bewusstsein über den Regelungsbedarf für Seeverkehrssicherheit und -unfälle auf dieser Ebene darstellt. Dies zeigt auch, wie EU-Mittel zur Unterstützung geeigneter Maßnahmen auf diesem Gebiet eingesetzt werden können.

Zwei Beispiele internationaler Abkommen, deren Ratifizierung zu einer gesunden Meeresumwelt beitragen wird, sind das Internationale Übereinkommen über Verbots- und Beschränkungsmaßnahmen für schädliche Bewuchsschutzssysteme von Schiffen (AFS) and das Internationale Übereinkommen zur Regelung und Kontrolle von Ballastwasser und Rückständen von Schiffen (BWM)[23].

Mehrere Mitgliedstaaten haben erkannt, wie wichtig es ist, die Verbringung invasiver Tier- und Pflanzenarten in die Meeresumwelt durch Ableitungen von Ballastwasser aus Schiffen zu vermeiden. Die Einführung geeigneter Technologien zur Behandlung von Ballastwasser sollte gefördert werden. Die Kommission hat (u. a. mit Projekten zur Ballastwasserbehandlung im Fünften Rahmenprogramm[24]) zur Durchführung des Globalen Programms zur Ballastwasserregelung der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) beigetragen. Dieses Programm hilft Entwicklungsländern, das Problem zu erfassen, die Situation zu überwachen und die Durchführung des BWM-Übereinkommens vorzubereiten. Diese Bemühungen sollten fortgesetzt werden[25].

Wie kann die Meerespolitik zur Erhaltung von Meeresressourcen und Meeresumwelt beitragen?

Wie kann eine Meerespolitik die Ziele der thematischen Strategie für die Meeresumwelt fördern?

Wie kann die Risikoanalyse am besten zur Förderung der Seeverkehrsicherheit eingesetzt werden?

2.3. Wahrung der Spitzenposition in Forschung und Technologie

Die Erklärung von Galway, die von der Euroceans-Konferenz 2004 verabschiedet wurde, bestimmt den Beitrag der maritimen Wirtschaft zur Verwirklichung der Ziele von Lissabon und die Rolle der Meereswissenschaft und -technologie im Siebten

---

22 BSSSC, Beitrag zum Grünbuch.

23 http://www.imo.org

24 Behandlung von Ballastwasser (TREBAWA), Behandlung von Ballastwasser an Bord (Technologie-Entwicklungen und -Anwendungen), Verwendung von schwefelarmen Schiffskraftstoffen (MARTOB).

25 s. Hintergrundpapier zur Sicherheit auf See.

EU-Rahmenprogramm für Forschung und technologische Entwicklung (RP7) bei der Entwicklung von Spitzenkompetenz auf diesem Gebiet. Die Konferenz betonte, neben der meereswissenschaftlichen und -technischen Forschung sei die koordinierte und kontinuierliche Erfassung, Archivierung und Veröffentlichung umfassender Meeresdaten dringend zu fördern[26].

Forschung und Technologie sind nicht nur wichtig zur Wahrung der europäischen Führungsrolle bei hoch entwickelten Produkten, sondern auch als Grundlage für fundierte politische Entscheidungen und bei der Erhaltung der Meeresumwelt.

Innovation und FuE in der Informations- und Kommunikationstechnologie können in vielen maritimen Bereichen einen Mehrwert bringen. In ihren strategischen Zielen für 2005-2009 nennt die Kommission daher die Meeresforschung als eine der wichtigsten Säulen einer künftigen Meerespolitik der EU.

Das vorgeschlagene RP7 identifiziert vorrangige Forschungsthemen in Bereichen wie Umwelt, Verkehr, Nahrungsmittel, Landwirtschaft, Biotechnologie und Energie. Es legt besonderen Nachdruck auf themenübergreifende Wissenschaftsbereiche, wie Meeresforschung und -technologie mit dem Ziel, deren Koordination und Integration zu verstärken.

Die Beiträge aus dem RP7 stellen nur einen Bruchteil der öffentlichen und privaten Forschungsausgaben in der EU dar. Es kommt darauf an, die Meeresforschung in der EU ganzheitlich zu betrachten und die Koordination und Zusammenarbeit auf diesem Gebiet spürbar zu verbessern. Mit dem Programm ERA-NET haben Vorbereitungen zur Koordination einzelstaatlicher Programme in einem europaweiten Forschungsraum begonnen[27].

Es bedarf nun einer gemeinsamen Strategie für die Meeresforschung in Europa mit dem Ziel, die Rahmenprogramme und anderen Finanzierungsquellen in der EU[28] noch besser zu nutzen, Duplizität zu vermeiden, Lücken zu schließen und Synergien zu entwickeln. Diese Strategie sollte Mechanismen für optimale Koordination, Zusammenarbeit und Dialog zwischen der Kommission und Politik, Wirtschaft und Wissenschaft in den Mitgliedstaaten und Drittländern umfassen. Auf Basis der Ergebnisse aus Wissenschaft und Technik soll sie die Richtung weisen für eine starke und dauerhafte Integration der Tätigkeiten der meereswissenschaftlichen und -technischen Forschungsstellen in Europa und für einen intensiveren Meinungsaustausch zwischen wissenschaftlichen Disziplinen und Technologie-Entwicklern mit dem Ziel, zu einem ganzheitlichen Konzept der Meerespolitik beizutragen.

Der Europäische Schwimmbaggerverband (EuDA) empfiehlt die Einrichtung „*eines europäischen Kompetenzzentrums für Meereswissen mit den Schwerpunktthemen Meeresressourcen, Einflüsse des Klimawandels, Dynamik der Küstengebiete, Auswirkungen der Infrastrukturentwicklung und Beziehungen zwischen Entwicklung und*

---

26 http://www.eurocean2004.com/pdf/galway_declaration.pdf

27 Beispiele aus ERA-NET: MARINERA, MARIFISH, AMPERA, BONUS.

28 Staatliche und private Mittel; z.B. EUREKA - Europaweites Netzwerk für marktorientierte, industrielle F&E, COST - Europäische Zusammenarbeit in der wissenschaftlichen und technischen Forschung, Europäischer Sozialfonds und INTERREG III.

Ökologie über längere Zeiträume"[29]. Dieser Vorschlag unterstreicht die Vielseitigkeit der Meeresforschung. Ein solches Zentrum könnte den Informationsaustausch zwischen Wirtschaft und Forschungsinstituten erleichtern. Eine andere Möglichkeit wäre eine regelmäßige Konferenz zur Verbreitung der Ergebnisse aus der meereswissenschaftlichen Forschung, die auch dem Informationsrückfluss aus den Unternehmen dienen könnte. Ferner könnte ein gemeinsames europäisches Internet-Portal für Meeresforschungsprojekte an Stelle der verschiedenen bisher existierenden Web-Seiten eingerichtet werden.

In dem Programm WATERBORNE wurde zusammen mit der Wirtschaft und den Mitgliedstaaten ein Konzept für den Seeverkehr bis zum Jahr 2020 einschließlich eines entsprechenden Forschungsplans aufgestellt. Dabei ist u. a. ein Schiff mit stark reduzierter Umweltbelastung (Luft und Meer) geplant. Dazu soll die Forschung über saubere Schiffstechnologie einschließlich umweltfreundlichere Motoren, Ballastwasser und Altölbeseitigung im RP7 verstärkt werden.

Meereswissenschaftliche Forschung wird weltweit betrieben. Neben der Unterstützung bei der Planung und Durchführung der Politik auf regionaler Ebene muss sich die Forschung auch mit globalen Ereignissen wie den Auswirkungen des Klimawandels befassen. Die äußersten Meeresregionen der EU eignen sich gut für die Beobachtung von Meeressystemen, Wetterzyklen, biologischer Vielfalt usw. Dieses Potenzial kann bei der künftigen Planung der Forschungs- und Entwicklungsprogramme auf diesem Gebiet berücksichtigt werden. Dabei wären auch Forschungsprojekte im öffentlichen Interesse über die ausschließlichen Wirtschaftszonen und den Festlandssockel durchzuführen. In die Abkommen der EU mit Drittländern könnten entsprechende Forschungsvereinbarungen aufgenommen werden[30], wodurch Forschungsprojekte, die im öffentlichen Interesse finanziert werden, gefördert und erleichtert würden.

Die Mitgliedstaaten könnten in ihre Pläne zur Durchführung des Aktionsplans für Umwelttechnologie (ETAP)[31] ein Kapitel über Meerestechnologie und Innovation aufnehmen.

Wie kann eine europäische Meeresforschungsstrategie entwickelt werden, um wissenschaftliche Kenntnisse zu vertiefen und neue Technologien zur fördern?

Sollte ein europäisches Meeresforschungsnetzwerk eingerichtet werden?

Wie lässt sich Wissen am besten in Einkommen und Beschäftigung verwandeln?

---

29 EuDA, Beitrag zum Grünbuch.

30 UN-Seerechtsübereinkommen (UNCLOS) Artikel 242-257.

31 Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat ‚Stimulation von Technologien für nachhaltige Entwicklung: Ein Aktionsplan für Umwelttechnologie in der Europäischen Union' - KOM(2004) 38.

2.4. Innovation in einem sich wandelnden Umfeld

Klimawandel

Die Ozeane und Meere spielen eine wichtige Rolle für die Klima- und Wetterverhältnisse und sie reagieren ihrerseits besonders empfindlich auf Klimaänderungen. Sie wirken teils direkt, z. B. durch den Transport von Wärme (ein Beispiel hierfür ist der Golfstrom), teils indirekt, durch die Aufnahme von CO_2, als Klimaregulatoren. Sie können auch durch menschliche Aktivitäten in Küstengebieten und Küstengewässern beeinflusst werden. Auch die Eiskappen der Pole sind sehr wichtig für das weltweite Klimasystem.

Mit einer Temperaturerhöhung um 3° C in den vergangenen 50 Jahren hat sich das Klima in der Arktis im Durchschnitt doppelt bis dreimal so stark erwärmt wie auf der Erde insgesamt. Das Packeis der Arktis ist in den letzten 30 Jahren bereits um 15 bis 20 % zurückgegangen[32]. Wenn diese Entwicklung nicht angegangen wird, wird sie drastische Auswirkungen auf die arktische Flora und Fauna sowie auf die gesamte Nahrungskette von einzelligen Algen bis hin zu Fischen und Seehunden haben und ernste Folgen für die Bewohner dieser Regionen mit sich bringen. Der Klimawandel in der Arktis könnte eine große Herausforderung für die Meerespolitik der EU werden.

Die Veränderungen in der Arktis werden sich durch einen Anstieg des Meeresspiegels und höhere Temperaturen auf der ganzen Erde bemerkbar machen. Der Schutz des Klimas in der Arktis ist daher ein äußerst wichtiger Aspekt bei der Bekämpfung des globalen Klimawandels und steht im Mittelpunkt der EU-Klimaschutzstrategie.

Auch für Europa hat der Klimawandel wichtige Auswirkungen. Er könnte zu einer Abschwächung des Golfstroms mit weit reichenden Folgen für das Klima in Europa beitragen. Das International Panel on Climate Change (IPCC) rechnet in diesem Jahrhundert mit einem signifikanten Anstieg des globalen mittleren Meeresspiegels[33]. Küstenregionen und Häfen werden zunehmend von Sturmfluten heimgesucht werden. Auch der Tourismus wird die Veränderungen zu spüren bekommen. Durch steigende Sommertemperaturen in Südeuropa kann es zu größeren Verschiebungen bei den bevorzugten Urlaubsregionen kommen. In den Küstenregionen am Mittelmeer wird eine veränderte Niederschlagsverteilung wahrscheinlich ernsthafte Auswirkungen haben, und für die Wasserversorgung an unseren Küsten muss möglicherweise verstärkt auf Meerwasserentsalzung zurückgegriffen werden. Es sind größere Veränderungen bei den Tierarten zu erwarten. Der Fischreichtum und die Verbreitung von Meeresfischen können beeinflusst werden, was sich wiederum auf den Fischereisektor auswirken wird.

Die Versauerung der Ozeane durch die Aufnahme von Kohlendioxid (CO_2) ist unvermeidlich. Sie kann zu einem weltweiten Rückgang der Korallenriffe und zu drastischen Veränderungen der marinen Ökosysteme mit Auswirkungen auf die

---

32 IPCC Klimawandel 2001: Synthesebericht. IPCC Vollversammlung XVIII (Wembley, UK) 24/29.9.2001.

33 Ibid.

Nahrungskette im Meer führen und die CO_2-Aufnahmefähigkeit der Ozeane verringern. Auf die Korallenriffe vor den Küsten der tropischen und subtropischen Gebiete der Mitgliedstaaten sind große Auswirkungen zu befürchten.

Der Klimawandel kann weit reichende Folgen für die Ozeane und Meere, für die Umwelt insgesamt und schließlich auch für unseren wirtschaftlichen Wohlstand und das soziale Wohlergehen haben und somit beträchtliche Kosten verursachen.

Europa muss daher unbedingt weiter eine führende Rolle bei den weltweiten Bemühungen zur Bekämpfung des Klimawandels spielen. Es muss weiterhin geeignete Maßnahmen zur Eindämmung des Klimawandels erarbeiten, auch für die Sektoren Seeverkehr und Energie. Der Schifffahrtsektor ist nach wie vor eine der Hauptquellen der Luftverschmutzung in Europa. Das wichtigste Treibhausgas, das von Schiffen abgegeben wird, ist CO_2. Im Jahr 2000 beliefen sich die CO_2-Emissionen von Schiffen in der EU auf 157 Millionen Tonnen[34]. Das ist mehr als die Emissionen des Luftverkehrs im EU-Luftraum. Werden keine neuen politischen Maßnahmen eingeleitet, so dürften die NO_x-Emissionen von Schiffen den Prognosen zufolge bis zum Jahr 2020 höher sein als die von allen Quellen an Land zusammengenommen[35]. Diese Emissionen müssen entsprechend der „Thematischen Strategie zur Luftreinhaltung“[36], die die Kommission vor kurzem verabschiedet hat, gesenkt werden.

Wenn Europa neue Technologien zur Verringerung der Auswirkungen der maritimen Wirtschaft auf das Klima und neue Methoden für die Vorhersage der Folgen des Klimawandels auf Küstengebiete entwickeln kann, können diese in andere Teile der Welt ausgeführt werden, die mit ähnlichen Problemen konfrontiert sind. Neue Offshore-Technologien wie die CO_2-Abscheidung und –lagerung oder neue Offshore-Anlagen, die extremeren Wetterbedingungen standhalten können, bieten große Chancen für die Wirtschaft. Sie bringen Europa in eine Spitzenposition bei den technischen Innovationen zur Abschwächung des Klimawandels oder zur Anpassung an ihn. Die Durchführbarkeit, mögliche Umweltfolgen und die Sicherheit der CO_2-Sequestrierung wurden in mehreren Forschungsprojekten mit Unterstützung durch das 4., 5. und 6. Rahmenprogramm untersucht. Es wird geschätzt, dass bis 2050 etwa 483 Milliarden Tonnen der zu erwartenden 877 Milliarden Tonnen Gesamtemissionen an CO_2 abgetrennt und gelagert werden können[37].

Energie

Die europäischen Küstengewässer bieten viele Möglichkeiten für Offshore-Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energie. In Offshore-Wind, Meeresströmungen, Wellen und Gezeiten stecken riesige Mengen Energie. Bis 2010 könnten nach den Prognosen der Kommission 70 000 MW durch Windkraft erzeugt werden, davon 14 000 MW

---

34 Quantifizierung der Emissionen von Schiffen im Zusammenhang mit Schiffsbewegungen zwischen Häfen der Europäischen Gemeinschaft http://www.ec.europa.eu/environment/air/background.htm#transport.

35 Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen - SEK(2005) 1133.

36 Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament „Thematische Strategie zur Luftreinhaltung” - KOM(2005) 446.

37 Institut Français du pétrole http://www.ifp.fr/IFP/fr/espacepresse/Dossier_CO2/5_ADEME_FicheActionsCO2.pdf.

durch Offshore-Anlagen[38]. Weitere innovative Technologien sind Wellenkraftwerke und Gezeitenstromturbinen, die an der Küste oder im Offshore-Bereich eingesetzt werden können. In allen diesen Fällen kann es zu Interessenkonflikten mit anderen Nutzern der Küstengewässer, wie der Schifffahrt und der Fischerei, kommen, wobei die Erfordernisse der örtlichen Bevölkerung berücksichtigt werden müssen. Daher ist die Raumplanung, wie in Kapitel IV gefordert, besonders wichtig.

Die fortschreitende Ausbeutung der leicht zugänglichen Offshore-Reserven an Öl und Gas und das wachsende Interesse der Erzeuger an den weniger leicht erschließbaren Vorkommen wie z. B. in der Tiefsee wirft eine Reihe von Fragen auf: Was könnte getan werden, um die Förderung dieser Ressourcen zu erleichtern, ohne Kompromisse bei ökologischen und wirtschaftlichen Belangen einzugehen, welche neuen Technologien sind erforderlich, um diese Ressourcen zu erschließen, und welche innovativen Business-Modelle und Bestimmungen wären in diesem Zusammenhang angebracht?

Der Verkehrssektor hat in der EU die größte Zunahme beim Energieverbrauch zu verzeichnen, doch es gibt Möglichkeiten für Energieeinsparungen. Erstens kann eine stärkere Verlagerung vom Straßen- auf den Schiffstransport zu Einsparungen beitragen, da Schiffe je Tonne transportierter Güter relativ wenig Energie verbrauchen. Zweitens kann die Energieeffizienz in der Schifffahrt durch die Nutzung von Wind- und Sonnenenergie sowie durch Biokraftstoffe gesteigert werden.

Eine vielversprechende Energiequelle ist auch Methanhydrat. Die Vorkommen werden zurzeit auf rund 10 000 Gt Kohlenstoffäquivalent geschätzt, was etwa der Summe aller anderen fossilen Brennstoffe entspricht[39]. Diese Energieform könnte zu einer Diversifizierung der Versorgungsquellen beitragen und gibt bezogen auf die erzeugte Energieeinheit weniger CO_2 in die Atmosphäre ab als Erdöl oder Kohle. Die Ausbeutung ist jedoch mit großen technischen Herausforderungen bei Abbau, Abfüllung, Transport und Umwandlung in kommerzielles Methangas verbunden. Europa ist führend bei der Suche nach Methanhydrat und bei der Erforschung der Risiken und Folgen einer versehentlichen Freisetzung, die den Treibhauseffekt erheblich verschlimmern könnte[40].

Der Transport von Energieträgern auf dem Seeweg durch Pipelines oder mit Tankschiffen eröffnet zum einen Chancen für die Wirtschaft, gibt zum anderen aber auch Anlass zur Sorge um die Sicherheit und potenzielle Umweltauswirkungen bei Unfällen. Hierzu sollten Leitlinien für ein spezielles transeuropäisches Netz (TEN) für Kohlenwasserstoffe aufgestellt werden, die alle Infrastrukturelemente abdecken.

---

38 Mitteilung der Kommission „Förderung von Strom aus erneuerbaren Energiequellen“ - KOM(2005) 627..

39 Eurogif, Beitrag zum Grünbuch.

40 Siehe http://www.metrol.org/; http://www.igme.gr/anaximander/; http://www.hydratech.bham.ac.uk/; http://www.geotek.co.uk/hyacinth/; http://www.crimea-info.org/project3/crimea0.htm; http://www.gashydat.org/; http://www.eu-hermes.net/

Blaue Biotechnologie

Bei der blauen Biotechnologie geht es um neuartige Produkte, die durch die Nutzung der reichhaltigen biologischen Vielfalt der Meere gewonnen werden können. Sie bietet eine langfristige Perspektive, da schätzungsweise 80 % der lebenden Organismen auf der Welt in aquatischen Ökosystemen leben. Die Meeresbiotechnologie wird in vielen Wirtschaftszweigen eine Rolle spielen: von der Aquakultur zum Gesundheitswesen und von Kosmetika bis zu Lebensmitteln[41].

Um das Potenzial der Meeresbiotechnologie in vollem Umfang ausschöpfen zu können, müssen so bald wie möglich konkrete Schritte in Richtung eines multilateralen Übereinkommens zum Schutz der biologischen Vielfalt des Meeres im Rahmen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (UNCLOS)[42] unternommen werden. Dies stünde auch im Einklang mit den in Göteborg angenommenen Zielen der EU, den Rückgang der Biodiversität bis zum Jahr 2010 aufzuhalten[43].

Da sich die blaue Biotechnologie noch in einer frühen Entwicklungsphase befindet, sollte der Schwerpunkt auf die Erforschung und die Verbesserung der Kenntnisse gelegt werden, die die Grundlage für die Erzeugung neuer Produkte und Dienstleistungen sein werden. Dies könnte in Verbindung mit den beteiligten Akteuren geschehen.

Die Mitgliedstaaten könnten sich bei der Mobilisierung von zusätzlichem Risikokapital für Umweltinnovationen im maritimen Bereich, in der Meeresumwelt- und der Biotechnologie an den „grünen Investmentfonds“ orientieren und „blaue Investmentfonds“ auflegen.

Welche Maßnahmen sollte die EU noch treffen, um den Klimawandel in der Meeresumwelt abzuschwächen oder eine Anpassung zu ermöglichen?

Wie können innovative Offshore-Technologien für erneuerbare Energien gefördert und verwirklicht werden? Wie kann die Energieeffizienz in der Schifffahrt verbessert und der Kraftstoffverbrauch diversifiziert werden?

Was wird benötigt, um das Potenzial der blauen Biotechnologie auszuschöpfen?

2.5. Förderung maritimer Qualifikationen in Europa und Ausdehnung der nachhaltigen Beschäftigung in der Seefahrt

In der Seefahrt wird hoch qualifiziertes Personal benötigt. Die Gesamtbeschäftigung in der maritimen Wirtschaft in Europa mag zwar stabil sein[44], doch die Zahl der europäischen Seeleute ist rückläufig. Zurzeit fehlen hauptsächlich Offiziere der Handelsmarine, jedoch nicht in allen Mitgliedstaaten im gleichen Maße.

---

41 A Study into the Prospects for Marine Biotechnology Development in the United Kingdom, Biobridge Ltd., 2005, Executive Summary, http://www.dti.gov.uk/marine_biotechnology_report.html. Siehe auch „Marine industries global market analysis, Chapter 23 (footnote 5).

42 http://www.un.org/Depts/los/index.htm.

43 Europäischer Rat von Göteborg, 15.-16.6.2001, Schlussfolgerungen des Vorsitzes.

44 Siehe auch Hintergrundpapier ‚Employment, social and training aspects of maritime and fishing industries and related sectors’.

Die maritime Wirtschaft braucht aus Sicherheitsgründen und um den Wettbewerbsvorteil Europas zu wahren, eine ausreichende Zahl gut ausgebildeter und kompetenter Seeleute und anderer Fachkräfte. Viele Sektoren, wie die Kontrollbehörden der Hafenstaaten und die Klassifikationsgesellschaften benötigen ständig Nachschub an ehemaligen Seeleuten, insbesondere Offiziere, Lotsen, Ingenieure, Werftleiter, Sicherheitsinspektoren und Ausbilder. Zahlreiche Arbeitsplätze an Bord von Schiffen werden heute mit Personal aus Drittländern besetzt. Die Gründe hierfür sind schlechte Berufsaussichten, die mit diesen Berufen verbundene Isolation, der niedrige Status des Berufs und die niedrigeren Löhne von Seeleuten aus Drittländern[45].

Es gibt Hinweise dafür, dass die Gründe für diesen Rückgang sowohl auf der Angebots- als auch auf der Nachfrageseite liegen. Wegen des Wettbewerbsdrucks in der Schifffahrt sind die Arbeitgeber oft nicht bereit, Arbeitsplätze mit für Europäer attraktiven Löhnen anzubieten. Dazu kommt oft das Gefühl, dass die Arbeitsplätze nicht sicher sind und schlechte Arbeitsbedingungen herrschen, so dass es immer weniger Bewerber für freie Stellen in maritimen Berufen gibt. Von anderer Stelle wird dagegen die Auffassung vertreten, dass *„es keine Anhaltspunkte dafür gibt, dass junge Europäer kein Interesse an einer Berufstätigkeit auf See haben“*[46].

Die Kommission hat im Oktober 2005 einen Bericht vorgelegt, in dem sie Möglichkeiten aufzeigt, wie der rückläufige Trend bei den europäischen Seeleuten aufgehalten und die Seefahrt als Beruf wieder attraktiv gemacht werden kann[47]. Die Schlussfolgerungen des Rates „Verkehr“ vom 5. Dezember 2005 lassen in dieser Hinsicht einen gewissen Fortschritt erkennen.

Um den Abwärtstrend bei der Beschäftigung in der Seefahrt umzukehren, muss unbedingt die Mobilität zwischen den Sektoren gefördert werden. Dies hängt von der Anerkennung und der Durchführung des Konzepts der maritimen Cluster ab.

Die Mobilität spielt eine wichtige Rolle für alternative Beschäftigungsmöglichkeiten für Fischer.

Die maritime Ausbildung sollte den potenziellen Berufseinsteigern Fähigkeiten mit hohem Qualitätsniveau vermitteln, die ihnen vielfältige Beschäftigungsmöglichkeiten bieten. Rechtliche Hindernisse wie die fehlende gegenseitige Anerkennung von Qualifikationen oder einzelstaatliche Vorschriften für Offiziere sollten abgebaut werden. Die Umsetzung der Richtlinie über die gegenseitige Anerkennung von Befähigungszeugnissen der Mitgliedstaaten für Seeleute dürfte noch bestehende Hindernisse ausräumen[48].

Die Gemeinschaftsmittel sollten mit dem Ziel eingesetzt werden, die Bewältigung des Wandels zu fördern und Weiterbildung und Umschulung, auch bei Umstrukturierungen und Entlassungen, zu erleichtern. Bei den Erörterungen im Rahmen des

---

45 Beitrag Frankreichs, Spaniens und Portugals zum Grünbuch: Die künftige Meerespolitik der Europäischen Union; S. 10–55.

46 Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF), Beitrag zum Grünbuch.

47 Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststelen über die Maßnahmen der Kommission auf dem Gebiet der maritimen Beschäftigung, SEK(2005) 1400/2.

48 Richtlinie 2005/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 zur Änderung der Richtlinie 2001/25/EG (ABl. L 255 vom 30.9.2005).

maritimen Clusters sollte erwogen werden, Systeme einzurichten, durch die andere Sektoren einen finanziellen Beitrag zu Ausbildungen/Praktika in der Schifffahrt leisten können. So könnten potenzielle künftige Seeleute die für eine spätere Beschäftigung nötige Erfahrung auf See sammeln.

Die derzeitigen Curricula für die maritime Ausbildung, für die Schifffahrt und verwandte Sektoren, aber auch für den Schiffsmaschinenbau und die Fischerei sollten überprüft werden. Der Verband der europäischen Gesellschaften für Schiffstechnologie (Confederation of European Maritime Technology Societies - CEMT) hat in diesem Zusammenhang angeregt, eine Bestandsaufnahme des Qualifikationsbedarfs dieses Wirtschaftszweigs zu erstellen[49]. Der Rat hat die Kommission aufgefordert, *die Motivation von Offiziersanwärtern über einen längeren Zeitraum hinweg zu erforschen,* um die Gründe für den Abbruch der Ausbildung herauszufinden[50]. Es muss sichergestellt werden, dass alle Berufsanfänger in der EU nach internationalen Standards, wie den Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten („STCW-Übereinkommen“)[51] ausgebildet werden, und dass ihnen je nach Bedarf des Wirtschaftszweigs zusätzliche Fähigkeiten vermittelt werden, die ihre Berufsaussichten verbessern und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Flotte erhöhen. Da das STCW-F-Übereinkommen für den Fischereisektor[52] aber nur von wenigen Parteien ratifiziert worden ist, können die vereinbarten Normen für die Ausbildung und die Erteilung von Befähigungszeugnissen nicht in Kraft treten und international angewandt werden.

Die Maßnahmen der EU sollten sich weiterhin mit Mindestausbildungsanforderungen, Arbeitsbedingungen und der Durchsetzung von Vorschriften befassen. Im Seeverkehrssektor werden Seeleute mitunter nach den so genannten ‚Heimat/Wohnsitz-Bedingungen’ bezahlt. In den Fällen, in denen das EU-Recht über die Freizügigkeit der Arbeitnehmer gilt und die maritimen Sozialpartner des Flaggenstaats Lohnvereinbarungen abgeschlossen haben, kann diese Praxis problematisch sein.

Die Tatsache, dass auf Schiffen das Recht des jeweiligen Flaggenstaats gilt und dass es Billigflaggen gibt, bei denen der Durchsetzung internationaler und nationaler Vorschriften wenig Bedeutung beigemessen wird, kompliziert die Sache noch weiter. Fälle, in denen die Entlohnungsbedingungen des Flaggenstaats gelten und die Sozialpartner des Flaggenstaats für ihre Seeleute höhere Löhne vereinbart haben, als im Heimat-/Wohnsitzstaat gezahlt werden, können Reeder dazu veranlassen, ihre Schiffe auszuflaggen oder EU-Seeleute durch Personal aus Drittländern zu ersetzen. Diese Fragen müssen auf EU-Ebene in enger Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern noch näher geprüft werden.

Die EU-Maßnahmen sollten auch vorbildliche Verfahrensweisen ausfindig machen und ihre Verbreitung fördern. Das Projekt CAREMAR für koordinierte akademische

---

49 Confederation of European Maritime Technology Societies, Beitrag zum Grünbuch.

50 Schlussfolgerungen des Rates 15208/05: Verkehr, Telekommunication und Energie vom 5.12.2005 über die Verbesserung der Beschäftigungsaussichten im Seeverkehrssektor der Gemeinschaft und Stiegerung der Attraktivität der Seefahrtsberufe für junge Menschen.

51 http://www.stcw.org/

52 Internationales Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-F), 1995.

Forschung und Bildung zur Förderung von Innovationen in der europäischen maritimen Wirtschaft ist ein Beispiel für einen solchen Ansatz[53].

Voraussetzung für ein hohes Leistungsniveau der Berufsanfänger ist, dass für eine maritime Ausbildung die besten jungen Männer und Frauen gewonnen werden. Deshalb muss etwas gegen das schlechte Image des Sektors getan werden. Sowohl den männlichen als auch den weiblichen Seeleuten müssen angemessene Lebens- und Arbeitsbedingungen geboten werden, deren Standard den berechtigten Erwartungen von Europäern entspricht. Wichtig ist in diesem Zusammenhang die Ratifizierung des konsolidierten Übereinkommens über Arbeitsnormen im Seeverkehr, das die Internationale Arbeitsorganisation (ILO) im Februar 2006 angenommen hat. Die Kommission beabsichtigt, 2006 eine Mitteilung über Mindestarbeitsnormen im Seeverkehr vorzulegen, die sich mit der Umsetzung des konsolidierten ILO-Übereinkommens im Rahmen des Gemeinschaftsrechts - möglicherweise durch eine Vereinbarung der Sozialpartner – befasst. Diese Umsetzung sollte die Hafenstaatkontrolle auf die Einhaltung der Arbeitsnormen an Bord aller Schiffe ausdehnen, die europäische Häfen anlaufen, unabhängig davon, welche Flagge sie führen und welche Staatsangehörigkeit die Seeleute haben. Die Mitgliedstaaten sollten das Übereinkommen Nr. 185 der Internationalen Arbeitsorganisation über Ausweise für Seeleute[54] ratifizieren, da es sowohl für das Wohlergehen der Seeleute beim Landgang und für den Transit, sowie für die Verbesserung der Sicherheit von Bedeutung ist.

In der Fischerei ist das Unfallrisiko bekanntlich höher als bei anderen Tätigkeiten auf See. Auch die Arbeitsbedingungen sind oft schlechter als in anderen Berufen. Bei der Reform und der Verbesserung der EU-Verordnungen und der ILO-Vorschriften über die Arbeitsbedingungen auf Schiffen sollte dem Fischereisektor besonderes Augenmerk gelten. Dies geschieht bereits im Rahmen des Europäischen Fischereifonds (EFF) und des Finanzinstruments für die Ausrichtung der Fischerei (FIAF)[55].

Es gibt genug Beispiele von einzelnen Unternehmen oder Tarifverträgen, die zeigen, dass höhere Löhne, bessere Arbeitsbedingungen, effizientere Betriebsabläufe und Sicherheit kombiniert werden können. Europa sollte sich zum Ziel setzen, hochwertige Schiffe mit hochqualifizierten Mannschaften zu haben, die unter optimalen Arbeitsbedingungen arbeiten.

Was kann dagegen getan werden, dass immer weniger Europäer maritime Berufe ergreifen? Wie kann die Sicherheit und Attraktivität dieser Arbeitsplätze verbessert werden?

Wie können bessere Arbeitsbedingungen, höhere Löhne und mehr Sicherheit mit der Wettbewerbsfähigkeit des Sektors in Einklang gebracht werden?

---

53 Polnische Gesellschaft der Schiffsbau- und Marineingenieure (KORAB), Beitrag zum Grünbuch.

54 Entscheidung 2005/367/EG des Rates vom 14. April 2005 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, das Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation über Ausweise für Seeleute (Übereinkommen Nr. 185) im Interesse der Europäischen Gemeinschaft zu ratifizieren (ABl. L 136 vom 30.5.2005).

55 Vorschlag für eine Verordnung des Rates Europäischer Fischereifonds, 2004/0169 CNS - KOM(2004) 497 - und Verordnung (EG) Nr. 1263/1999 des Rates vom 21. Juni 1999 über das Finanzinstrument für die Ausrichtung der Fischerei und http://ec.europa.eu/scadplus/leg/de/lvb/l60017.htm.

Wie kann die Qualität der Ausbildung und der Erteilung von Befähigungszeugnissen sichergestellt werden?

2.6. Clustering

Das Image der maritimen Wirtschaft, ihre Attraktivität und Produktivität können verbessert werden, wenn ein gemeinsames Verständnis der Beziehungen dieser Aspekte untereinander entwickelt werden kann. Dies wird als Cluster-Konzept bezeichnet.

Der European Marine Equipment Council (EMEC) führt z. B. aus: *„Eine starke maritime Gemeinschaft in Europa ist eine Grundvoraussetzung für das Wohlergehen und die Entwicklung des Seeverkehrs. Angesichts des hohen Maßes an Interaktion und gegenseitiger Abhängigkeit aller Akteure des Sektors (Schiffbau) wird eine negative Entwicklung in einem Wirtschaftszweig auf die anderen durchschlagen"*[56].

Cluster können dazu beitragen, die Wettbewerbsfähigkeit ganzer Sektoren oder einer Gruppe von Sektoren zu steigern. Dies kann geschehen durch den Austausch von Kenntnissen, gemeinsame Forschungs– und Innovationstätigkeit (Produktentwicklung), gemeinsame Aus- und Weiterbildung, den Austausch innovativer Organisationsmethoden innerhalb einer Gruppe von Unternehmen (gemeinsame Beschaffung oder gemeinsamer Vertrieb) oder gemeinsame Absatzförderung, einschließlich Marketing und Werbung[57].

Die Möglichkeiten des Clustering sollten vor allem in Sektoren mit komplexen Lieferketten bei Herstellung und Dienstleistungen genutzt werden, an denen eine große Zahl von kleinen und mittleren Unternehmen beteiligt ist, wie z. B. im Schiffbau. Im modernen Schiffbau werden mehr als 70 % des endgültigen Schiffs von einem riesigen Netz von Anbietern von Systemen, Ausrüstung und Dienstleistungen produziert[58]. Durch die Verbindung dieser Sektoren und ihre Einbeziehung in Netze maritimer Spitzenzentren, die das gesamte Spektrum der maritimen Wirtschaft einschließlich des Dienstleistungssektors umfassen, können vorbildliche Verfahrensweisen verbreitet werden.

Das Cluster-Konzept ist in mehreren Mitgliedstaaten bereits erfolgreich umgesetzt worden[59]. Es wurden Initiativen eingeleitet, um die Cluster-Beziehungen auch auf europäischer Ebene enger zu knüpfen. Das Maritime Industries Forum (MIF) umfasst europäische Vertreter der maritimen Wirtschaft. Vor kurzem wurde ein europäisches maritimes Cluster-Netzwerk eingerichtet. Viele Cluster sind zwar in Küstengebieten konzentriert, aber die maritime Wirtschaft wirkt über die Küstenregionen hinaus, so dass auch Verbindungen zu Akteuren in entfernteren Regionen aufgebaut werden müssen.

Wie können maritime Cluster dazu beitragen, die Wettbewerbsfähigkeit insbesondere von KMU zu steigern, maritime Berufe attraktiver zu machen und ein Gefühl von maritimer Identität zu fördern?

---

56 EMEC, Beitrag zum Grünbuch.
57 Siehe Hintergrundpapier über Wettbewerbsfähigkeit.
58 Europäischer Werftenverband (CESA), Beitrag zum Grünbuch.
59 Siehe Fußnote 4.

2.7. Der rechtliche Rahmen

Sektoren wie die Schifffahrt, Hafeninfrastrukturen und die Nutzung von Offshore-Ressourcen, einschließlich der Fischerei, in denen große Investitionen in langfristig ausgelegte innovative Produkte getätigt werden, benötigen ein stabiles rechtliches Umfeld. Dies gilt insbesondere für die Vorschriften, die den Standort der Wirtschaftstätigkeit betreffen. Auch aus diesem Grund sollte für die europäischen Küstengewässer so bald wie möglich ein umfassendes Raumplanungssystem eingeführt werden.

Es sollte noch viel getan werden, um für bessere und einfachere Rechtsvorschriften und mehr konsolidierte Fassungen zu sorgen. Innerhalb der EU sind die Arbeiten zur Vereinfachung und Straffung bereits im Gang. Sie sollten auch die Verordnungen umfassen, die den maritimen Sektor und verwandte Sektoren betreffen. Auf internationaler Ebene zeigt das ILO-Übereinkommen über Arbeitsnormen im Seeverkehr, dass bessere Rechtssetzung den Seeleuten zugute kommt und zu mehr Transparenz und Effizienz des rechtlichen Rahmens beiträgt.

In enger Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern sollte geprüft werden, ob die maritime Wirtschaft weiterhin von bestimmten Bereichen des europäischen Arbeits- und Sozialrechts, z. B. der Richtlinie zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Massenentlassungen oder der Richtlinie bezüglich des Übergangs von Unternehmen[60], ausgenommen sein sollte.

Die wechselseitige Abhängigkeit der maritimen Sektoren und Politiken kann zur Folge haben, dass Rechtsvorschriften, die unter Berücksichtigung der Erfordernisse und Ziele eines Politikbereichs erarbeitet wurden, im Gesamtkontext der nachhaltigen Entwicklung unbeabsichtigte oder gar kontraproduktive Auswirkungen auf andere meerespolitische Ziele haben. Die Kommission ist der Auffassung, dass Änderungen der betreffenden Gemeinschaftsvorschriften in Betracht gezogen werden sollten, wenn solche Auswirkungen auftreten. Um unnötige Bürokratie zu vermeiden appelliert die Kommission an die beteiligten Akteure, die betreffenden Fälle zu melden, damit Änderungen auf der Grundlage einer integrierten Analyse vorgeschlagen werden können.

In den unendlichen Weiten der Ozeane können die Vorschriften nicht allein mit staatlichen Kontrollen durchgesetzt werden, sondern sie müssen von denen, für die sie gelten, auch akzeptiert werden. Deshalb ist die Beteiligung der Akteure bei der Festlegung der Vorschriften so wichtig. Im Fischereisektor hat die Gemeinschaft dies bereits erkannt und im Zuge der Reform der Gemeinsamen Fischereipolitik die regionalen Beiräte eingesetzt. Sie werden von der Kommission bei der Ausarbeitung einschlägiger Rechtsvorschriften konsultiert und können auch selbst Anregungen für die Weiterentwicklung der Fischereipolitik einbringen.

---

[60] Richtlinien des Rates 98/59/EG (ABl. L 225 vom 12.7.1998) und 2001/23/EG (ABl. L 82 vom 22.3.2001).

Die Selbstregulierung (trotz ihrer Grenzen) und die soziale Verantwortung der Unternehmen (Corporate Social Responsibility - CSR) können eine wichtige Rolle spielen und sich gegenseitig ergänzen. Die Annahme von CSR-Strategien und die Offenlegung von Informationen über die erreichten Leistungen stellen eine Alternative zur Regulierung dar. CSR kann zur nachhaltigen Entwicklung beitragen und das Innovationspotenzial und die Wettbewerbsfähigkeit Europas steigern. Sie kann einen unmittelbaren Nutzen für die Unternehmen haben, die in perfekter Symbiose mit ihrer Umwelt arbeiten können. Dies wiederum wirkt sich günstig auf Versicherungsprämien oder den Zugang zu Finanzmitteln aus.

Ein effizientes Regulierungssystem gewährleistet auch, dass die wirtschaftlichen Signale, die an den Markt gesendet werden, seine Regeln verstärken. Der europäische Dachverband der Klassifikationsgesellschaften (EurACS) erklärte in diesem Zusammenhang: *„Der künftige Erfolg hängt sowohl von den richtigen Anreizen für gute Leistungen als auch von bestimmten Sanktionen für unzureichende Leistungen ab"*[61]. Reedern mit einer guten Bilanz bei der Einhaltung von Vorschriften sollten geeignete Anreizmechanismen geboten werden, z. B. niedrigere Hafengebühren und weniger Sicherheitskontrollen. *„Gezielte Hafenstaatkontrollen haben sich als wichtiges Instrument erwiesen, um unternormige Schiffe weltweit aus dem Verkehr zu ziehen und die Sicherheitsstandards in der internationalen Schifffahrt zu verbessern"*[62]. Eine Pflichtversicherung und eine Bonus-Malus-Regelung, wie sie bei anderen Verkehrsträgern üblich sind, sollten eingeführt werden. P&I-Clubs (Protection and Indemnity) sollten Anreize für vorschriftsmäßige Leistungen im Seeverkehr und Nachteile für unternormige Schiffe vorsehen. Durch eine umfassende Überprüfung des rechtlichen Rahmens und der Struktur sollte ermittelt werden, wie die wirtschaftlichen Anreize in allen maritimen Sektoren, einschließlich des Seeverkehrs, noch weiter verbessert werden können.

Konkurrenz ist der Schlüsselmechanismus für rationale Marktanreize. Reeder kooperieren traditionell in Konsortien, Allianzen, Pools oder Linienkonferenzen. Die Kommission hat vor kurzem festgestellt, dass diese Linienkonferenzen den Wettbewerb beeinträchtigen und dem Rat deshalb vorgeschlagen, sie abzuschaffen. Um den Übergang zu einem wettbewerbsorientierten Umfeld zu erleichtern, will die Kommission Leitlinien über die Anwendung der Wettbewerbsregeln auf alle noch bestehenden Formen der Kooperation im Seeverkehrssektor herausgeben[63].

Nach dem Seerechtsübereinkommen (UNCLOS) ist in erster Linie das Land, in dem ein Schiff registriert ist, der so genannte Flaggenstaat, für die Durchsetzung der Vorschriften zuständig. Wenn Flaggenstaaten die Einhaltung der internationalen Vorschriften nicht streng kontrollieren (sog. „Billigflaggen"), besteht die Gefahr, dass verantwortungslose Reeder bei ihnen unternormige Schiffe registrieren. Dagegen müssen Länder, die streng auf die Einhaltung der internationalen Vorschriften achten, damit rechnen, dass ihre Schiffe zu weniger kostspieligen Flaggen wechseln. Dieses Problem ist nicht neu, und das Dilemma für die Regierungen bleibt bestehen.

---

61 EurACS, Beitrag zum Grünbuch.

62 Internationaler Dachverband der Klassifikationsgesellschaften (IACS), Beitrag zum Grünbuch.

63 Weißbuch über die Überprüfung der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 über die Anwendung der EG-Wettbewerbsregeln auf den Seeverkehr, Kommissionsprogramm 2003/COMP/18.

Drei Maßnahmen können jedoch getroffen werden:

(1) Erstens sollten sich die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten mit dem gesamten Gewicht ihrer Befugnisse, ihrem kombiniertem Einfluss und ihren außenpolitischen Instrumenten für eine Politik zur Verbesserung des Standards aller Flaggenstaaten einsetzen.

(2) Zweitens sollten dringend neue Instrumente für eine strengere Überwachung der internationalen Vorschriften auf hoher See und ihre Kontrolle durch die Hafenstaaten entwickelt werden, wobei modernste Technologien wie das globale Satellitennavigationssystem (Galileo) eingesetzt werden sollten[64].

(3) Drittens sollte unter Beteiligung der Sozialpartner gründlich analysiert werden, wie die Wettbewerbsfähigkeit von Schiffen unter europäischen Flaggen gesteigert werden kann.

Was die Fischerei betrifft, so wurde auf dem Weltgipfel für nachhaltige Entwicklung in Johannesburg im Jahr 2002 unter anderem beschlossen, dass die Fischbestände bis 2015 auf dem Stand erhalten oder auf den Stand aufgestockt werden sollten, der den höchstmöglichen Dauerertrag sichert. Die Kommission wird in Kürze eine Mitteilung darüber annehmen, wie das Konzept des höchstmöglichen Dauerertrags in der Gemeinsamen Fischereipolitik umgesetzt werden soll. Eine Reduzierung der Überfischung verbessert die Rentabilität, verringert die Umweltauswirkungen und die Rückwürfe von Fischen. Es können größere und hochwertigere Fische gefangen werden, oft auch in größeren Mengen. Damit wird die Versorgung des Marktes verbessert und es werden beträchtliche Wettbewerbsvorteile erzielt. Die Gefahr, dass Fischbestände zusammenbrechen, wird deutlich gesenkt.

Die Fischerei wird wegen ihrer Beziehungen zu anderen Politikbereichen von einer stärkeren Integration der Politik profitieren. Entscheidungen über Raumplanung oder Bestimmungen über Toxine und Nährstoffe sowie die Planung von Häfen und Infrastruktureinrichtungen wirken sich auf die Fischerei aus, während die Fischerei wiederum Auswirkungen auf empfindliche Lebensräume und Nichtzielarten wie Meeressäuger und Seevögel hat. Die Herstellung von Verbindungen zwischen diesen Politikbereichen dürfte auch dazu beitragen, die wiederholten Bedenken des Fischereisektors auszuräumen, er habe einen unverhältnismäßig großen Anteil der Verantwortung für die Verbesserung der Meeresumwelt zu tragen, weil die Auswirkungen der Fischerei leichter festzustellen und zu regulieren seien als die vieler anderer Verursacher von Umweltschäden.

Wie könnte der rechtliche Rahmen für die maritime Wirtschaft so verbessert werden, dass unbeabsichtigte und kontraproduktive Auswirkungen auf meerespolitische Ziele vermieden werden?

In welchen Bereichen ist es noch gerechtfertigt, die maritime Wirtschaft von den EU-Sozialvorschriften auszunehmen? Sollten weitere spezifische Rechtsinstrumente für die Beschäftigungsbedingungen in der maritimen Wirtschaft gefördert werden?

[64] http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo/index_de.htm.

Wie können die EU-Sicherheitsvorschriften vereinfacht und gleichzeitig hohe Standards aufrechterhalten werden?

Inwieweit können wirtschaftliche Anreize, Selbstregulierung und soziale Verantwortung von Unternehmen staatliche Regulierungsmaßnahmen ergänzen?

Welche weiteren Maßnahmen der EU sind erforderlich, um die Probleme mit Billigflaggen in den Griff zu bekommen und Anreize für die Registrierung unter europäischen Flaggen zu geben?

Sollte ein fakultatives EU-Register aufgestellt werden? Welche Bedingungen und Anreize könnten für ein solches Register in Betracht gezogen werden?

Wie sollte die Gemeinsame Fischereipolitik weiterentwickelt werden, um das Ziel der nachhaltigen Fischerei zu erreichen?

3. OPTIMALE LEBENSQUALITÄT IN DEN KÜSTENREGIONEN

3.1. Steigende Attraktivität der Küstengebiete als Ort zum Wohnen und zum Arbeiten

Die Küsten Europas waren früher von Gemeinschaften bewohnt, die von der Fischerei lebten. Mit der Entwicklung des lokalen und internationalen Seeverkehrs wurden die Häfen ausgebaut, und es entstanden neue Tätigkeiten in deren Umkreis. Der Wunsch, am Meer zu leben, einfach weil es einem dort gefällt, ist ein relativ neues Phänomen. Die Konferenz der maritimen Randregionen (CPMR) stellt fest, dass *„die natürliche Attraktivität dieser Gebiete (Landschaften, Anzahl Sonnenstunden, Vorteile für die Gesundheit) darüber hinaus zu einem starken demografischen Wachstum führt, das keine Anzeichen einer Verlangsamung erkennen lässt“*[65].

Der höhere Wohlstand der heutigen Gesellschaften und die zunehmende Zahl von Personen, die keiner Erwerbstätigkeit nachgehen, haben zu einer steigenden Nachfrage nach Freizeitdiensten am Meer beigetragen. Zur Deckung dieses Bedarfs ist in den Küstengebieten eine neue Industrie entstanden. Dies hat dynamische europäische Anbieter auf den Plan gerufen, die sich auf den internationalen Märkten etabliert haben.

Der Umfang dieser Industrie ist schwer zu analysieren, da zu wenig statistische Angaben vorliegen. Schätzungen zufolge lebt knapp die Hälfte der Bevölkerung Europas an der Küste oder in deren Nähe, doch gibt es keine Schätzungen, was den Wert dieser Standorte, den Gesundheitszustand der Gewässer vor der Küste, die Verfügbarkeit von maritimen Freizeitmöglichkeiten oder die positiven Auswirkungen des Meeres auf die Lebensqualität anbelangt. Herkömmlicherweise wird das BIP als ein Indikator für die Wirtschaftsproduktion herangezogen, doch herrscht mittlerweile weitgehend Einigkeit darüber, dass das BIP-Wachstum kein Gradmesser für das soziale Wohlbefinden ist. Ein Aspekt, der durch konventionelle,

[65] CPMR, Beitrag zum Grünbuch.

auf der nationalen Produktion basierende Indikatoren nicht erfasst wird, ist der „nichtmarktbezogene Wert“ des Meeres, d.h. der Wert von Diensten, die – ohne Gegenstand einer Markttransaktion zu sein – signifikante Auswirkungen auf das Wohlbefinden haben können. Beispiele hierfür sind Freizeitaktivitäten wie z.B. Strandaufenthalte und der Wert der landschaftlichen Vorzüge der Küste.

Eine Verschlechterung der Meeresumwelt, die großflächige Algenblüten in der Ostsee oder gelegentliche Quallenplagen im Mittelmeer verursachen kann, beeinträchtigt diese Lebensqualität erheblich.

Ohne statistische Angaben ist schwer zu erkennen, wie die Planungsbehörden bei ihren Entscheidungen über die Entwicklung von wirtschaftlichen Tätigkeiten in den Küstengebieten oder –gewässern diese Elemente hinlänglich berücksichtigen können. Nach Auffassung der Kommission sollte eine umfassende Studie durchgeführt werden, um solche Schätzungen zu erhalten. Dem Mangel an Umwelt- und sozioökonomischen Statistiken speziell zu den Küstengebieten muss abgeholfen werden. Durch solche Statistiken werden die Entscheidungsträger und Akteure einen Gesamtüberblick über die Fragen und Tendenzen erhalten, die die Küstengebiete in ganz Europa betreffen[66].

Das Wachstum führt unweigerlich zu Belastungen des Raums und der Umwelt. Der Zugang zu (und die interne Mobilität zwischen) den Küstengebieten und insbesondere den kleinen Inseln müssen verstärkt werden, indem die Verkehrsinfrastruktur verbessert wird. Außerdem gilt es, Leistungen der Daseinsvorsorge bereitzustellen (Gesundheit, Bildung, Wasser- und Energieversorgung, Telekommunikation, Postdienste, Abwasser- und Abfallbehandlung), um die Lebensqualität in den Küstengebieten insbesondere in den Hauptreisezeiten zu verbessern. In den ländlichen und abgelegenen Gebieten spielen Informations- und Kommunikationstechnologien eine wichtige Rolle, da sie den Zugang zu Diensten wie E-Gesundheit, E-Lernen, öffentlicher Internetzugang, E-Business, E-Unterstützung für Unternehmen und Telearbeit ermöglichen[67].

Die Auswirkungen der Entwicklung auf die Umwelt müssen bei der Planung mitberücksichtigt werden, wenn ein nachhaltiges Ergebnis erzielt werden soll.

Wie lassen sich die Aufrechterhaltung der Lebensqualität in den europäischen Küstenregionen und die weitere Schaffung von dauerhaften Einkommen und Arbeitsplätzen miteinander verbinden?

Welche Daten müssen in den Küstenzonen für Planungszwecke zur Verfügung stehen?

3.2. Anpassung an die in den Küstenzonen vorhandenen Risiken

Wir müssen uns nicht nur fragen, wie die Ozeane geschützt werden sollen, sondern auch, wie wir uns selber vor ihnen schützen können. Mit dem Meer sind ernsthafte

---

66 Politik der Kommission für die Küstengebiete, http://ec.europa.eu/environment/iczm/home.htm#zone6.

67 Siehe auch die Initiativstellungnahme des Ausschusses der Regionen vom 12.10.2005 – EU-Meerespolitik – eine Frage der nachhaltigen Entwicklung für die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften.

Bedrohungen für Menschen und Güter verbunden. Viele davon hängen mit natürlichen Risiken wie Erosion, Küstenhochwasser, Stürmen und Tsunamis zusammen. Einige wie z.B. der Klimawandel gehen eindeutig auf die menschliche Tätigkeit zurück und erfordern dringendes Handeln, um ernsthafte Konsequenzen in den kommenden Jahrzehnten abzuwenden. Die Eindämmung des Klimawandels ist für den Schutz unserer Wirtschaft entscheidend. Da einige seiner Auswirkungen bereits unvermeidlich sind, bedarf es umfassender Anpassungsstrategien, um die Risiken für die Küsten- und die Offshore-Infrastruktur zu bewältigen, den Küstenschutz zu organisieren und die Meeresökosysteme, die die Grundlage für die maritime Wirtschaft bilden, zu schützen. Darüber hinaus gibt es vom Menschen ausgehende Risiken, insbesondere die durch menschliche Tätigkeiten bedingte Verschmutzung (unfallbedingte und betriebsbedingte Verschmutzung durch Schiffe) sowie Risiken im Zusammenhang mit illegalen Aktivitäten wie Schmuggel, illegaler Migration, Piraterie und Terrorismus.

Küstenschutz und Naturkatastrophen

Die Zunahme von schweren Stürmen und Hochwassern in Europa, die allgemein auf den globalen Klimawandel zurückgeführt wird, wird sich auf die Küsteninfrastruktur, den Schiffsverkehr, die Aquakultur und meerestechnische Projekte wie z.B. Wellen- und Gezeitenanlagen auswirken. Bis 2020 dürfte die Hälfte der europäischen Feuchtgebiete verschwunden sein.

Die öffentlichen Ausgaben, die in der EU für den Schutz der Küstenlinie vor Erosion und Hochwasser getätigt werden, belaufen sich auf schätzungsweise 3,2 Mrd. EUR gegenüber 2,5 Mrd. EUR im Jahr 1986. Studien zufolge wird die Küstenerosion im Zeitraum 1990-2020 jährlich Kosten von durchschnittlich 5,4 Mrd. EUR verursachen[68].

Die gestiegenen Kosten sind ein Signal, dass diese Risiken in die Planungs- und Investitionsentscheidungen stärker miteinbezogen werden müssen. Außerdem stellt sich die Frage, ob und wie ein Teil der Risiken und finanziellen Kosten an private Parteien weitergereicht werden sollten, die das erhöhte Risiko verursachen oder die sich dafür entscheiden, in gefährdeten Gebieten zu leben oder zu investieren. Werden keine Maßnahmen zur Risikoeindämmung unternommen, so werden allgemein höhere Versicherungsprämien und Kosten die Folge sein.

2006 hat die Kommission eine Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Hochwasser vorgeschlagen, die darauf abzielt, die hochwasserbedingten Risiken für die menschliche Gesundheit, die Umwelt, Infrastrukturen und Eigentum zu verringern und zu bewältigen[69]. Europa verfügt über ein umfangreiches Know-how im Umgang mit solchen Bedrohungen. In einer Zeit, in der weltweit viele Küsten denselben Bedrohungen ausgesetzt sind, eröffnet sich hier den europäischen Unternehmen ein wachsender Markt.

Der Tsunami, der im Dezember 2004 Südostasien und den Indischen Ozean heimsuchte, hat erneut gezeigt, wie stark die Küstengebiete der zerstörerischen Kraft

---

68 Europäische Initiative für einen nachhaltigen Umgang mit der Küstenerosion, www.eurosion.org.

69 Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Hochwasser - KOM(2006) 15 endg./2.

des Ozeans ausgesetzt sind. Die internationale wissenschaftliche und technische Zusammenarbeit sollte erneuert werden, um die Auswirkungen von Naturkatastrophen zu begrenzen, indem das Monitoring von seismischen und den Meeresspiegel betreffenden Besonderheiten verbessert wird. Hierdurch würden eine frühzeitige Warnung und eine gemeinschaftliche Reaktion auf Tsunamis und andere von den Ozeanen ausgehende natürliche Gefahren ermöglicht. Es sollte nicht vergessen werden, dass das Mittelmeer oder der Atlantik vor der Iberischen Halbinsel ebenso erdbebengefährdete Gebiete sind wie der Indische Ozean. Die Entwicklung von Frühwarnsystemen würde es den Mitgliedstaaten ermöglichen, die Reaktionszeit im Fall von Naturkatastrophen zu minimieren, und die Fähigkeit der EU zu raschem gemeinsamem Handeln verbessern.

Schutz und Gefahrenabwehr

Weitere mit dem Meer verbundene Risiken und Bedrohungen sind die Verschmutzung durch Schiffe und kriminelle Aktivitäten von Menschenhandel und Schmuggel bis hin zu Terrorismus. Diese Risiken und Bedrohungen für die Interessen Europas erfordern eine Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften im Bereich der maritimen Sicherheit (Hafenstaatkontrolle), ein zuverlässiges und effizientes Seeverkehrsmanagement und eine stärkere Überwachung. Hierzu müssen die voneinander abweichenden Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten harmonisiert und internationale Instrumente wie z.B. der ISPS-Code[70] eingesetzt werden. Das Monitoring der EU-Gewässer erfordert beträchtliche Ressourcen (Oberflächen-, Luft- und Satellitenüberwachung, Systeme zur Schiffsverfolgung), deren stärkere Integration von Nutzen wäre. Durch Maßnahmen zur Verbesserung des Informationsaustauschs zwischen den Mitgliedstaaten, gemeinsame Ermittlungstruppen[71] und eine Verstärkung des Schutzes von kritischen Infrastrukturen in der EU könnten diese Risiken und Gefahren effizienter bekämpft werden.

Um den Schutz und die Gefahrenabwehr auf unseren Meeren zu gewährleisten, ist eine internationale Zusammenarbeit erforderlich. Die EU arbeitet mit den Vereinigten Staaten von Amerika im Rahmen der Initiative für Containersicherheit (CSI)[72] zusammen, die nach den terroristischen Anschlägen vom 11. September 2001 ins Leben gerufen wurde. Dieser Ansatz sollte auf andere Länder ausgeweitet werden, die mit der EU im Bereich des Seeverkehrs eng verflochten sind.

Die richtigen Antworten finden

In dem Maße, in dem die Küstengebiete für die Europäer attraktiver werden, erfordern die damit verbundenen Risiken und die Frage, wie sich diese vermeiden lassen, verstärkte Aufmerksamkeit. Hierfür sind ein präventiver Ansatz und innovative Planung erforderlich. Die Arbeiten im Rahmen der „EUROSION"-

---

70 http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=897

71 Rahmenbeschluss des Rates über gemeinsame Ermittlungsgruppen (ABl. L 162 vom 20.6.2002).

72 Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und den Vereinigten Staaten von Amerika zur Intensivierung und Erweiterung des Abkommens über Zusammenarbeit und gegenseitige Amtshilfe im Zollbereich um die Zusammenarbeit bei der Containersicherheit und die damit zusammenhängenden Fragen (ABl. L 304 vom 30.9.2004).

Projekte[73] bilden eine gute Grundlage für ein besseres Verständnis dessen, was ein sinnvoller Küstenschutz ist, und für eine bessere Planung.

Zur Verstärkung der Koordinierung und zur Förderung von bewährten Praktiken im Bereich des Risikomanagements sollte auf EU-Ebene eine Bestandsaufnahme der Risikominderungskonzepte und –maßnahmen vorgenommen werden, die auch die in den Mitgliedstaaten und auf EU-Ebene vorhandenen Küstenschutzmechnismen und -pläne umfasst. In diesem Zusammenhang wäre eine stärkere zivil-militärische Zusammenarbeit im Bereich der Katastrophenhilfe zu erwägen. Die Militärdatenbank der EU, die derzeit im Rahmen der gemeinschaftlichen Katastrophenschutzmechanismen genutzt wird, um auf terroristische Anschläge zu reagieren, könnte auch bei anderen Arten von Katastrophen zum Einsatz kommen. Damit auf Katastrophen größeren Ausmaßes, die die Kapazitäten der einzelnen Länder überfordern, besser reagiert werden kann, hat die Kommission kürzlich zwei Rechtsvorschläge angenommen, mit denen das Gemeinschaftsverfahren für den Katastrophenschutz gestärkt wird[74]. Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs unterstützt die Mitgliedstaaten bei Verschmutzungen aufgrund eines Unfalls. Außerdem hat die Kommission die Schaffung eines rechtlichen Rahmens vorgeschlagen, innerhalb dessen die Mitgliedstaaten die am besten geeigneten Notliegeplätze für Schiffe in Seenot ausweisen. Ziel ist es, Unfällen auf See und Verschmutzungsrisiken vorzubeugen bzw. darauf reagieren zu können[75]. Für den Hochwasserschutz werden auch weiterhin Fördermittel aus den vorhandenen Gemeinschaftsfonds bereitgestellt.

Was muss unternommen werden, um die Küstenregionen weniger anfällig für Gefährdungen aufgrund von Hochwasser und Erosion zu machen?

Wie muss die Zusammenarbeit in der EU verstärkt werden, um angemessen auf Naturkatastrophen reagieren zu können?

Wie können unsere Küsten und Küstengewässer besser überwacht werden, um vom Menschen ausgehende Bedrohungen zu verhindern?

3.3. Entwicklung des Küstentourismus

Die Küstengebiete und Inseln tragen in hohem Maße zur Attraktivität und zum Erfolg des Küstentourismus bei. Die nachhaltige touristische Entwicklung dieser Regionen muss gefördert werden, damit Europa als touristische Destination weiterhin weltweit die Nummer eins bleibt.

Ein nachhaltiger Fremdenverkehr kann zur Entwicklung der Küstengebiete und Inseln beitragen, indem die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen verbessert, soziale Bedürfnisse erfüllt, das Natur- und Kulturerbe aufgewertet und die lokalen Ökosysteme gestärkt werden. Um ihre Attraktivität zu bewahren bzw. zu steigern, wenden sich immer mehr Destinationen nachhaltigeren und umweltfreundlicheren Praktiken und Politiken zu. Verschiedene Destinationen bemühen sich ernsthaft um

---

73 Siehe Fußnote 67.
74 KOM(2005) 113 und KOM(2006) 29.
75 Siehe Fußnote 20.

ein integriertes Konzept für das Qualitätsmanagement. Sie legen mit ihren Partnern Strategien fest, wenden bewährte Praktiken an und entwickeln Begleit- und Evaluierungsinstrumente, um ihr Konzept gegebenenfalls anzupassen. Auf der Grundlage ihrer Erfahrungen lassen sich Empfehlungen formulieren, die an alle touristischen Küstendestinationen weitergegeben werden können.

Die Kommission arbeitet an einer europäischen Agenda 21 für die Nachhaltigkeit des Fremdenverkehrs in Europa. Diese Agenda 21 wird dazu beitragen, die Bemühungen zur Förderung der Nachhaltigkeit der europäischen Küstengebiete und Inseln voranzutreiben.

Die Diversifizierung der touristischen Produkte und Dienste kann zur Wettbewerbsfähigkeit der Küsten- und Inseldestinationen beitragen, insbesondere wenn die Touristen die Möglichkeit haben, Kultur- und Naturstätten an der Küste und im ländlichen und städtischen Hinterland zu besuchen und verschiedenartige Meeresattraktionen (Beobachtung von Meeressäugern, Tauchen und Unterwasserarchäologie, Wellness und Thalassotherapie u.ä.) zu genießen. Diese Diversifizierung hat verschiedene positive Auswirkungen, indem z.B. der Druck auf die Strände gemindert, alternative Einkommensquellen für ehemalige Fischer in den Küstengemeinden erschlossen und neue Tätigkeiten geschaffen werden, die die Erhaltung und Entwicklung des Erbes in der Region fördern.

Eine Diversifizierung kann zur Verlängerung der Saison beitragen, wodurch mehr Wachstum und Arbeitsplätze entstehen und die ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Folgen, die sich aus der Konzentration des Fremdenverkehrs auf einige wenige Monate im Jahr ergeben, gemindert werden.

Welchen weiteren Beitrag der Fremdenverkehr zur Entwicklung der Küstenregionen leisten wird, hängt vom Vorhandensein von Infrastrukturen für Freizeitaktivitäten ab. Der EURMIG zufolge *„wird es immer schwieriger, eine verfügbare Bootsanlegestelle zu finden. Es gibt jedoch deutliche, objektive Belege, dass von Jachthäfen und Bootsrampen starke Impulse für die Neubelebung von heruntergekommenen Uferbereichen ausgehen“*[76].

Ein wichtiger Aspekt bei den Freizeitaktivitäten ist das Verhältnis zwischen Angeln und Fischerei. Nach Angaben der *European Anglers Alliance* gibt es in Europa schätzungsweise 8-10 Mio. Hobbyangler und beläuft sich der Umsatz der Angelindustrie auf 8-10 Mrd. EUR. Es dürfte außer Frage stehen, dass ein von einem Angler gefangener Fisch für die Küstenwirtschaft von höherem Wert ist als wenn ein Fischereifahrzeug denselben Fisch zu kommerziellen Zwecken fängt. Andererseits ist es verständlich, wenn die Fischer fordern, die zu Erhaltungszwecken verhängten Beschränkungen für den Fang bestimmter Arten müssten auch für Sportfischer gelten, besonders wenn diese ähnliche Fanggeräte benutzen wie die Berufsfischer. Diesen Fragen muss weiter nachgegangen werden.

Wie können bei den Diensten und Produkten des Küstentourismus wirksam Innovationen gefördert werden?

[76] EURMIG, Beitrag zum Grünbuch.

Welche spezifischen Maßnahmen sollten auf EU-Ebene zur Förderung einer nachhaltigen touristischen Entwicklung der Küstenregionen und Inseln unternommen werden?

3.4. Management der Nahtstelle zwischen Land und Meer

Um die verschiedenartigen Nutzungen der Küstengebiete, die Auswirkungen dieser Tätigkeiten und die Entwicklungsmaßnahmen zu koordinieren, wenden zahlreiche Küstenbehörden ein integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM) an. Einer der Grundsätze des IKZM besteht darin, das Meer, das Land und die Nahtstelle zwischen beiden Bereichen im Rahmen eines integrierten Managements zusammenzufassen, statt dieses Management allein auf den Landbereich zu beschränken. Im Mai 2002 nahmen das Europäische Parlament und der Rat eine Empfehlung[77] an, in der die Mitgliedstaaten aufgefordert wurden, gemeinsam mit ihren regionalen und lokalen Behörden und den maßgeblichen Akteuren Strategien für ein integriertes Küstenzonenmanagement auszuarbeiten. Im Laufe des Jahres 2006 wird die Kommission die diesbezüglichen Fortschritte bewerten und untersuchen, ob weitere Maßnahmen erforderlich sind.

Die Kohärenz der sich auf die Küstenzonen auswirkenden Gemeinschaftspolitiken und die Integration der verschiedenen Entscheidungsebenen sind eine unabdingbare Voraussetzung für ein erfolgreiches IKZM. Konkrete Lösungen für Fragen der Küstenplanung und des Küstenmanagements werden am besten auf regionaler oder lokaler Ebene gefunden. Angesichts des an der Nahtstelle Land/Meer vorliegenden Zusammenspiels von Fragen, die die Küste, und solchen, die das Meer betreffen, ist eine übergreifende EU-Meerespolitik für den Erfolg des IKZM von erheblicher Bedeutung. Infolgedessen sollte ein EU-weiter Mechanismus für vergleichende Analyse und den Austausch von bewährten Praktiken in Erwägung gezogen werden.

Ein wichtiges Verbindungsglied zwischen dem Land- und dem Meeresökosystem ist der über die Flüsse erfolgende ständige Wasserzufluss ins Meer. Die von den Flüssen mitgeführten Schadstoffe häufen sich, soweit sie nicht biologisch abbaubar sind, in den Ozeanen an. Einige unserer Meere wie z.B. die Nordsee werden aufgrund ihrer Tiefe und starken Strömung mit dieser Belastung besser fertig als andere wie z.B. die fast vollständig von Land umschlossene Ostsee.

Da das ökosystemorientierte Management der Küstengewässer auf der Grundlage der thematischen Strategie für die Meeresumwelt entwickelt wird, ist davon auszugehen, dass zur Verwirklichung der Ziele auch zu Lande durchzuführende Maßnahmen festgelegt werden. Ein großer Teil der die Meeresumwelt beeinträchtigenden Verschmutzung stammt aus Landquellen (Nährstoffe aus der Landwirtschaft, städtische und industrielle Abwässer, Pestizide, Kohlenwasserstoffe und Chemikalien).

Eines der besten Beispiele für die in den Küstenregionen stattfindende Verbindung von Tätigkeiten zu Lande und solchen zu Wasser sind die Häfen. Die Häfen bilden ein wesentliches Glied in der weltweiten Logistikkette, sie sind Wirtschaftsstandorte, bieten Wohnraum und touristische Infrastrukturen. Früher weitgehend auf eine

[77] Empfehlung 2002/413/EG (ABl. L148 vom 6.6.2002).

einzige Tätigkeit ausgerichtet, haben sie sich mittlerweile zu multifunktionalen Standorten entwickelt.

Die Europäische Organisation der Seehäfen (ESPO) stellt fest, dass *„die EU ohne ihre Seehäfen schlichtweg nicht funktionieren kann. Nahezu der gesamte Außenhandel der Gemeinschaft und fast die Hälfte ihres Binnenhandels werden über die mehr als 1000 Seehäfen in den 20 Küstenmitgliedstaaten der EU abgewickelt"*[78]. Darüber hinaus verfolgt die EU eine Politik, mit der eine Verlagerung vom Landverkehr zum Wasserverkehr gefördert wird. Der ECSA weist darauf hin, dass *„der Schiffsverkehr in den Bereichen, in denen er direkt mit anderen Verkehrsträgern konkurriert, weiter die weitaus effizienteste Verkehrsform darstellt"*[79]. Dies ist einer der Gründe, weshalb der Kurzstreckenseeverkehr und die Hochgeschwindigkeitsseewege im Rahmen eines integrierten EU-Verkehrssystems weiter gefördert werden sollen.

Vor dem Hintergrund eines expandierenden Welthandels, der in den letzten sechs Jahrzehnten durchweg rascher gewachsen ist als die Weltwirtschaft, hängt die Entwicklung des Schiffstransports in der EU vom Vorhandensein von leistungsfähigen Hafenkapazitäten ab. Der Planungsprozess und der allgemeine politische Rahmen müssen es ermöglichen, dieses Ziel angesichts des zunehmenden Wettbewerbs um Standorte in und um die Häfen zu erreichen, wobei nicht zuletzt Umweltüberlegungen zu berücksichtigen sind.

In diesem Zusammenhang ist dafür zu sorgen, dass die Entwicklung des maritimen Verkehrs mit der Erhaltung der Umwelt (Beschränkungen aufgrund der EU-Rechtsvorschriften im Rahmen von Natura 2000 sowie der Vogel- und der Habitat-Richtlinie[80]) vereinbar ist, wobei die für die weitere Entwicklung von intermodalen Beförderungsdiensten unerlässliche Erweiterung der Häfen zu berücksichtigen ist. Hiermit verbunden ist die Frage, ob die Hafenaktivitäten in einigen wenigen sehr leistungsfähigen, an die Europäischen Verkehrsnetze (TEN-V) angeschlossenen Häfen stattfinden oder sich stärker verteilen sollten, wodurch eine übermäßige Konzentration und die damit verbundenen Probleme von Engpässen und einer Belastung der Umwelt und der Infrastruktur im Hinterland vermieden würden.

Da sich Schiffswerften und Häfen nicht in gleicher Weise verlagern lassen wie andere Industriestandorte, haben sich verschiedene regionale Cluster gebildet. Indem diese Cluster miteinander verbunden und zu wirklichen maritimen Spitzenzentren weiterentwickelt werden, die alle Sektoren der maritimen Wirtschaft abdecken, wird die Verbreitung von bewährten Praktiken ermöglicht. 2005 wurde in Schleswig-Holstein ein maritimes Cluster mit einem maritimen Koordinator errichtet. Auch das französische Konzept von regionalen Wettbewerbszentren ist in diesem Zusammenhang relevant[81].

---

78 ESPO, Beitrag zum Grünbuch.

79 Verband der Europäischen Reedereien (European Community Shipowners' Associations, ECSA), Beitrag zum Grünbuch.

80 Richtlinie 79/409/EWG des Rates über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (ABl. L 103 vom 25.4.1979) und Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABl. L 206 vom 22.7.1992).

81 Siehe Fußnote 4.

Wie lässt sich das IKZM erfolgreich umsetzen?

Wie kann die EU die weitere nachhaltige Entwicklung der Häfen am besten gewährleisten?

Welche Rolle kann den regionalen maritimen Spitzenzentren zukommen?

4. INSTRUMENTE BEREITSTELLEN FÜR DEN UMGANG MIT DEN OZEANEN

4.1. Daten für vielfältige Tätigkeiten

Meeresdaten

"Ô mer, nul ne connaît tes richesses intimes", Baudelaire, Les fleurs du mal.

Um bessere Einblicke in die konkurrierenden Nutzungen des Ozeans zu erhalten, werden bessere Daten und Informationen über die maritimen Tätigkeiten (soziale, wirtschaftliche oder Freizeittätigkeiten) sowie über deren Auswirkungen auf die Ressourcenbasis benötigt. Gute Daten sind auch für die maritimen Wirtschaftsbeteiligten von Bedeutung. Es bestehen jedoch weiterhin größere Probleme in Bezug auf die Harmonisierung und Zuverlässigkeit der Daten, und das Monitoring in den Meeresregionen der EU ist unzureichend und geografisch unausgewogen. Diese Lücken müssen behoben werden, wenn eine tragfähige und nachhaltige EU-Meerespolitik entworfen werden soll.

Die EU könnte die Errichtung eines europäischen maritimen Beobachtungs- und Datennetzwerks in Erwägung ziehen, eines Instruments, das auf der Grundlage von robusten, offenen und generischen IKT-Lösungen langfristig die Verbesserung der systematischen Beobachtung (in situ und aus dem Weltraum), die Interoperabilität und einen besseren Datenzugang gewährleisten würde. Ein solches Netzwerk würde auf EU-Ebene eine integrierte Analyse verschiedener Arten von Daten und Metadaten aus unterschiedlichen Quellen ermöglichen. Ziel wäre es, für die öffentlichen Behörden, maritimen Dienste und die dazugehörigen Industrien sowie für die Forscher eine Quelle von Primärdaten insbesondere zu Vorhersage- und Monitoringzwecken bereitzustellen und damit bereits vorhandene, aber vereinzelte Initiativen zu bündeln.

Durch die Verbesserung und Verbreitung von Meeresdaten würden zudem Möglichkeiten für kommerzielle Spitzentechnologieunternehmen in der maritimen Wirtschaft eröffnet und die Effizienz von Tätigkeiten wie der maritimen Überwachung, des Managements der Meeresressourcen und der Meeresforschung in den europäischen Laboratorien verbessert. Darüber hinaus würde wesentlich dazu beigetragen, die derzeitige Ungewissheit in Bezug auf die Ozeane und den Klimawandel zu verringern, und die saisonalen Wettervorhersagen würden exakter.

Für die Errichtung eines solchen Netzwerks müsste die EU Schritte auf gesetzgeberischer, institutioneller und finanzieller Ebene unternehmen. Rechtsvorschriften könnten beispielsweise erforderlich sein, um den Zugang zu Daten aus Quellen wie der Gemeinsamen Fischereipolitik und den Forschungsrahmenprogrammen zu erleichtern. Auf institutioneller Ebene könnten

z.B. die vorhandenen Einrichtungen auf nationaler, regionaler und europäischer Ebene gestärkt und ein ständiges, über wissenschaftliche und informationstechnologische Kenntnisse verfügendes Sekretariat eingerichtet werden. Die finanzielle Unterstützung sollte auf dauerhafter, langfristiger Grundlage gewährt werden. Die Vertreter all derer, die die Daten benötigen (Mitgliedstaaten, Kommission, Europäische Umweltagentur (EEA)[82], Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA), Europäische Aufsichtsbehörde für das Globale Satelliten-Navigationssystem (GNSS)[83], Klimawandelforscher, Industrie, Dienstleister usw.), sollten fortlaufend ihre Prioritäten überprüfen und Ziele festsetzen.

In diesem Zusammenhang sieht die Initiative „Globale Überwachung von Umwelt und Sicherheit (GMES)"[84] eine Reihe von öffentlichen Informationsdiensten vor, die Daten aus Beobachtungen in situ und aus dem Weltraum bereitstellen und der Unterstützung der Gemeinschaftspolitiken dienen. Die Meeresbeobachtungsdienste wurden dabei zu einer ersten Priorität erklärt. Die Initiative GMES dürfte damit eine wichtige Komponente des Datennetzwerks darstellen.

Darüber hinaus wird diese Initiative zu den Zielen einer anderen Initiative beitragen, die der Schaffung einer Raumdateninfrastruktur in der Gemeinschaft (INSPIRE) dient[85], eines geografischen Informationssystems, das für umweltpolitische Entscheidungsprozesse benötigt wird.

Des Weiteren sollte in Betracht gezogen werden, europäische Programme für eine umfassende Kartierung der europäischen Küstengewässer zu Zwecken der Raumordnung, des Schutzes und der Gefahrenabwehr aufzustellen. Die Kartierung von bestehenden und geplanten Tätigkeiten in den Gewässern und auf dem Meeresboden ist von großer Bedeutung. Für eine Analyse der Ökosysteme ist eine kartografische Darstellung der Verteilung der Meeresflora und –fauna erforderlich. Eine umfassende Kartierung des Meeresbodens kann für verschiedene Zwecke verwendet werden. Insoweit neue Datenerhebungsprogramme benötigt werden, sollte der Industrie die Möglichkeit gegeben werden, den Einsatz von robusteren, effizienteren Datensensoren vorzuschlagen, um die Einheitskosten der Datenerhebung zu verringern.

Verschiedene Nichtregierungsorganisationen haben eine akustische Kartierung des Meeresbodens befürwortet, aber auch darauf hingewiesen, dass die dabei ausgesendeten Geräusche negative Auswirkungen auf die Meeressäuger haben könnten. Sie schlagen vor, geografische und saisonale Beschränkungen vorzusehen, um diese Säuger in den besonders sensiblen Zeiten des Jahres zu schützen[86]. Anhand

---

82 http://www.eea.europa.eu

83 Die Europäische GNSS-Aufsichtsbehörde wurde mit der Verordnung (EG) Nr. 1321/2004 des Rates vom 12. Juli 2004 über die Verwaltungsorgane der europäischen Satellitennavigationsprogramme (ABl. L 246 vom 20.7.2004) errichtet.

84 Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament „Globale Überwachung von Umwelt und Sicherheit (GMES): Vom Konzept zur Wirklichkeit" - KOM(2005) 565. GMES ist ein europäischer Beitrag zum Globalen Überwachungssystem für Erdbeobachtungssysteme (GEOSS).

85 Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung einer Raumdateninfrastruktur in der Gemeinschaft (INSPIRE) - KOM(2004) 516.

86 Internationaler Tierschutzfonds (IFAW) – Vorläufige Bemerkungen für die Taskforce Meerespolitik.

der aus den unterschiedlichen Quellen stammenden Daten könnte die EU auch einen Atlas ihrer Küstengewässer ausarbeiten, der als Raumplanungsinstrument dienen könnte. Dieser Atlas wäre ein Beitrag zu einem entsprechenden Projekt der UNO[87] und würde ein nützliches pädagogisches Instrument darstellen, mit dem das Bewusstsein der Europäer für ihr maritimes Erbe geschärft würde.

Daten über Schiffsbewegungen

Es werden auch bessere Daten benötigt, damit die öffentlichen Behörden die menschlichen, wirtschaftlichen und sonstigen Tätigkeiten in den Küstengewässern überwachen können. Insbesondere muss die Echtzeitinformation über Schiffsbewegungen verbessert werden. Solche Informationen sind nicht nur für die Navigation wichtig, sondern können auch zur Aufdeckung von illegalen Tätigkeiten wie Schmuggel, illegalem Handel, terroristischen Aktivitäten und illegalen Verklappungen verwendet werden.

Es gibt eine Reihe von Systemen zur Schiffsverfolgung für bestimmte Häfen, Küsten und Bereiche wie Fischerei, Schutz und Gefahrenabwehr. Der europaweite Austausch von schutz-/sicherheitsrelevanten Informationen zwischen den zuständigen Behörden wird durch das von der Kommission entwickelte und von der EMSA betriebene System SafeSeaNet ermöglicht[88]. Die nationalen Fischereiüberwachungszentren übermitteln den Überwachungszentren der Länder, in deren Gewässern ihre Schiffe fischen, routinemäßig Angaben zur Position dieser Schiffe. Die diesbezügliche Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten dürfte sich nach der Errichtung der Europäischen Fischereiaufsichtsagentur in Vigo im Jahr 2006 verbessern.

Der IMO-Unterausschuss für Funkverkehr, Suche und Rettung (COMSAR) hat vor Kurzem vereinbart, dass die Errichtung von satellitengestützten Systemen zur Fernidentifizierung und -verfolgung (Long-range Identification and Tracking, LRIT) von Schiffen und deren Positionen von regionalen Datenzentren verwaltet werden könnte. Auf EU-Ebene wird ein solches regionales System auf dem vorhandenen SafeSeaNet-System aufbauen.

Diese Systeme werden zunehmend sowohl militärisch als auch zivil genutzt werden. Es ist beabsichtigt, die vorhandenen Systeme schrittweise zu integrieren und dabei Informationen aus verschiedenen In-situ-Quellen für einen bestimmten Küstenabschnitt einerseits und Informationen aus neuen Quellen wie Galileo und weltraumgestützten Erdbeobachtungssystemen andererseits zu kombinieren[89].

In den EU-Gewässern wäre eine zusätzliche Voraussetzung die vollständige Interoperabilität zwischen den Systemen und Sektoren der Mitgliedstaaten. Außerdem müssen solche Systeme in Zusammenarbeit mit einigen Nachbarländern der EU entwickelt werden. In diesem Zusammenhang wird Russland und unseren Partnern im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR), d.h. Norwegen und Island, besondere Bedeutung zukommen. In Bezug auf den Mittelmeerraum hat der Europäische Rat vom Dezember 2005 bereits gefordert, Vorarbeiten für ein

---

87 http://www.oceansatlas.org

88 http://ec.europa.eu/idabc/en/document/2282/5637

89 Siehe Fußnote 63.

gemeinsames Überwachungssystem zur Bekämpfung von illegaler Einwanderung durchzuführen.

Wie sollte bei der Erstellung eines europäischen Meeresatlasses vorgegangen werden?

Wie kann ein europäisches maritimes Beobachtungs- und Datennetzwerk auf einer dauerhaften Grundlage errichtet, verwaltet und finanziert werden?

Sollte für die Küstengewässer der EU ein umfassendes Netz von bestehenden und künftigen Systemen zur Schiffsverfolgung aufgebaut werden? Welche Datenquellen sollten für dieses Netz genutzt werden, wie würden diese Quellen gebündelt, und für wen wären die Dienste des Netzes bestimmt?

4.2. Raumplanung für eine wachsende maritime Wirtschaft

In dem Maße, in dem die maritimen Tätigkeiten weiter expandieren, wird sich der Wettbewerb um die Nutzung der europäischen Küstengewässer verschärfen. Ohne irgendeine Form von indikativer Planung werden Investitionsentscheidungen durch die Ungewissheit erschwert, ob für die betreffende Tätigkeit an einem bestimmten Standort eine Genehmigung erhalten werden kann. Nach Ansicht der Kommission sollte ein Raumplanungssystem für maritime Tätigkeiten in den der Gerichtsbarkeit der Mitgliedstaaten unterstehenden oder von diesen kontrollierten Gewässern geschaffen werden. Dieses System würde an das in der thematischen Strategie für die Meeresumwelt festgelegte ökosystemorientierte Konzept anknüpfen, zudem aber auch die Genehmigung, Förderung oder Beschränkung von maritimen Tätigkeiten betreffen.

Es bedarf einer breit angelegten Debatte über die Grundsätze für eine solche Raumplanung. Einige Mitgliedstaaten verfügen bereits über diesbezügliche Erfahrungen, und Kanada und Australien wenden solche Systeme an. Obwohl die Entscheidungen über die einzelnen Tätigkeiten auf nationaler oder lokaler Ebene getroffen werden müssen, ist ein gewisser Grad an Übereinstimmung zwischen den Systemen erforderlich, damit die Entscheidungen, die dasselbe Ökosystem oder grenzüberschreitende Tätigkeiten wie z.B. Pipelines und Schifffahrtsrouten betreffen, aufeinander abgestimmt sind.

Aus den kanadischen Erfahrungen können zwei wichtige Erkenntnisse gezogen werden. Zum einen müssen solche Planungssysteme unter Mitwirkung aller betroffenen Akteure entworfen werden, und zum zweiten wird der Prozess durch die Bereitstellung von geeigneten Managementinstrumenten politisch einfacher und wirtschaftlich effizienter. Beispiele für solche Instrumente sind Systeme für die Bereitstellung detaillierter räumlicher Daten (siehe Punkt 4.1), kumulierte Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) und Meeresschutzgebiete.

Für die künftige Meerespolitik müssen Instrumente und Verfahren entwickelt werden, die die Kohärenz zwischen den Planungssystemen für den Landbereich und den Seebereich gewährleisten, um unnötige Doppelvorschriften zu vermeiden und sicherzustellen, dass ungelöste Raumplanungsprobleme, die den Landbereich betreffen, nicht auf das Meer übertragen werden. Eine Möglichkeit würde darin bestehen, dieselben Akteure in beide Planungsprozesse möglichst eng einzubeziehen.

Eine gemeinsame Vision in Form eines übergreifenden Raumentwicklungsplans für den Küsten- und den Meeresraum könnte die Festlegung einer kohärenten Palette von Politikzielen und Grundsätzen ermöglichen.

In dem Maße, in dem sich die Wirtschaftstätigkeit von der Küste weiter hinaus aufs Meer verlagert, wird sie zunehmend in Gewässern stattfinden, in denen das Recht der friedlichen Durchfahrt gilt. Die EU und ihre Mitgliedstaaten müssen die Initiative ergreifen und dafür sorgen, dass multilaterale Regeln aufgestellt werden, die es ermöglichen, dieses Recht mit der Notwendigkeit einer Raumordnung im Offshore-Bereich in Einklang zu bringen.

Welche Grundsätze und Mechanismen sollten den maritimen Raumplanungssystemen zugrunde liegen?

Wie lassen sich die Planungssysteme für den Land- und den Meeresraum miteinander in Einklang bringen?

4.3. Die finanzielle Unterstützung für die Küstenregionen optimal nutzen

Die Küstenregionen werden im Rahmen verschiedener Gemeinschaftspolitiken finanziell unterstützt. Wichtigste Finanzierungsquelle ist die Kohäsionspolitik, d.h. die Strukturfonds (EFRE, ESF)[90] und der Kohäsionsfonds, die auf den Abbau der regionalen Disparitäten abzielen. Diese Unterstützung kann die Küstenregionen für die Unternehmen attraktiver machen, indem einige Grunderfordernisse im Hinblick auf die Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen erfüllt werden und ein günstiges Investitionsklima geschaffen wird.

Um die Konvergenz der Regionen mit Entwicklungsrückstand zu verbessern und die Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung zu fördern, stellt der EFRE Unterstützung für Forschung, Innovation, Informationstechnologien, Finanzierungstechniken und Cluster sowie für Verkehrs-, Energie- und Umweltinfrastrukturen und -dienstleistungen bereit. Außerdem fördert er die Zusammenarbeit zwischen den Regionen. Über die TEN-V wird eine finanzielle Unterstützung für Häfen, Hochgeschwindigkeitsseewege und Verkehrsverbindungen zu den Häfen gewährt.

Diese Unterstützung sollte fortgesetzt werden und den weiteren Ausbau von Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem maritimen Erbe sowie die Verbreitung von bewährten Praktiken in der Meerespolitik fördern.

Außerdem sollte diese Unterstützung der besonderen Rolle Rechnung tragen, die den Gebieten in äußerster Randlage in maritimen Angelegenheiten zukommt. Diese Regionen müssen eine nachhaltige Fischerei entwickeln, die Biodiversität erforschen und neue, auf der Biodiversität basierende Produkte entwickeln, einen nachhaltigen Fremdenverkehr fördern, die Verbindungen – einschließlich in den Bereichen Telekommunikation und Energie – verbessern und Planungssysteme entwerfen, mit denen alle diese Tätigkeit in Einklang gebracht werden können.

---

[90] EFRE = Europäische Fonds für regionale / ESF = Europäischer Sozialfonds.

Dem EFRE und dem Kohäsionsfonds fällt in denjenigen Gebieten der EU, die finanziell am wenigsten zur Entwicklung neuer Meeresstrategien in der Lage sind (darunter einige der neuen Mitgliedstaaten), eine wichtige Aufgabe zu. Der neue Europäische Fischereifonds[91] wird im Rahmen der Förderung einer nachhaltigen Entwicklung der Fischereigebiete auch wirtschaftliche Tätigkeiten wie z.B. den „grünen" Tourismus unterstützen, die eine Alternative zur Fischerei darstellen. Die grenzübergreifende Zusammenarbeit im Rahmen des Europäischen Nachbarschafts- und Partnerschaftsinstruments[92] wird bei der Lösung von Problemen helfen, die die Meeresanrainer (z.B. im Ostsee-, Mittelmeer- und Schwarzmeerraum) miteinander teilen.

Außerdem sollte erwogen werden, weitere EU-Finanzinstrumente wie etwa Finanzierungen über die EIB bereitzustellen, beispielsweise für Infrastrukturinvestitionen, die die Raumordnung erleichtern (Bau von neuen Fahrzeugen zu Kartierungszwecken oder von Sensorarrays zur Kumulierung von Daten) und die Durchführung von Strategien zur Entwicklung von Wettbewerbszentren in den Küstenregionen oder zur Verbesserung der Netzanbindungen von offshore erzeugter erneuerbarer Energie fördern. Daneben könnten weitere Finanzinstrumente wie der ESF[93], der ELER[94], das FTE-Rahmenprogramm[95] und LIFE[96] eingesetzt werden. Für einen optimalen Einsatz dieser Finanzinstrumente und zur Schaffung von Synergien sind integrierte Konzepte auf regionaler Ebene erforderlich.

Die Daten zur Gesamthöhe der finanziellen Unterstützung durch die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten sowie zu deren Verteilung auf die unterschiedlichen maritimen Tätigkeiten in den Küstengebieten könnten verbessert werden. Für die Ausarbeitung der Meerespolitik kann dies von erheblichem Interesse sein. Es sollte geprüft werden, wie sich diese Lücke am besten schließen lässt. Im Grünbuch über eine Europäische Transparenzpolitik wird dieses Thema als wichtige Frage genannt, die es zu regeln gilt.

Es wird zu überlegen sein, wie die Finanzinstrumente der EU die neuen Ziele der EU-Meerespolitik unterstützen können. In diesem Zusammenhang sollte erörtert werden, wie die Belastungen, die bestimmte Küstenregionen oder Mitgliedstaaten im gemeinsamen Interesse auf sich nehmen, bei der Aufteilung der Finanzmittel auf die Regionen zu berücksichtigen sind. Zu diesen Belastungen zählen u.a. die Kosten für die Bekämpfung von illegaler Einwanderung[97] und Kriminalität auf See, für die nautische Schiffssicherheit und die Gefahrenabwehr auf Schiffen, für die

---

91 Siehe Fußnote 54.

92 http://ec.europa.eu/world/enp/funding_en.htm

93 Verordnung (EG) Nr. 1784/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 1999 über den ESF (ABl. L 213 vom 13.8.1999).

94 Verordnung (EG) Nr. 1698/2005 des Rates vom 20. September 2005 über die Förderung der Entwicklung des ländlichen Raums durch den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums.

95 http://cordis.europa.eu

96 http://ec.europa.eu/environment/life

97 Siehe auch den Vorschlag der Kommission für eine Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung des Europäischen Rückkehrfonds für den Zeitraum 2008-2013 innerhalb des Generellen Programms „Solidarität und Steuerung der Migrationsströme", 2005/0047/COD - KOM(2005) 123 endg./2 vom 2.5.2005.

Maßnahmen bei Verschmutzungen durch Schiffe, für den Hochwasserschutz sowie die Kosten für Infrastrukturen, die für die über die Häfen erfolgenden Ein- und Ausfuhren der Gemeinschaft erforderlich sind.

Wie können die Finanzinstrumente der EU am besten zur Verwirklichung der Ziele der Meerespolitik beitragen?

Werden bessere Daten über die Küstenregionen und die maritimen Tätigkeiten benötigt?

Wie sollte die Meerespolitik bei den Beratungen über den nächsten EU-Finanzrahmen berücksichtigt werden?

5. MEERESPOLITISCHE ENTSCHEIDUNGSFINDUNG

5.1. Gestaltung der Politik innerhalb der EU

Jede Form der Meerespolitik muss den im EG-Vertrag verankerten Prinzipien hinsichtlich der Politikbereiche und der Kompetenzverteilung zwischen EU-Organen, Mitgliedstaaten, Regionen und lokalen Behörden Rechnung tragen. Auf dieser Grundlage und entsprechend dem Subsidiaritätsprinzip müssen sektorale und regionale Besonderheiten gleichfalls berücksichtigt werden.

Eine umfassende Meerespolitik auf EU-Ebene sollte auf Wachstum und mehr und bessere Arbeitsplätze abzielen und so zu einer starken, expandierenden, wettbewerbsorientierten und nachhaltigen maritimen Wirtschaft im Einklang mit der Meeresumwelt beitragen. Sie soll ferner dazu beitragen, Konflikte bei der Ressourcennutzung im Zusammenhang mit dem Meeresraum zu vermeiden und auf ein Mindestmaß zu begrenzen, und - sofern es solche Konflikte dennoch geben sollte - klare und von allen akzeptierte Mechanismen für eine Lösung vorsehen. Sie soll der Wirtschaft und allen anderen Akteuren mehr Rechtssicherheit bieten und ein wirksameres Konzept für die Erhaltung der Meeresumwelt festlegen. Der europäische soziale Dialog in der maritimen Wirtschaft muss in diesem Kontext eine bedeutendere Rolle spielen. Die Kommission ermutigt die Sozialpartner, zusammenzuarbeiten, um positive Ergebnisse, z.B. eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen oder der Berufsaussichten, zu erzielen.

Hierzu bedarf es der Koordination und der Integration der sektoralen Politiken. Die auf dem Weltgipfel für nachhaltige Entwicklung von 2002[98] eingegangenen Verpflichtungen und die Bestimmungen des UNCLOS-Übereinkommens[99] erkennen diese Notwendigkeit an. Im Übrigen ist es dank des Fortschrittes von Wissenschaft und Technik nun möglich, Interaktion und Zusammenhänge betreffend die Ozeane und ihre Nutzung besser zu verstehen.

Die technische Entwicklung, einschließlich Fortschritten bei der Meeresüberwachung, bietet die Möglichkeit, Daten in einem Umfang zu integrieren,

---

98 http://www.un.org/esa/sustdev/documents/WSSD_POI_PD/English/POIToc.htm, para 30f.

99 Siehe Fußnote 29.

der früher undenkbar gewesen wäre. Technologiegestützte Größenvorteile lassen sich durch integrierte Politiken optimal realisieren. Der Rechtsvollzug auf See kann am besten durch den koordinierten Einsatz der knappen und teuren Ressourcen der Mitgliedstaaten gewährleistet werden.

Folgende allgemeinen Grundsätze könnten für die Gestaltung der Meerespolitik, einschließlich der Raumordnung, vereinbart werden:

– Angesichts der komplexen Zusammenhänge sollen die Verfahren gewährleisten, dass die besten zur Verfügung stehenden technischen und wissenschaftlichen Gutachten berücksichtigt werden;

– es müssen alle betroffenen Parteien konsultiert werden, nicht nur weil Kontrollen auf See schwer durchzuführen sind, sondern auch damit die Beteiligten die für sie geltenden Auflagen umfassend unterstützen und die Nebenwirkungen der in Betracht gezogenen Maßnahmen für die Betreffenden besser verständlich werden;

– die Gestaltung der Politik in Bezug auf Meere und Ozeane muss gut koordiniert werden, damit die Kohärenz zwischen den Sektoren, den politischen Zielen, den geografischen Gebieten und unserer Außenpolitik gewährleistet ist. Zu diesem Zweck müssen die institutionellen Kompetenzen und die für Kooperation, Zusammenarbeit, Koordinierung und Integration erforderlichen Mittel bestimmt werden;

– gegebenenfalls müssen meeresspezifische Themen in den EU-Politiken gefördert werden, wobei der Kohärenz der politischen Ziele besondere Beachtung zu schenken ist;

– bei der Gestaltung der Politik müssen Zielvorgaben festgelegt werden, mit deren Hilfe die Leistung bewertet wird, sowie Mechanismen zur ständigen Verbesserung dieser Politiken und ihrer Durchführung auf der Grundlage dieser Bewertungen.

In der Europäischen Union können die vorgenannten Prinzipien teilweise über die bestehenden Organe, einschließlich des Wirtschafts- und Sozialausschusses und des Ausschusses der Regionen, umgesetzt werden. Sektorale Beiräte, die vom Rat (z.B. regionale Beiräte für die Gemeinsame Fischereipolitik[100]) oder der Kommission (sektorale Beiräte für die Industrie und die Zivilgesellschaft, wissenschaftliche Beiräte für verschiedene Sektoren[101]) eingesetzt wurden, müssen durch entsprechende sektorübergreifende beratende Organe ergänzt werden.

Die Kommission hat bereits Maßnahmen getroffen, um die interne Koordinierung ozean- und meeresspezifischer Angelegenheiten zu verbessern, und hofft, dass dies in ihren künftigen Vorschlägen für eine Politik zum Ausdruck kommt. Ein Beispiel für eine Struktur zur weiteren Integration der Politiken findet sich auf Ebene der

---

100 Beschluss 2004/585/EG des Rates vom 19.7.2004 zur Einsetzung regionaler Beiräte für die Gemeinsame Fischereipolitik und andere Beschlüsse http://ec.europa.eu/fisheries/doc_et_publ/factsheets/legal_texts/regl_en.htm#governance.

101 http://ec.europa.eu/secretariat_general/regexp/index.cfm?lang=EN.

Vereinten Nationen, wo das „UN-Oceans"-Amt[102] eingerichtet wurde, um die ozeanspezifischen Politiken in 12 Organisationen der Vereinten Nationen besser zu koordinieren.

Der Militärausschuss der Europäischen Union arbeitet an der maritimen Dimension der Europäischen Sicherheits- und Verteidigungspolitik (ESVP). Der Rat könnte auch die Einsetzung einer horizontalen Arbeitsgruppe parallel zu COMAR beschließen, die internationale Rechtsfragen behandelt und beauftragt ist, die Arbeiten des Ausschusses der Ständigen Vertreter bei der Vorbereitung der Entscheidungen des Rates über maritime Fragen zu unterstützen, die sektorübergreifende Diskussionen erforderlich machen. Sie könnte prüfen, wie eine hochrangige politische Beteiligung am Entscheidungsprozess im maritimen Bereich unter Berücksichtigung der Art und Weise, wie die Arbeiten der sieben sektoralen Räte für die Überprüfung der Strategie für nachhaltige Entwicklung[103] koordiniert wurden, am besten zu organisieren ist. Gleichzeitig könnte das Europäische Parlament prüfen, wie bei der internen Arbeitsorganisation der Notwendigkeit eines stärker integrierten Konzepts bei der Ausarbeitung der maritimen Entscheidungen Rechnung zu tragen ist.

Die Kommission beabsichtigt, die geltenden Gemeinschaftsvorschriften für die maritimen Sektoren und die Küstenregionen[104] zu überprüfen, um etwaige Widersprüche zwischen den verschiedenen Politiken aufzudecken und mögliche Synergien zu bestimmen. Die Beteiligten, einschließlich der Sozialpartner, sind aufgefordert, ihre diesbezüglichen Anliegen und Verbesserungsvorschläge darzulegen.

Die Kommission hat in ihrer thematischen Strategie zum Schutz der Meeresumwelt darauf hingewiesen, dass die marine Raumordnung in die regionalen Ökosysteme einbezogen werden soll. Sie hat die Mitgliedstaaten aufgefordert, geeignete Planungsverfahren zu schaffen. In diesem Zusammenhang sollten die Mitgliedstaaten gegebenenfalls von bestehenden regionalen Organisationen, deren Arbeiten sich auf maritime Tätigkeiten auswirken, z.B. HELCOM[105] für die Ostsee, OSPAR[106] für den Nordostatlantik, UN-MAP[107] und Barcelona-Prozess[108] für das Mittelmeer, sowie von regionalen und internationalen Fischereiorganisationen Gebrauch machen.

Eine Möglichkeit bestünde darin, Verfahren für eine indikative Planung vorzusehen, die ermöglichen, Aktionen zu ermitteln, denen die zuständigen Behörden auf Gemeinschafts-, nationaler oder lokaler Ebene dann Rechtsform verleihen. Die Bedeutung dieser indikativen Planung würde von ihrer Legitimität abhängen, insbesondere davon, inwiefern ihr ein Konsens der teilnehmenden Staaten zugrunde liegt, ob die betreffenden Parteien konsultiert wurden, welcher Qualität die verwendeten wissenschaftlichen Daten sind und ob der Prozess transparent ist.

---

102 http://www.oceansatlas.org
103 Siehe Fußnote 1.
104 'Übersicht über die geltenden Rechtsvorschriften'.
105 http://www.helcom.fi/
106 http://www.ospar.org/
107 http://www.unepmap.org
108 http://ec.europa.eu/external_relations/euromed/

Die Aufgabe der Europäischen Union bei diesem Planungsprozess bestünde darin, Parameter zu bestimmen und die geografische Reichweite der betreffenden Regionen (wie bereits bei der thematischen Strategie) sowie die Aspekte der Planung, die von gemeinsamem Interesse sind, festzulegen. Es handelt sich hierbei vor allem um die transeuropäischen Netze, die Festlegung von bestimmten Tätigkeiten vorbehaltenen Gebieten im Rahmen der Gemeinsamen Fischereipolitik oder um das gemeinschaftliche Umweltrecht. Am wichtigsten ist möglicherweise, dass die EU Instrumente bereitstellt, mit denen diese Prozesse verwirklicht werden können. Für die konkreten Planungsmodalitäten sollen die Behörden der Mitgliedstaaten zuständig sein, wobei sich die Kommission darauf beschränken würde, die Einhaltung der im gemeinsamen Interesse ausgearbeiteten Regeln zu überwachen. Hierbei sollen die Mitgliedstaaten auch die betreffenden Drittländer hinzuziehen.

Die meerespolitische Entscheidungsfindung soll sich die Erfahrungen der Regionalpolitik bei der sektoralen Politikkoordinierung, die Zusammenarbeit, den Austausch bewährter Verfahren und die Partnerschaft mit allen Beteiligten zu Nutzen machen.

Eine jährlich stattfindende Konferenz über bewährte Verfahren bei der meerespolitischen Entscheidungsfindung könnte dazu dienen, die verschiedenen Regierungsebenen und Akteure zusammenzubringen.

Wie kann ein integriertes Konzept für maritime Angelegenheiten in der EU umgesetzt werden? Welche Prinzipien sollen gelten?

Soll alljährlich eine Konferenz über bewährte Verfahren auf dem Gebiet der meerespolitischen Entscheidungsfindung stattfinden?

5.2. Die Offshore-Tätigkeiten der Regierungen

Der Grad der Integration der Regierungsfunktionen in Bezug auf die Hoheitsgewässer und die Ausschließlichen Wirtschaftszonen (AWZ) ist je nach Mitgliedstaat verschieden. In einigen Fällen ist eine einzige Behörde (Küstenwache, Polizei oder Militär) für nahezu alle Funktionen zuständig. In anderen Fällen sind Suche und Rettung, Zollkontrolle, Grenzkontrollen, Fischereikontrollen und Umweltkontrollen verschiedenen Organen übertragen, die unterschiedliche Instrumente verwenden.

Würden diese Tätigkeiten zwischen den Mitgliedstaaten stärker koordiniert, wären eine stärkere Integration und eine größere Effizienz möglich.

In der EU gibt es bereits Beispiele für ein geografisch stärker integriertes Konzept. Es wurden beispielsweise EU-Agenturen für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA), die Außengrenzkontrollen (FRONTEX)[109] und Fischereikontrollen gegründet. Die in diesen Bereichen erlassenen Rechtsvorschriften halten die Mitgliedstaaten dazu an, bei der Umsetzung der Rechtsvorschriften und den Kontrollen zusammenzuarbeiten. Eine Zusammenarbeit besteht zwischen den Mitgliedstaaten und mit den EU-Agenturen. Im Zollbereich fördern die Vorschläge

[109] http://europa.eu.int/agencies/community_agencies/frontex/index_de.htm

für ein elektronisches Umfeld für das Zollwesen und einen modernisierten Zollkodex die weitere Integration. Es gibt Anzeichen dafür, dass die grenzüberschreitende und sektorübergreifende Zusammenarbeit und Integration der Tätigkeiten der EU und ihrer Mitgliedstaaten vor allem im Bereich der Verwaltung der Hoheitsgewässer und der Ausschließlichen Wirtschaftszonen von immer größerem Nutzen sind. Die Ausdehnung dieses Konzepts auf andere Bereiche (Zoll- und Sicherheitskontrolle bei in die EU eingeführten Waren) ist gleichfalls denkbar.

Was die Verhütung der Meeresverschmutzung anbelangt, so haben das Europäische Parlament und der Rat empfohlen, Synergien zwischen den für die Anwendung des Rechts zuständigen Behörden herzustellen. Die Kommission wurde ersucht, bis Ende 2006 eine Durchführbarkeitsstudie über eine europäische Küstenwache vorzulegen[110].

Auch auf den Meeren scheint die Tendenz hin zur Schaffung eines „gemeinsamen Meeresraums der EU“ zu gehen, für den dieselben Sicherheits- und Umweltschutzregeln gelten. Ein solcher Meeresraum würde ermöglichen, die Effizienz der Verwaltung der Hoheitsgewässer und der Ausschließlichen Wirtschaftszonen durch die Mitgliedstaaten zu erhöhen und für den Kurzstreckenseeverkehr ähnliche Bedingungen zu schaffen wie für den Landverkehr zwischen den Mitgliedstaaten. Diese Situation dürfte sich auf die Kabotage im Rahmen der internationalen Handelsgespräche auswirken.

Derzeit haben die Mitgliedstaaten keine andere Wahl als bei der Verwirklichung der europäischen bzw. grenzüberschreitenden Ziele zusammenzuarbeiten. Staatliche Vertreter zu ermächtigen, zahlreiche Aufgaben wahrzunehmen und die Ressourcen zu verschiedenen Zwecken zu nutzen, ermöglicht beträchtliche Größenvorteile. Einige Mitgliedstaaten haben gemeinsame Koordinierungszentren bestimmt oder einer einzigen Behörde Kompetenzen übertragen, was ihnen ermöglicht, die Ressourcen verschiedener Behörden zu nutzen. Im französischen System der Maritimpräfekturen beispielsweise ist eine einzige Behörde, die unmittelbar dem Premierminister unterstellt ist, für sämtliche Regierungsaufgaben in einem bestimmten Gebiet der Küstengewässer zuständig.

Die niederländische Küstenwache ist ein Beispiel für eine andere Art von Integration, bei der eine Behörde die erforderlichen kostspieligen Anlagen für die Verwaltung der Küstengewässer verwaltet, wie beispielsweise Schiffe oder Flugzeuge, und Dienstleistungen erbringt und diese Anlagen anderen Behörden auf Anfrage zur Verfügung stellt. Auf diese Weise könnten durch die gemeinsame Anschaffung und Nutzung von Anlagen beträchtliche Größenvorteile erzielt werden.

Auf Ebene der EU könnten die Einsparungen noch beträchtlicher sein. Die Mitgliedstaaten haben dies bereits eingeräumt, als sie eine Reihe von EU-Agenturen schufen. Die zunehmende Notwendigkeit, Personen zu ermitteln, zu ergreifen und zu verurteilen, die mit Schmuggeltätigkeiten, Menschenhandel, illegalem Fischfang, illegaler Immigration und Terrorismus zu tun haben, macht deutlich, wie dringend

---

110 Artikel 11 der Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen für Verstöße (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 11). Siehe auch Entschließung des nichtständigen Ausschusses für die Verbesserung der Sicherheit auf See, P5_TA-PROV (2004)0350, 2004.

eine Koordinierung der bestehenden nationalen Ressourcen und die gemeinsame Anschaffung neuer Anlagen ist. Bei der Evaluierung der FRONTEX- Agentur wird untersucht, ob diese Agentur bei Fragen, die die Sicherheit von Waren betreffen, verstärkt mit den Zollbehörden und anderen Behörden zusammenarbeiten soll.

Die Konvergenz zwischen ziviler und Rüstungstechnik, insbesondere im Hinblick auf die Überwachung der Meere, soll auch dazu beitragen, Überschneidungen zu vermeiden.

Es könnte ferner nützlich sein, die Mittel für die Kontrolltätigkeiten der Mitgliedstaaten zu überprüfen, denen als „Zugang" zum Binnenmarkt große Bedeutung zukommt. Das derzeitige System trägt der ungleichen Belastung, die die Grenzkontrollen für bestimmte Mitgliedstaaten, insbesondere im Mittelmeerraum, bedeuten, keinesfalls Rechnung[111].

Wie kann die EU dazu beitragen, Kohärenz, Rentabilität und Koordinierung zwischen den Tätigkeiten der Regierungen in den Küstengewässern der EU zu verbessern?

Ist es zweckmäßig, eine europäische Küstenwache zu schaffen? Welches Ziel soll sie verfolgen und welche Aufgaben sollen ihr übertragen werden?

Für welche anderen Tätigkeiten soll ein gemeinsamer Meeresraum der EU geschaffen werden?

5.3. Internationale Regeln für globale Tätigkeiten

Internationale Regelungen sind das beste Mittel für die Umsetzung der Meerespolitik, insbesondere wenn es sich um grenzüberschreitende Tätigkeiten handelt. Wenn die Europäische Union für die Meerespolitik neue Ideen entwickelt, will sie diese mit der internationalen Gemeinschaft teilen. Wenn sie neue internationale Regelungen für angebracht hält, will sie auf deren Gestaltung einwirken. Fehlt es bestimmten Drittländern an Kapazität oder an wirksamen Regierungsinstrumenten zur Umsetzung internationaler Regelungen, so kann die EU mit ihren außenpolitischen Instrumenten – auch im Wege des politischen Dialogs mit Drittländern – zur Einhaltung der internationalen Standards beitragen.

Die Europäische Union kann die rasche Ratifizierung internationaler Übereinkommen[112], denen sie beitritt, gewährleisten. Bei Angelegenheiten, die in ihren Zuständigkeitsbereich fallen, und insbesondere bei gemischten Abkommen kann sie die Modalitäten des Beitritts der Mitgliedstaaten regeln.

Auch wenn die Europäische Union so zu einer besseren Anwendung der internationalen Instrumente beitragen kann, muss sie vor allem auch dafür Sorge tragen, ihre Außenpolitik so einzusetzen, dass gerechte internationale Regelungen eingeführt werden und für die Wirtschaftsbeteiligten ein fairer Wettbewerb gewährleistet ist. Die Kommission wird prüfen, wie die verschiedenen Instrumente der Außenpolitik zu diesem Zweck eingesetzt werden könnten.

---

111 Siehe Fußnote 96.

112 Siehe Arbeitsunterlage – Übersicht über die internationalen Abkommen.

Europäische Werften, für die die Bestimmungen über staatliche Beihilfen[113] gelten, sehen sich dem unlauteren Wettbewerb bestimmter asiatischer Staaten ausgesetzt, während WTO- und OECD-Regeln nicht angewendet werden. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, dass die Antidumpingbestimmungen der WTO möglichst weitgehend angewendet werden[114].

Die derzeitigen WTO-Verhandlungen im Rahmen der Entwicklungsrunde von Doha über Dienstleistungen (GATS) sind das wichtigste Instrument für die Verwirklichung eines nicht diskriminierenden Marktzugangs für die Erbringer von Seeverkehrsdiensten in der EU. Diese Verhandlungen müssen sich auf die Arbeiten stützen, die bereits im Rahmen der Uruguay-Runde zu einer Musterliste von Seeverkehrsdiensten unternommen wurden und die den nicht diskriminierenden Zugang zum internationalen Seeverkehrsmarkt sowie den Zugang zu und die Bereitstellung von maritimen Hilfsdienstleistungen und die nicht diskriminierende Nutzung von Hafendienstleistungen umfassen. Diese Frage ist umso wichtiger als die Verhandlungen über den Seeverkehr nach der Uruguay-Runde ausgesetzt wurden und in der WTO eine für den Sektor akzeptable Lösung damals nicht gefunden werden konnte.

Die Instrumente für Entwicklung und Zusammenarbeit könnten dazu beitragen, die Annahme von in der EU entwickelten bewährten Verfahren im Bereich des maritimen Managements durch Drittländer zu fördern. Ein gutes Beispiel sind die Fortschritte bei der Flaggen- und Hafenstaatkontrolle, welche möglichst leistungsfähig sein muß[115], damit die internationalen Regeln für den Seeverkehr und die Fischerei wirksam werden. Das integrierte Küstenzonenmanagement und die nachhaltige Verwaltung der Küstengewässer, die für die Armutbekämpfung in Drittländern immer wichtiger werden, können vom europäischen Know-how und der europäischen Unterstützung profitieren.

Die Anwendung und Durchsetzung der im Rahmen von UNCLOS vereinbarten Regelungen kann dadurch verstärkt werden, dass in Abkommen systematisch Verweise auf den Internationalen Seegerichtshof oder gegebenenfalls auf andere Formen der Streitbeilegung, sofern Streitigkeiten nicht auf diplomatischem Weg gelöst werden können, aufgenommen werden.

Wenn Regelungen in einem multilateralen Rahmen ausgearbeitet werden sollen, muss sich die EU um Kohärenz, Transparenz, Wirksamkeit und Einfachheit der Regelungen für Meere und Ozeane bemühen. Die Europäische Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des UNCLOS-Übereinkommens. Die EU befindet sich daher in einer guten Ausgangslage, um einen breiten Konsens über zahlreiche wichtige Themen zu fördern. Die schrittweise Stärkung der Rolle der EU, die einer starken Unterstützung durch die Mitgliedstaaten bedarf, erhöht die Effizienz internationaler Organisationen und Übereinkommen. Die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten tragen auf internationaler Ebene und innerhalb der EU bereits stark zur Umsetzung der Maßnahmen bei, die innerhalb der 12 Unterorganisationen der

---

113 http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/aid3.html#G.

114 CESA, Beitrag zum Grünbuch.

115 Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Hafenstaatkontrolle, Teil des dritten Pakets von Maßnahmen zur Seeverkehrssicherheit (siehe Fußnote 20).

Vereinten Nationen und in anderen internationalen Gremien, die sich mit Meeres- und Ozeanangelegenheiten befassen, vereinbart worden sind. Der Status der Gemeinschaft in diesen Gremien sollte diese Rolle zum Ausdruck bringen, was aber nicht immer der Fall ist. Aufgabe und Status der Gemeinschaft in internationalen Organisationen, die sich mit maritimen Angelegenheiten befassen, müssen unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die zu prüfenden Fragen in bestimmten Fällen unter die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fallen, überprüft werden. Die Mitgliedschaft der Gemeinschaft in der IMO (Internationale Seeschifffahrtsorganisation) muss auf der Grundlage der Empfehlungen der Kommission aus dem Jahr 2002 geprüft werden[116].

Die Aufgabenverteilung zwischen Kommission, Vorsitz und Mitgliedstaaten muss auf die jeweiligen Umstände abgestimmt werden. Überall, wo dies möglich ist, müssen bewährte Verfahren angenommen werden, die in Gremien, in denen der Status der Gemeinschaft weitgehend ihren Zuständigkeiten entspricht (z.B. WTO, FAO, regionale Fischereiorganisationen), entwickelt wurden. Um weitere Fortschritte zu ermöglichen, beabsichtigt die Kommission, die derzeitige Situation und die Optionen für die Zukunft betreffend internationale Abkommen und Organisationen im Bereich der Meerespolitik zu analysieren.

Um auf die neuen Herausforderungen vorbereitet zu sein, muss das für Meere und Ozeane geltende Rechtssystem, das auf dem UNCLOS-Übereinkommen basiert, weiter entwickelt werden. Die UNCLOS-Bestimmungen über die AWZ und internationale Meerengen schränken die Möglichkeiten der Küstenstaaten ein, ihre Rechtsvorschriften auf Schiffe auf der Durchfahrt anzuwenden, während jede unfallbedingte Verschmutzung in diesen Gebieten eine unmittelbare Gefahr für diese Staaten bedeutet. Dies macht es für diese Staaten schwierig, den allgemeinen (im UNCLOS-Übereinkommen festgelegten) Verpflichtungen nachzukommen und ihre Meeresumwelt vor Verschmutzung zu schützen.

Der Schutz der Meeresumwelt und der Biodiversität in den Gewässern außerhalb der nationalen Gerichtsbarkeit ist für die internationale Gemeinschaft eine wichtige Priorität geworden. Daher muss der Zusammenhang zwischen dem UNCLOS-Übereinkommen und dem Übereinkommen über die biologische Vielfalt geklärt werden. Die EU und ihre Mitgliedstaaten sollten sich aktiv an der im Rahmen der Vereinten Nationen geplanten Bewertung der Meeresumwelt auf internationaler Ebene beteiligen[117].

Im Zusammenhang mit der Nutzung der genetischen Ressourcen in der Tiefsee muss die EU sich dazu äußern, inwieweit sie einem internationalen rechtlichen Rahmen auf der Grundlage des Vorteilsausgleichs zustimmen kann[118].

Angesichts des Verbots der Ausfuhr gefährlicher Abfälle in Nicht-OECD-Länder ist die Durchfahrt von unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaates fahrenden Schiffen nach Südasien im Hinblick auf die Abwrackung ein ernstes Problem geworden und könnte gegen dieses Verbot verstoßen. Daher muss die Frage der Abwrackung von

---

116 SEK (2002) 381 endg. vom 9.4.2002.

117 http://www.un.org/Depts/los/global_reporting/global_reporting.htm.

118 Siehe Arbeitsunterlage – Reflections on the management of genetic resources in areas beyond national jurisdiction.

Schiffen geregelt werden. Die Abwrackung erfolgt derzeit unter erbärmlichen Umständen und hat die Verschmutzung von Boden und Gewässern zur Folge, wodurch die Gesundheit und das Leben der Arbeitnehmer gefährdet werden. Daher soll die künftige EU-Meerespolitik internationale Initiativen unterstützen, die darauf abzielen, Mindestnormen für die Wiederverwertung von Schiffen einzuführen und die Schaffung umweltverträglicher Wiederverwertungsanlagen zu fördern.

Der Seeverkehr und insbesondere Maßnahmen, mit denen die Flaggenstaaten ermutigt werden, ihren Verpflichtungen nachzukommen, gehören zu den Prioritäten der multilateralen Rechtsetzungstätigkeit. Im UNCLOS-Übereinkommen wird ausdrücklich auf die Verpflichtungen der Flaggenstaaten hingewiesen und bestimmt, dass jeder Staat über Schiffe, die unter seiner Flagge fahren, seine Rechtsprechung und seine Kontrolle im administrativen, technischen und sozialen Bereich ausübt. Das Übereinkommen der Vereinten Nationen aus dem Jahr 1986 über die Bedingungen für die Registrierung von Schiffen, in dem der Begriff „echte Verbindung " zwischen Flaggenstaat und Schiff definiert ist, ist allerdings nicht in Kraft getreten. Die UN-Vollversammlung hat die IMO beauftragt, eine einschlägige Studie zu erstellen, insbesondere im Hinblick auf etwaige Folgen der Nichteinhaltung der Pflichten der Flaggenstaaten, die in den geltenden internationalen Instrumenten vorgesehen sind[119]. Die Kommission erwartet mit Ungeduld die Ergebnisse dieser Studie; sie sollte sich dafür einsetzen, dass die Studie rasch abgeschlossen wird.

Weiterhin soll in Erfahrung gebracht werden, wie Ausnahmen von dem Grundsatz der ausschließlichen Rechtsprechung des Flaggenstaates über seine Schiffe bzw. wie zumindest eine gewisse Lockerung oder Ergänzung ermöglicht werden können. Eine Übertragung der Kontrollbefugnisse oder eine gegenseitige Ermächtigung ist eine Möglichkeit, wirksamer gegen Drogen- und Menschenhandel und gegen den Schmuggel von Massenvernichtungswaffen bzw. gegen verschmutzende Tätigkeiten vorzugehen. Mehrere EU-Mitgliedstaaten haben mit Drittländern bilaterale Abkommen über die Aufbringung von Schiffen geschlossen. Es ist zu wünschen, dass die EU-Mitgliedstaaten diesbezüglich ein koordiniertes Konzept verabschieden und eine koordinierte Arbeitsteilung zwischen den Mitgliedstaaten - einschließlich ihrer Marinen – bei der Anwendung dieser Regeln beschließen, zumal die Kosten der Maßnahmen auf See sehr hoch sind.

Zwar ist die Frage der „echten Verbindung" im Zusammenhang mit dem Seeverkehr sehr delikat, aber dies sollte Fortschritten auf dem Gebiet der Fischerei nicht im Wege stehen. Die internationale Gemeinschaft hat anerkannt, dass es wichtig ist, dieses Problem zu lösen, um gegen den weit verbreiteten illegalen, unregulierten und nicht gemeldeten Fischfang (IUU) vorzugehen[120]. Die Europäische Gemeinschaft unterstützt die Entwicklungsländer und -regionen in ihrem Kampf gegen illegalen, unregulierten und nicht gemeldeten Fischfang, indem sie Maßnahmen im Rahmen der Fischereiabkommen und des Abkommens von Cotonou finanziert[121]. Diese Unterstützung muss fortgesetzt werden.

---

119 UNGA, Entschließung 58/240, 2003.

120 Bericht über die 26. Tagung des FAO-Fischereiausschusses, Rom 7.-11.3.2005.

121 http://ec.europa.eu/development/body/cotonou/index_en.htm.

Die „High Seas Task Force“ in Paris[122] hat in diesem Bereich wichtige Arbeit geleistet. Die Kommission wird diese Arbeit weiter unterstützen und schlägt vor, innerhalb der Gemeinschaftsagentur für die Kontrolle der Fischerei ein Beobachtungs-, Kontroll- und Überwachungsnetz für fischereispezifische Tätigkeiten[123] einzurichten. In diesem Zusammenhang sollen auf internationaler Ebene die Beobachtungssysteme für die Tätigkeiten und die Ermittlung von Schiffen verstärkt werden. Die Kompetenzen der regionalen Fischereiorganisationen könnten erweitert werden, sowohl in geografischer Hinsicht als in Bezug auf die Arten, um gegen den unregulierten Fischfang vorzugehen.

Auch andere Formen illegaler Tätigkeit, wie Piraterie, müssen angegangen werden. Im Jahre 2004 fuhren 20 % der Schiffe, die, wie verlautet, von Piraten oder bewaffneten Räubern überfallen wurden, unter einer EU-Flagge. Derzeit werden auf internationaler (IMO) und regionaler Ebene (vor allem von den Küstenstaaten der Straße von Malakka) Maßnahmen zur Bekämpfung der Piraterie getroffen. Da die europäischen Ausfuhren und Einfuhren mehr und mehr über den Seeverkehr abgewickelt werden und Europa in diesem Bereich weltweit der wichtigste Akteur ist, müssen Überlegungen über eine künftige Strategie für die europäischen Marinen angestellt werden, die sich vor allem auf deren Rolle bei der Vorbeugung und Bekämpfung der Piraterie erstrecken. Es müssen im Einklang mit den mit der EU vereinbarten nationalen Entwicklungsstrateggien auch andere Instrumente in Betracht gezogen werden, beispielsweise gezielte Hilfsmaßnahmen für die Küstenstaaten bei der Lösung dieses Problems.

Wie kann die EU ihren Einfluss in internationalen maritimen Gremien bestmöglich nutzen?

Muss die Europäische Gemeinschaft mehr multilateralen maritimen Organisationen beitreten?

Was muss die EU tun, um die internationalen Bemühungen um Bekämpfung des illegalen, unregulierten und nicht gemeldeten Fischfangs zu verstärken?

Wie kann die EU ihre Außenpolitik dafür einsetzen, einen gerechten Wettbewerb für alle Beteiligten der maritimen Wirtschaft auf internationaler Ebene zu fördern und die Annahme nachhaltiger Verfahren und Politiken im maritimen Bereich durch die Drittländer zu unterstützen?

5.4. Berücksichtigung der geografischen Realitäten

Wie in diesem Dokument dargelegt wird, bedarf die europäische Meerespolitik eines allgemeinen Rahmens, allerdings muss die Umsetzung den geografischen Realitäten Europas Rechnung tragen. Durch die überseeischen Gebiete der EU-Mitgliedstaaten erhält die europäische Meerespolitik eine internationale Dimension. Die europäische Nachbarschaftspolitik[124] sieht einen regelmäßigen Dialog mit den Partnerländern, insbesondere über maritime Fragen, vor.

---

122 http://www.high-seas.org/
123 http://ec.europa.eu/fisheries/agency/index_en.htm
124 http://ec.europa.eu/world/enp/index_en.htm

Die ökologischen Merkmale der europäischen Küstengewässer und die Struktur und der Umfang der maritimen Tätigkeiten unterscheiden sich stark, je nach dem, ob es sich um die Ostsee, das Mittelmeer, den Atlantik, die Nordsee oder um das Schwarze Meer, das nach dem Beitritt Rumäniens und Bulgariens zu den EU-Küstengewässern gehören wird, handelt. Die Ostsee ist nicht so tief, ist mit dem Atlantik durch eine Meerenge verbunden und kennt nur schwache Gezeiten. Das Mittelmeer ist viel tiefer, aber der Austausch mit dem Atlantik ist sehr begrenzt. Das Schwarze Meer seinerseits ist tief, aber es herrscht ein großer Mangel an dem für ein gesundes Ökosystem erforderlichen Sauerstoff. Die Nordsee und die Atlantikküste unterscheiden sich durch starke Strömungen und ausgeprägte Gezeiten.

Die Bedeutung des Küstentourismus ist je nach Region unterschiedlich, und das Klima ist recht verschieden. Im Mittelmeer kommt Thunfisch vor, in der Nordsee Hering. Die untiefe Ostsee eignet sich für Windenergie entlang der Küsten; der Atlantik besitzt eine große Biodiversität in der Tiefe, einschließlich Kaltwasserkorallenriffen und hydrothermalen Quellen, und bietet vor allem ein Wellenenergiepotenzial. Das Mittelmeer ist Teil der großen Seestraßen, die über den Suezkanal Ost- und Südasien mit Europa verbinden. Russisches Erdgas und Erdöl für Europa und Nordamerika durchqueren die Ostsee. Der Ärmelkanal, die wichtigste Seeverkehrsstraße der Welt, ist eine strategische Zone für die europäischen Wirtschaften.

Daher wird im Rahmen der thematischen Strategie für die Meerespolitik vorgeschlagen, der Verwaltung des Ökosystems eine regionale Planung zugrunde zu legen. Aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen muss die in Kapitel IV vorgeschlagene Raumordnung Gegenstand einer nach Regionen gegliederten Durchführung sein.

Bei der Umsetzung der Meerespolitik muss auch den politischen Realitäten Rechnung getragen werden. Die Überwachung der Seegrenzen zur Verhinderung illegaler Einwanderung wird sowohl im Mittelmeerraum als auch anderswo immer wichtiger und kostspieliger.

Die EU teilt das Mittelmeer mit mehreren Drittländern und die Ostsee mit Russland, einem großen Land im Umbruch. Besonders hervorzuheben ist die Bedeutung der russischen Interessen und maritimen Tätigkeiten.

Die multilaterale Zusammenarbeit zwischen den Anrainerstaaten der Ostsee erfolgt im Rahmen der „Baltic Sea Region Border Control Co-operation“ (Zusammenarbeit bei der Überwachung der Grenzen im Ostseeraum). Denkbar ist eine Mittelmeer-Konferenz nach dem Modell der Ostsee-Konferenz, wie in der Durchführbarkeitsstudie zur Kontrolle der maritimen Grenzen der Europäischen Union empfohlen wurde[125].

Die Zusammenarbeit mit Norwegen und Island, beides Schengen-Länder, soll sich auf die maritimen Tätigkeiten im Nordostatlantik erstrecken. Norwegen und die Europäische Union haben auch gemeinsame Interessen an Regionen wie der Barentssee oder den Gewässern um Svalbard.

---

125 Ratsdokument 11490/1/03 REV. 1, 2003.

Im Mittelmeerraum ist die Situation in Bezug auf die Festlegung der AWZ oder der Fischereischutzzonen widersprüchlich. Im Bereich Fischerei wurde allerdings eingeräumt, dass es für eine bessere meerespolitische Entscheidungsfindung notwendig ist, dass die Küstenstaaten in ihren Gewässern eine effiziente Rechtsprechung anwenden und hierfür ein koordiniertes Konzept[126] verabschieden. Die EU könnte auf diplomatischem Wege tätig werden, um dieses koordinierte Konzept für den Meeresraum im Mittelmeer zu fördern. Es muss die Möglichkeit einer sektorübergreifenden Konferenz zu diesem Thema in Betracht gezogen werden, die im Rahmen des Barcelona-Prozesses und der Nachbarschaftspolitik für die Mittelmeerländer organisiert wird.

Die Instrumente der EU-Entwicklungspolitik werden weiterhin dafür eingesetzt, die nachhaltige Entwicklung der maritimen Wirtschaft in maritimen und insularen Entwicklungsländern zu fördern. Besondere Beachtung wird Maßnahmen zur Förderung eines verantwortungsvollen Managements der Fischerei- und anderer Meeresressourcen, dem Schutz sensibler Meereshabitate und dem Management der Küstengebiete (d.h. zur Unterstützung eines nachhaltigen Tourismus) geschenkt.

In dem Maße, wie die EU-Meerespolitik Gestalt annimmt, müssen regionale Analysen vorgenommen werden, um zu ermitteln, welche besonderen Initiativen - kollektiver oder individueller Art - gegenüber den EU-Nachbarn zu ergreifen sind. Hierbei muss den Arbeiten bestehender Organisationen Rechnung getragen werden.

Welche regionalen Besonderheiten sind bei der EU-Meerespolitik zu berücksichtigen?

Auf welche Weise sollen maritime Themen stärker in die Nachbarschaftspolitik und die Entwicklungspolitik der EU einbezogen werden?

6. AUFWERTUNG DES EUROPÄISCHEN MARITIMEN ERBES UND FESTIGUNG DER EUROPÄISCHEN MARITIMEN IDENTITÄT

Die europäischen Bürger wachsen auf mit Erzählungen über große Forschungsreisende, die als erste begriffen haben, dass die Erde rund ist und Kontinente hat. Viele Menschen verbringen ihre Ferien am Meer, lieben Fischerhäfen, kosten Meeresfrüchte und lieben Spaziergänge am Strand. Andere beobachten brütende Seevögel oder Wale, wiederum andere fischen. Noch andere restaurieren in ihrer Freizeit alte Holzboote, die sie dann später zu Wasser lassen, oder betrachten im Fernsehen oder Kino Dokumentarfilme über Delfine und Pinguine. Wieder andere sind im Bereich der Seeversicherung tätig, als Fischer, als Hafenkommandanten oder in einem Fremdenverkehrsamt einer Küstenstadt.

Aber wie viele Menschen sind sich darüber im klaren, dass all diese Tätigkeiten miteinander verbunden sind? Wie viele sind sich dessen bewusst, dass sie Bürger eines maritimen Europas sind? Zu wenige, wenn man den Diskussionen im Rahmen dieses Gründbuchs glauben darf.

---

126 Ministerkonferenz über die nachhaltige Entwicklung der Mittelmeerfischerei, Venedig, 25.-26.11.2003, http://ec.europa.eu/fisheries/news_corner/autres/conf_med03_en.htm.

Dies überrascht nicht. Zwar zeigen die Aquarien die ganze Schönheit und Magie des Lebens in den Meeren, aber selten wird tatsächlich etwas gesagt über die Fragilität der Ozeane, die Tätigkeiten, die sie bedrohen, und die Anstrengungen, die zu ihrer Rettung unternommen werden. Maritime Museen können dazu beitragen, die Leistungen der Vergangenheit zu verstehen, aber sie haben Schwierigkeiten, die fortgeschrittene Technik zu vermitteln, die maritime Tätigkeiten heute kennzeichnet. Vereinigungen, die die Traditionen der Vergangenheit lebendig halten, stellen oft nicht die Verbindung zu der kommerziellen Realität der Gegenwart her, ganz zu schweigen vom künftigen Potenzial der Ozeane. Nach Auffassung der Kommission kann viel erreicht werden, wenn die gemeinsame Identität bei denen gefördert wird, die ihren Lebensunterhalt durch maritime Aktivitäten verdienen oder deren Lebensqualität stark mit dem Meer verbunden ist. Hierdurch kann das Verständnis für die Zusammenhänge und die Bedeutung der Meere für den Menschen gefördert werden.

Dies kann auch dazu beitragen, dass die wichtige Rolle der Meere und Ozeane und der Beitrag der maritimen Tätigkeiten zu unserer Wirtschaft und damit zu unserem Wohlstand besser verstanden wird. Im Ergebnis kann dies zu einer besseren Wahrnehmung der maritimen Tätigkeiten, zur Anerkennung ihres Potenzials und zu einem größeren Interesse an einer beruflichen Tätigkeit in diesem Bereich führen. Letzterer Punkt ist sehr wichtig. Alle maritimen Bereiche müssen für hochqualifizierte Arbeitnehmer attraktiv sein. Es gibt Anzeichen dafür, dass das Bild von maritimen Berufen recht unklar und häufig negativ ist. Die Bedingungen an Bord von Fischerei- und Containerschiffen gelten als hart.

Insgesamt hat das Bild des Seeverkehrs unter der negativen Berichterstattung im Zusammenhang mit Öltankerunfällen gelitten. Wesentliche Verbesserungen im Bereich der Sicherheit blieben praktisch unbemerkt. Daher ist es notwendig, die große Öffentlichkeit besser über maritime Angelegenheiten zu informieren.

Die Entstehung eines Identitätsgefühls könnte eine indirekte Auswirkung der Beteiligung aller Akteure am Prozess der maritimen Planung sein. Aber es kann auch durch den Privatsektor und den Staat gefördert werden. Sektorale Verbände, die alljährlich Tagungen über bewährte Verfahren organisieren, könnten auch Vertreter anderer Wirtschaftszweige einladen. Die Seeverkehrsunternehmen können beispielsweise Ereignisse wie „Jubilee Sailing Trust“ sponsern[127]. Die Hersteller von maritimen Ausrüstungen können Museen dabei unterstützen, dass bei Ausstellungen auch die moderne Technik berücksichtigt wird. Fischereitraditionen könnten Eingang finden in Fremdenverkehrsaktionen. Die Kommission ist überzeugt, dass solche Initiativen dem ganzen maritimen Sektor zugute kommen, und hofft, dass solche Aktionen vermehrt stattfinden.

Die EU könnte Preise vorsehen, mit denen bewährte Verfahren bei der konkreten Umsetzung des Grundsatzes der Integration maritimer Tätigkeiten ausgezeichnet werden, und die in verschiedenen Kategorien gewährt werden: Unternehmen, NGO, örtliche Behörden und Bildungseinrichtungen. Wie die „European Maritime Heritage“ (EMH) vorschlägt, muss die EU bei der Analyse der legislativen Hindernisse bei der Verwirklichung der Ziele im maritimen Bereich besondere

127 http://www.jst.org.uk/

Beachtung denen schenken, die die Tätigkeiten zur Förderung bestimmter Aspekte des maritimen Erbes und der maritimen Identität hemmen[128]. Die Union kann Gemeinschaftsmittel einsetzen, um die Küstenregionen darin zu unterstützen, die für den Schutz des maritimen Erbes erforderlichen Einrichtungen zu schaffen.

Die Datenbank „EU-Atlas der Meere" sollte auch ein Verzeichnis der archäologischen Stätten unter Wasser enthalten. Der Atlas selbst stellt ein wichtiges pädagogisches Instrument für Schulen und Universitäten dar, der auch im Rahmen von Privatinitiativen wie „ProSea" verwendet werden kann, deren Ziel es ist, Schulungen zur Meeresumwelt für Studenten und Angehörige der maritimen Berufe zu veranstalten. Generell können Schulungen zu mehreren Zwecken nützlich sein, beispielsweise um die Komplexität der Ozeane und der maritimen Tätigkeiten zu erklären, an die wichtige Rolle Europas hierbei zu erinnern, die Bedeutung der maritimen Wirtschaft und das Interesse und den Professionalismus der Beschäftigung in diesem Sektor verstehen zu können und das Verantwortungsbewusstsein für die Erhaltung der immensen Ressourcen der Ozeane zu fördern.

Es muss ein Aktionsprogramm für die EU-Maßnahmen zur Förderung von Synergien zwischen den Tätigkeiten in den Mitgliedstaaten, den Regionen bzw. des Privatsektors und mit den zahlreichen Tätigkeiten des Europarats ausgearbeitet werden. Die Mitgliedstaaten sollen aufgefordert werden, das UNESCO-Übereinkommen über den Schutz des im Meer befindlichen kulturellen Erbes und das Europäische Übereinkommen über den Schutz des archäologischen Erbes[129] zu unterzeichnen sowie die Lehrpläne überprüfen zu lassen, um zu ermitteln, wie diese der maritimen Dimension Europas besser Rechnung tragen können. Wenn sich die Europäer der Zusammenhänge und Wechselwirkungen zwischen den Meeren und Ozeanen und den zahlreichen maritimen Tätigkeiten besser bewusst werden, ist es nicht nur leichter, eine entsprechende Politik auszuarbeiten und neue Möglichkeiten zu sondieren und zu nutzen, sondern auch ein gemeinsames Bild von der Bedeutung der Meere in unserem Leben und vom Reichtum dieses Erbes zu erhalten, auf dem wir eine viel versprechende maritime Zukunft aufbauen können.

In *Europa Nostra* heißt es zu recht: *Die Kontinuität zwischen Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft muss in Europa nationale und regionale Strategien sowie Politiken und Aktionen zum kulturellen Patrimonium inspirieren*[130].

Welche Maßnahmen muss die EU treffen, um das maritime Erbe und pädagogische Maßnahmen in diesem Bereich zu fördern und zum Entstehen einer maritimen Identität beizutragen?

7. DER FOLGENDE SCHRITT: DER KONSULTATIONSPROZESS

Die Kommission ist sich dessen bewusst, dass dieses Grünbuch eine große Zahl von Aktivitäten und Politikbereichen betrifft, die bisher gesondert behandelt wurden. Der

128 European Maritime Heritage (EMH), Beitrag zum Grünbuch.

129 Europäisches Übereinkommen über den Schutz des archäologischen Erbes (überarbeitet), Valletta, 16.1.1992.

130 Europa Nostra, Beitrag zum Grünbuch.

Gedanke an eine integrierte Analyse der maritimen Tätigkeiten im Hinblick auf eine koordinierte Aktion ist neu.

Es wird eine Weile dauern, bis diese neuen Ideen in vollem Umfang verstanden und akzeptiert werden. Die Kommission ist sich bei den Arbeiten zu diesem Grünbuch dessen bewusst geworden, dass hier viele neue Themen angesprochen werden und neue Kompetenzen erforderlich sind.

Die Kommission hofft, dass dieses Grünbuch das Startsignal für eine umfassende öffentliche Debatte sowohl über den Grundsatz der Annahme eines globalen Konzepts für die Meerespolitik durch die EU als auch über zahlreiche Aktionsvorschläge ist. Für die weiteren Arbeiten benötigt sie die Stellungnahmen aller Beteiligten; in den kommenden 12 Monaten wird sie sich vor allem die Zeit nehmen, diese anzuhören.

Der Konsultationsprozess geht am 30. Juni 2007 zu Ende. Vor Ende 2007 wird die Kommission dem Rat und dem Parlament eine Mitteilung mit den Schlussfolgerungen dieses Konsultationsprozesses sowie Vorschläge für die Zukunft unterbreiten.

Der Strom der menschlichen Geschäfte wechselt:
Nimmt man die Flut wahr, führt sie zum Glück;
versäumt man sie, so muss die ganze Reise des Lebens
sich durch Not und Klippen winden.
William Shakespeare: Julius Caesar. 4. Akt, 3. Sz.

Grünbuch über die künftige Meerespolitik der EU

Konsultationszeitraum: 7. Juni 2006 – 30. Juni 2007

Beiträge sind zu senden an:

Europäische Kommission – Task Force Meerespolitik
"Grünbuch über die Meerespolitik"
B-1049 Brüssel
ec-maritime-green-paper@ec.europa.eu

Website: *http://ec.europa.eu/maritimeaffairs*