



Brüssel, den 8. Juni 2017
(OR. en)

9976/17

MAR 123
TRANS 250
COMPET 476
CLIMA 169
MI 477
ENV 578
FISC 123
OMI 32

BERATUNGSERGEBNISSE

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Delegationen
Nr. Vordok.:	9331/17 MAR 102 TRANS 185 COMPET 418 CLIMA 136 MI 430 ENV 515 FISC 109 OMI 29
Betr.:	Schlussfolgerungen des Rates zum Thema "Prioritäten für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2020: Wettbewerbsfähigkeit, Reduzierung der CO ₂ -Emissionen, Digitalisierung im Hinblick auf globale Vernetzung, einen effizienten Binnenmarkt und ein maritimes Cluster von Weltrang" – Schlussfolgerungen des Rates (8. Juni 2017)

Die Delegationen erhalten in der Anlage die Schlussfolgerungen des Rates zum Thema "Prioritäten für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2020: Wettbewerbsfähigkeit, Reduzierung der CO₂-Emissionen, Digitalisierung im Hinblick auf globale Vernetzung, einen effizienten Binnenmarkt und ein maritimes Cluster von Weltrang", die der Rat auf seiner 3545. Tagung vom 8. Juni 2017 angenommen hat.

SCHLUSSFOLGERUNGEN DES RATES

zum Thema

"Prioritäten für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2020: Wettbewerbsfähigkeit, Reduzierung der CO₂-Emissionen, Digitalisierung im Hinblick auf globale Vernetzung, einen effizienten Binnenmarkt und ein maritimes Cluster von Weltrang"

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

GESTÜTZT AUF

- die Schlussfolgerungen des Rates zum Thema "Zwischenbewertung der Seeverkehrspolitik der EU bis 2018 und Ausblick auf 2020" vom 5. Juni 2014¹;
- den Bericht der Kommission über die Umsetzung der Seeverkehrspolitik 2009-2018² –

BEGRÜSST das vom maltesischen Vorsitz am 29. März 2017 in Valletta (Malta) erfolgreich veranstaltete informelle Treffen der für den Seeverkehr zuständigen Minister, auf dem politische Prioritäten für die Seeverkehrspolitik der EU im Hinblick auf die Unterstützung der Seeverkehrsindustrie, die für das Wohlergehen der EU von entscheidender Bedeutung ist, festgelegt wurden;

WEIST AUF die entscheidende Bedeutung der Schifffahrt und damit zusammenhängender Dienstleistungen für die Wirtschaft der Europäischen Union und die Lebensqualität der europäischen Bürgerinnen und Bürger aufgrund der Schaffung von Arbeitsplätzen, der grundlegenden Bedeutung für die Stärkung der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit Europas und des Beitrags zum BIP der Europäischen Union und der Schifffahrt als Katalysator für das maritimes Cluster der EU HIN;

BEKRÄFTIGT, dass der europäische Seeverkehrssektor vor großen Herausforderungen steht und weitere Maßnahmen erforderlich sind, um für eine attraktive und intelligente, sichere, soziale und nachhaltige qualitätsorientierte Schifffahrt zu sorgen und diese weiterzuentwickeln;

¹ Dok. 10041/14.

² Dok. 12829/16.

BETONT, dass die in der Erklärung von Valletta festgelegten politischen Prioritäten im künftigen Arbeitsprogramm der Kommission und seinen übergeordneten Prioritäten für den Zeitraum bis 2020 umfassend berücksichtigt werden sollten;

DEMENTSPRECHEND

1. BILLIGT er den Inhalt der "Erklärung von Valletta" zu den "Prioritäten für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2020: Wettbewerbsfähigkeit, Reduzierung der CO₂-Emissionen, Digitalisierung im Hinblick auf globale Vernetzung, einen effizienten Binnenmarkt und ein maritimes Cluster von Weltrang" und WÜRDIGT die Erklärung als wesentlichen Bestandteil der Seeverkehrspolitik der EU bis 2020;
2. APPELLIERT er an die Kommission und die Mitgliedstaaten, in enger Kooperation mit anderen Organen und Einrichtungen der EU und mit der Industrie und den Sozialpartnern zusammenzuarbeiten, um geeignete Initiativen zu ergreifen und Etappenziele festzulegen und sich dabei im Hinblick auf die Weiterentwicklung und Umsetzung der Seeverkehrspolitik der EU bis 2020 auf die "Erklärung von Valletta" zu stützen.

Ministererklärung zum Thema

"Prioritäten für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2020: Wettbewerbsfähigkeit, Reduzierung der CO₂-Emissionen, Digitalisierung im Hinblick auf globale Vernetzung, einen effizienten Binnenmarkt und ein maritimes Cluster von Weltrang"

(Erklärung von Valletta)

DIE FÜR SEEVERKEHR ZUSTÄNDIGEN MINISTER DER EU –

GESTÜTZT AUF

- die Schlussfolgerungen des Rates zum Thema "Zwischenbewertung der Seeverkehrspolitik der EU bis 2018 und Ausblick auf 2020" vom 5. Juni 2014³;
 - den Bericht der Kommission über die Umsetzung der Seeverkehrspolitik 2009-2018⁴ –
- A. IN WÜRDIGUNG der Bedeutung einer Einbeziehung der Interessenträger und des Dialogs mit ihnen als entscheidendes Element für die Erfüllung und Weiterentwicklung einer Seeverkehrsstrategie für die Zeit nach 2018; UNTER BERÜCKSICHTIGUNG der Beratungen auf der Seeverkehrskonferenz auf Minister- und Interessenträgerebene vom 28. März 2017 in Malta;
- B. UNTER HINWEIS AUF die weiterhin geltenden Ziele der EU und ihrer Mitgliedstaaten zur Gewährleistung eines hohen und einheitlichen Niveaus der Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr;
- C. UNTER HINWEIS AUF den erheblichen Beitrag des Seeverkehrs und der damit verbundenen Tätigkeiten, einschließlich Häfen, zur europäischen Wirtschaft durch Wertschöpfung und Schaffung von Arbeitsplätzen in sämtlichen Küstengebieten der Union und IN KENNTNIS der ernsthaften wirtschaftlichen Herausforderungen, denen der Schifffahrtssektor gegenübersteht;
- D. IN BETONUNG der Notwendigkeit der Schaffung eines europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen und eines seegestützten Verkehrssystems und einer seegestützten Logistikkette, die den Anforderungen des 21. Jahrhunderts entsprechen, in BEKRÄFTIGUNG, dass der Seeverkehr von entscheidender Bedeutung für die Verbindungen zwischen den peripheren und auf Inseln gelegenen geografischen Gebieten mit dem Rest Europas ist;

³ Dok. 10041/14.

⁴ Dok. 12829/16.

- E. IN ANERKENNUNG der besonderen Notwendigkeit einer wirksamen Bewältigung der Herausforderungen bezüglich der Erreichbarkeit von Inseln, abgelegenen Gebieten und Gebieten in äußerster Randlage und der damit verbundenen Kosten;
- F. IN BEKRÄFTIGUNG des Ziels einer Unterstützung der langfristigen Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Schifffahrtsindustrie und zugehöriger maritimer Industrien auf den Weltmärkten angesichts des zunehmenden internationalen Wettbewerbs;
- G. IN BETONUNG, wie wichtig es ist, die Effizienz des Seeverkehrs und der Logistikketten durch Digitalisierung und Vereinfachung der Verwaltung zu steigern, sowie der erheblichen Chancen, die durch den Datenaustausch geboten werden;
- H. UNTER HINWEIS DARAUF, dass die verbleibenden Hindernisse für den freien Datenverkehr innerhalb des Binnenmarkts beseitigt werden müssen, wie von den Staats- und Regierungschefs in den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 15. Dezember 2016 gefordert; und auch UNTER HINWEIS AUF die Schlussfolgerungen des Rates vom 20. September 2016 zum "eGovernment-Aktionsplan 2016-2020 – Beschleunigung der Digitalisierung der öffentlichen Verwaltung", in denen die zugrunde liegenden Prinzipien ("standardmäßig digital", Grundsatz der einmaligen Erfassung, "standardmäßig interoperabel") des Aktionsplans gebilligt werden;
- I. IN DEM BEWUSSTSEIN, dass die Vereinfachung der Verwaltungsformalitäten für die Schifffahrt und für die Beförderung von Gütern auf dem Seeweg sowie die Notwendigkeit umfassender und interoperabler digitaler Informationsflüsse die Hauptanliegen der Interessenträger der Schifffahrtsindustrie und des Seeverkehrs sind, insbesondere mit Blick auf die Schaffung eines europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen;
- J. ERFREUT DARÜBER, dass das Europäische Parlament und der Rat die Verordnung über Hafendienste angenommen haben, mit der ein Rahmen für die Erbringung von Hafendiensten und gemeinsame Vorschriften für die finanzielle Transparenz der Häfen eingeführt werden;
- K. IN ANERKENNUNG der Herausforderung des globalen Wettbewerbs und der Bedeutung der nationalen Steuersysteme und -regelungen, die auf die Ziele der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr zur Erhaltung gleicher Ausgangsbedingungen und der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Schifffahrt ausgerichtet sind;

- L. UNTER HINWEIS AUF die Schlussfolgerungen des Rates vom 28. Februar 2017 zum Sonderbericht Nr. 23/2016 des Europäischen Rechnungshofs über Investitionen in Häfen⁵;
- M. IN BETONUNG der Rolle internationaler Organisationen wie der IMO und der IAO als wichtige weltweit agierende zuständige gesetzgebende Gremien, die globale Regeln und Normen erlassen;
- N. IN DER ERWÄGUNG, dass die Schifffahrt – als kostenwirksamste Beförderungsmethode für den größten Teil des internationalen Handels – von zentraler Bedeutung für die Erreichung der VN-Ziele für nachhaltige Entwicklung bis 2030 ist;
- O. IN ANERKENNUNG der Notwendigkeit, die Berufe des Seeverkehrs attraktiver für junge Europäer zu gestalten, ein positives Bild zu vermitteln sowie die Qualifikationen und die Ausbildung an technologische Innovationen anzupassen;
- P. IN DER ERKENNTNIS, dass bilaterale und multilaterale Abkommen über den internationalen Seeverkehr sowie Freihandelsabkommen mit strengen Verpflichtungen im Bereich des internationalen Seeverkehrs zunehmend wichtig sind, um vor dem Hintergrund protektionistischer Tendenzen und restriktiver Maßnahmen gleiche Ausgangsbedingungen, den Marktzugang für Schiffe der Unionsreeder⁶ und eine allgemeine Vorhersehbarkeit zu gewährleisten, und die Kommission DARIN BESTÄRKEND, sich für die Einbeziehung des internationalen Seeverkehrs in multilaterale Abkommen, insbesondere im Rahmen der WTO, einzusetzen;
- Q. IN DER ERWÄGUNG, dass der Seeverkehr allgemein als ökologisch nachhaltige und energieeffiziente Methode der Beförderung großer Frachtmengen anerkannt ist, aber das Volumen der internationalen Schifffahrt trotzdem so groß ist, dass sie etwa 2,2 % der weltweiten CO₂-Emissionen verursacht⁷;
- R. UNTER HERVORHEBUNG der Notwendigkeit einer umweltfreundlicheren Schifffahrt, auch in Bezug auf Emissionen von Stoffen, die negative Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt auf lokaler und regionaler Ebene und vor allem in der Nähe von Küstengebieten und Hafenstädten haben;

⁵ Dok. 6693/17.

⁶ Siehe Artikel 1 der Verordnung (EWG) Nr. 4055/86 des Rates vom 22. Dezember 1986 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seeschifffahrt zwischen Mitgliedstaaten sowie zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern (ABl. L 378 vom 31.12.1986, S. 1).

⁷ Dritte Treibhausgas-Studie der IMO von 2014.

- S. IN BEKRÄFTIGUNG, dass der Klimawandel und der Umweltschutz ein globales Vorgehen erfordern, insbesondere im Zusammenhang mit Maßnahmen des Schifffahrtsektors;
- T. ERFREUT über die auf der 70. Tagung des MEPC der IMO erzielten Fortschritte:
- Festlegung des 1. Januar 2020 als Datum des Inkrafttretens der weltweiten Obergrenze von 0,5 % für Schwefel in Schiffskraftstoffen;
 - Annahme eines verbindlichen globalen Datenerhebungssystems für den Kraftstoffverbrauch von Schiffen; und
 - Annahme eines Fahrplans für eine erste umfängliche IMO-Strategie zur Verringerung der Treibhausgasemissionen von Schiffen, die rechtzeitig 2018 verabschiedet werden soll, damit die Fortschritte des Sektors bei der ersten Bestandsaufnahme im Rahmen des Übereinkommens von Paris mitgeteilt werden können;
- U. IN ANERKENNUNG der Arbeit im Rahmen des durch einen Beschluss der Kommission errichteten Europäischen Forums für einen nachhaltigen Schiffsverkehr⁸ —
- I. Wettbewerbsfähigkeit – gleiche Ausgangsbedingungen in Europa und darüber hinaus
1. BETONEN, dass es im Hinblick auf die Entwicklung einer weltweit führenden Seeverkehrsindustrie in Europa entscheidend ist, für stabile, vorhersehbare und wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen auf der Grundlage hoher internationaler Standards für Sicherheit, Gefahrenabwehr, Umwelt und soziale Bedingungen zu sorgen;
 2. WEISEN DARAUF HIN, dass gut vernetzte und moderne Häfen und ein effizienter Kurzstreckenseeverkehr eine entscheidende Rolle dabei spielen, bestehende Industrien und Logistiktätigkeiten zu erhalten und neue anzuziehen, die verschiedenen Regionen innerhalb des Binnenmarkts der Union miteinander zu verbinden und die Ökologisierung des Verkehrs zu unterstützen;

⁸ Beschluss der Kommission vom 24.9.2013 über die Einsetzung der Sachverständigengruppe zur Nachhaltigkeit im Seeverkehr – das Europäische Forum für einen nachhaltigen Schiffsverkehr (European Sustainable Shipping Forum, ESSF), C(2013) 5984 final.

3. FORDERN eine verstärkte Vernetzung im Sinne zuverlässiger, häufiger und nachhaltiger Seeverkehrsverbindungen, um bestehende Lücken zu schließen, Isolation zu verhindern und gleiche Wachstumsmöglichkeiten für Inseln und Gebiete in äußerster Randlage sowie Rand- und Inselregionen zu bieten;
4. BEHARREN DARAUF, dass die Schaffung eines Netzes multimodaler Verkehrskorridore gefördert werden muss, mit denen Industriegebiete, Gebiete in Randlage, isolierte Gebiete und Inselgebiete angebunden werden und die durch moderne Umschlagseinrichtungen, effiziente und nachhaltige Hafeninfrastrukturen, Automatisierungstendenzen und fortschrittliche Technologien innerhalb eines geeigneten rechtlichen und administrativen Rahmens gekennzeichnet sind, und FORDERN die Fortsetzung der diesbezüglichen Arbeiten im Rahmen der Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) und die Fazilität "Connecting Europe" unter optimaler Nutzung der einschlägigen Finanzierungsinstrumente und Zuschüsse;
5. BETONEN, dass der Seeverkehrssektor der EU für künftige Generationen attraktiv gestaltet werden muss, damit vermieden wird, dass das europäische maritime Cluster einen Mangel an qualifiziertem Personal mit der richtigen Mischung von Qualifikationen und Kompetenzen erleidet, und BEKRÄFTIGEN, dass die Bemühungen um die Errichtung gleicher sozialer Ausgangsbedingungen in der Schifffahrt verstärkt werden müssen und dass eine faire Behandlung von Seeleuten durch eine wirksame Anwendung des Seearbeitsübereinkommens der IAO von 2006 und einschlägiger Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern gewährleistet werden muss⁹, UNTERSTÜTZEN Initiativen und Maßnahmen, um eine ausreichende Zahl von Seeleuten in der EU anzuziehen und auszubilden, und UNTERSTREICHEN daher die Notwendigkeit, internationale Standards zur Sicherstellung guter Arbeits- und Lebensbedingungen zu fördern und durchzusetzen;
6. ERKENNEN insbesondere AN, welche Vorteile es hat, wenn mehr Frauen im Verkehrssektor beschäftigt sind, und BETONEN die Notwendigkeit, den Anteil von Frauen im Seeverkehrssektor zu steigern;
7. APPELLIEREN an die Sozialpartner, gemeinsame Initiativen und attraktive soziale Bedingungen zur Förderung der Beschäftigung europäischer Seeleute zu ermitteln und zu entwickeln und die Attraktivität des Sektors zu steigern, z. B. durch die Erleichterung der Verwendung moderner Kommunikationsmittel, einschließlich des Internetzugangs an Bord;

⁹ Richtlinie 2009/13/EG des Rates vom 16. Februar 2009 zur Durchführung der Vereinbarung zwischen dem Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) über das Seearbeitsübereinkommen 2006 und zur Änderung der Richtlinie 1999/63/EG (ABl. L 124 vom 20.5.2009, S. 30).

8. **BETONEN**, wie wichtig es ist, einen multilateralen, regionalen und bilateralen Dialog, eine engere Zusammenarbeit und den Austausch bewährter Verfahren im Bereich des Seeverkehrs auf internationaler Ebene im Hinblick auf gleiche Ausgangsbedingungen zu fördern;
 9. **FORDERN** die Kommission **AUF**, ihre Bemühungen auf allen Ebenen um weltweit gleiche Ausgangsbedingungen zu intensivieren und gleichzeitig die Rahmenbedingungen für einen leichteren Zugang zu den Märkten von Regionen mit zunehmendem wirtschaftlichem Potenzial zu schaffen;
 10. **ERMUTIGEN** die Mitgliedstaaten und die Kommission, weiterhin für transparente, weltweit verbindliche und technologisch fortgeschrittene Normen einzutreten, die den Wettbewerb nicht verzerren, und dabei internationale Lösungen anzustreben;
 11. **BEKRÄFTIGEN** den zusätzlichen Nutzen der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr und die Notwendigkeit eines stabilen Rahmens für die Besteuerung im Einklang mit diesen Leitlinien, um weltweit gleiche Ausgangsbedingungen für die EU-Schifffahrt zu erhalten, die Qualität und Attraktivität der Flaggen der EU-Mitgliedstaaten weiter zu steigern und Voraussetzungen zu schaffen, unter denen die Schifffahrt einen wirksamen Beitrag zur EU-Wirtschaft leisten kann;
 12. **WEISEN AUF** die Schlussfolgerungen des Rates vom 28. Februar 2017 zum Sonderbericht Nr. 23/2016 des Europäischen Rechnungshofs über Investitionen in Seehäfen **HIN**, in denen mehrere Punkte im Zusammenhang mit Seehäfen hervorgehoben werden, einschließlich der Leitlinien für staatliche Beihilfen für Seehäfen, der Weiterentwicklung einer Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung für bestimmte Investitionen in Häfen, der Notwendigkeit von mehr Finanzmitteln für die Häfen, der besonderen Natur der Hafeninfrastruktur und der vollständigen Integration der Häfen in das TEN-V-Netz;
- II. Digitalisierung
13. **WEISEN DARAUF HIN**, dass der "Blaue Gürtel" vollständig und rasch umgesetzt werden muss, auch durch eine harmonisierte elektronische Ladungserklärung (das "e-Manifest"), und **ERSUCHEN** die Kommission, die Interessenträger regelmäßig über dessen Umsetzung und Wirksamkeit zu informieren;

14. BEGRÜSSEN und UNTERSTÜTZEN die Arbeit an den Spezifikationen für das e-Manifest, die von der Kommission zusammen mit den Mitgliedstaaten, der Industrie und der EMSA ausgearbeitet werden;
15. UNTERSTREICHEN die Mängel, die in den von der Kommission in Bezug auf die REFIT-Bewertung der Richtlinie über Meldeformalitäten vorgelegten vorläufigen Ergebnissen ermittelt wurden;
16. ERSUCHEN die Kommission, im Anschluss an die Überprüfung der Richtlinie über Meldeformalitäten angemessene Folgemaßnahmen vorzuschlagen, unter anderem mittels Einführung des e-Manifests durch ein harmonisiertes Single-Window-Umfeld für den europäischen Seeverkehr, um einen europäischen Seeverkehrsraum ohne Grenzen einzurichten und die Effizienz und Attraktivität des Seeverkehrssektors zu verbessern;
17. ERKENNEN AN, dass es wichtig ist, den Datenaustausch anzuregen und die Bedingungen für die Zugänglichkeit und Verfügbarkeit von Daten für alle Parteien zu präzisieren, um die Logistikketten zu optimieren und den multimodalen Verkehr in Europa und auf internationaler Ebene zu fördern, und BEGRÜSSEN daher insbesondere zu diesem Zweck durchgeführte Initiativen für intelligente Häfen und andere Initiativen wie das Forum für die Digitalisierung in Verkehr und Logistik;
18. NEHMEN KENNTNIS von dem Automatisierungspotenzial, das mit der Digitalisierung einhergeht und eine Verringerung des Kraftstoffverbrauchs, mehr Effizienz und optimierte Frachtströme in der Logistik bietet und gleichzeitig für mehr Sicherheit und Umweltfreundlichkeit des Seeverkehrssektors der EU sorgt; HEBEN deshalb HERVOR, wie wichtig es ist, die Weiterentwicklung digitaler Lösungen und fortgeschrittener maritimer Technologien zu ermöglichen sowie die Nutzung offener Daten zu fördern, unter Berücksichtigung der Notwendigkeit eines aktuellen Rechtsrahmens, der die Entwicklung digitaler Lösungen ermöglicht;
19. BEKRÄFTIGEN, dass das Konzept der Digitalisierung und elektronischen Überprüfung von Zeugnissen für Schiffe und Besatzungsmitglieder auf internationaler Ebene weiter gefördert werden muss, und REGEN dazu AN, die Zeugnisse elektronisch verfügbar zu machen;

- III. Reduzierung der CO₂-Emissionen und Verringerung der Luftverschmutzung
20. ERSUCHEN die Mitgliedstaaten, gemeinsam mit der Kommission darauf hinzuwirken, dass im Jahr 2018 eine ehrgeizige erste Strategie der IMO zur Verringerung der Treibhausgasemissionen von Schiffen angenommen wird, die dem Ziel des Übereinkommens von Paris, den Temperaturanstieg deutlich unter 2 °C zu halten, Rechnung trägt und auch weitere kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen zur Festlegung des Beitrags des Schiffsverkehrs zu den weltweiten Bemühungen um die Verringerung der Treibhausgasemissionen umfasst; ERSUCHEN zu diesem Zweck die Mitgliedstaaten und die Kommission, im Hinblick auf die Annahme einer ehrgeizigen Strategie im Frühjahr 2018 den Kontakt zu Drittländern und zur Industrie zu suchen, den Kapazitätsaufbau zu unterstützen, wozu auch Initiativen zählen, mit denen der Nutzen der Reduzierung der CO₂-Emissionen im Schifffahrtssektor aufgezeigt wird, sowie Forschung und Investitionen zu fördern, sodass kein Land bei der Bekämpfung des Klimawandels zurückgelassen wird;
21. FORDERN die Kommission AUF, sobald der Rechtsrahmen für das globale System festgelegt ist, eine Änderung der MRV-Verordnung der EU zur Angleichung an eine internationale Übereinkunft vorzuschlagen;
22. APPELLIEREN an die Kommission und die Mitgliedstaaten, für eine wirksame Durchsetzung der regionalen und globalen Vorschriften über Schiffsemissionen zusammenzuarbeiten, und BEKRÄFTIGEN die Bedeutung eines Austauschs einschlägiger Daten über die Einhaltung dieser Vorschriften;
23. UNTERSTÜTZEN die Initiativen der Kommission zur Förderung der Nutzung alternativer Energieträger und Kraftstoffe für die Schifffahrt, insbesondere die harmonisierten Normen für LNG-Bunkeranschlüsse und Verfahren für das Bunkern von LNG in europäischen Häfen, mit denen die Umweltleistung des Sektors verbessert und ein Beitrag zur Erfüllung der weltweiten Anforderungen im Bereich der Emissionen, insbesondere der von der IMO angenommenen Grenzwerte für Schwefelemissionen, geleistet werden soll;

24. BEGRÜSSEN das Programm "Green Shipping Guarantee" im Hinblick auf die wirksame Bewältigung der Herausforderungen im Zusammenhang mit der Finanzierung von Investitionen, die zur Verbesserung der Umweltleistung des europäischen Schifffahrtssektors und seiner Wettbewerbsfähigkeit beitragen, und UNTERSTÜTZEN die Arbeit der Kommission zur Förderung der Rolle der Häfen bei der Ökologisierung des Seeverkehrs, und UNTERSTREICHEN die Notwendigkeit einer finanziellen Unterstützung für Investitionen wie landseitiger Strom oder andere Bunkerinfrastrukturen für alternative Kraftstoffe;
25. ERSUCHEN die Kommission, ihre Initiativen zur Unterstützung des Seeverkehrssektors bei optimaler Nutzung der verfügbaren finanziellen und wirtschaftlichen Anreize auf Ebene der Union, der Mitgliedstaaten und der Häfen zur Verbesserung der ökologischen Nachhaltigkeit des Sektors fortzusetzen, einschließlich der Nutzung von Forschungsmitteln für Technologien, die ihre Marktvalidierung in bis zur Jahrhundertmitte angelegten Investitionszyklen erreichen;
26. BEKRÄFTIGEN die entschiedene Unterstützung der sicheren und umweltfreundlichen Schifffahrt in polaren Gewässern und anderen gefährdeten Meeresgebieten und UNTERSTREICHEN, dass der Polarkodex der IMO wirksam umgesetzt werden muss.
