



RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION

Brüssel, den 23. Mai 2014
(OR. en)

10041/14

MAR 95
TRANS 278

BERICHT

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Rat

Nr. Vordok.: 9808/14 MAR 92 TRANS 271

Betr.: Schlussfolgerungen des Rates zum Thema Zwischenbewertung der Seeverkehrspolitik der EU bis 2018 und Ausblick auf 2020
– *Annahme*

Einleitung

1. Am 7. Mai 2014 hat der Vorsitz ein informelles Treffen der für den Seeverkehr zuständigen Minister zum Thema "Zwischenbewertung der Seeverkehrspolitik der EU bis 2018 und Ausblick auf 2020" abgehalten. Auf dem Treffen unterstützten die Minister die Athener Erklärung¹.
2. Auf der Grundlage der Athener Erklärung hat der Vorsitz einen Entwurf von Schlussfolgerungen des Rates erstellt.

¹ Siehe Anhang der Anlage.

3. Dieser Entwurf ist von der Gruppe "Seeverkehr" in ihrer Sitzung vom 20. Mai 2014 geprüft worden. Die Gruppe hat den Schlussfolgerungen mit einigen geringfügigen Änderungen zugestimmt.
4. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter hat den Entwurf der Schlussfolgerungen am 23. Mai 2014 geprüft und gebilligt und beschlossen, ihn dem Rat zur Annahme vorzulegen.

Fazit

7. Der Rat wird ersucht, die in der Anlage enthaltenen Schlussfolgerungen des Rates zu prüfen und anzunehmen.
-

Entwurf

Schlussfolgerungen des Rates

zum Thema "Zwischenbewertung der Seeverkehrspolitik der EU

bis 2018 und Ausblick auf 2020"

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

GESTÜTZT AUF

- die Mitteilung der Kommission über die strategischen Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018²;
- die Schlussfolgerungen des Rates vom 30. März 2009 zur Mitteilung der Kommission über die strategischen Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018³;

IN WÜRDIGUNG des vom griechischen Vorsitz am 7. Mai 2014 in Griechenland erfolgreich veranstalteten informellen Treffens der für den Seeverkehr zuständigen Minister, auf dem der Überprüfung der Seeverkehrspolitik der EU im Hinblick auf die Unterstützung der Seeverkehrsindustrie, die für das Wohlergehen der EU von entscheidender Bedeutung ist, politische Priorität eingeräumt wurde;

UNTER BESONDEREM HINWEIS darauf, dass die in der Athener Erklärung festgelegten politischen Prioritäten im künftigen Arbeitsprogramm der Kommission und seinen übergeordneten Prioritäten für den Zeitraum von 2015 bis 2019 umfassend berücksichtigt werden sollten –

² Dok. 5779/09.

³ Dok. 7866/09.

VERABSCHIEDET DAHER FOLGENDE SCHLUSSFOLGERUNGEN: Er

1. UNTERSTÜTZT den Inhalt der "Athener Erklärung" zum Thema "Zwischenbewertung der Seeverkehrspolitik der EU bis 2018 und Ausblick auf 2020" und WÜRDIGT die Erklärung als substanzialen Bestandteil der Seeverkehrspolitik der EU bis 2020;
2. ERSUCHT die Kommission, die Zwischenbewertung der Umsetzung der Seeverkehrspolitik der EU möglichst bald vorzulegen, und APPELLIERT in diesem Zusammenhang an die Kommission und die Mitgliedstaaten, auf EU- und auf internationaler Ebene in enger Kooperation mit anderen Organen und Einrichtungen der EU weiterhin 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 "Athener Erklärung" zu stützen.

ANHANG DER ANLAGE

Athener Erklärung

"Zwischenbewertung der Seeverkehrspolitik der EU bis 2018 und Ausblick auf 2020"

UNTER BERÜKSICHTIGUNG des Umstands, dass die EU sowohl für den Handel innerhalb der Union als auch für ihren Außenhandel in hohem Maße vom Seeverkehr abhängig ist, da 75 % der Ein- und Ausfuhren der Union und 37 % des Handels innerhalb der Union über Seehäfen abgewickelt werden⁴, und die Seeverkehrsindustrie ein hochmobil Industriezweig ist, der einem immer schärferen Wettbewerb aus Drittländern ausgesetzt ist;

UNTER HINWEIS DARAUF, dass der Seeverkehr und verwandte Dienste einen erheblichen Beitrag zur europäischen Wirtschaft und zur Lebensqualität der europäischen Bürger leisten, da sie Arbeitsplätze schaffen und von wesentlicher Bedeutung für die europäische Wettbewerbsfähigkeit sind; IN ANBETRACHT der Tatsache, dass derzeit 5,4 Millionen Menschen in der blauen Wirtschaft der EU tätig sind, die eine Bruttowertschöpfung von fast 500 Mrd. EUR pro Jahr ausmacht; IN ANERKENNUNG des Potenzials des Meeres- und Küstentourismus für Wirtschaftswachstum und Beschäftigung;

IN DEM BEWUSSTSEIN, dass der Seeverkehr einen Schlüsselfaktor für eine sichere EU-Transportkette darstellt, insbesondere mit Blick auf die Einfuhr von Energie und Rohstoffen;

IN BEKRÄFTIGUNG dessen, dass der europäische Seeverkehrssektor vor großen Herausforderungen steht und weitere Maßnahmen erforderlich sind, um für eine attraktive, sichere und nachhaltige qualitätsorientierte Schifffahrt zu sorgen und diese weiterzuentwickeln sowie offene Seeverkehrsmärkte und den Zugang zum Frachtverkehr ohne Beschränkungen zu gewährleisten; UNTER BESONDEREM HINWEIS darauf, dass der europäische Seeverkehr angesichts verschärfter Umweltauflagen vor großen Herausforderungen steht;

⁴

COM (2012) 0494 final.

UNTER BETONUNG des Umstands, dass die Befähigung von Seeleuten sowie angemessene Beschäftigungsbedingungen und -rechte eine wesentliche Vorbedingung für den globalen Seehandel sind und die Umsetzung des IAO-Seearbeitsübereinkommens von 2006 und des IAO-Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW) in der durch die Änderungen von Manila von 2010 geänderten Fassung ein wichtiger Schritt hin zur Schaffung eines einheitlichen und durchsetzbaren Rahmens für die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord von Schiffen und den Schutz der Gesundheit, die Sicherheit und die Befähigungsnormen von Seeleuten ist und somit einen erheblichen Beitrag zu einem positiveren Image der Seeverkehrsberufe und zur Anwerbung von Seeleuten leistet;

IN ANERKENNUNG der Bedeutung eines stabilen und innovationsfreundlichen Rechtsrahmens, der die Wettbewerbsfähigkeit der Flotten der EU-Mitgliedstaaten gewährleistet, Rechtssicherheit für Investitionen bietet und maritime Tätigkeiten in den EU-Mitgliedstaaten im Kontext liberalisierter internationaler Seeverkehrsdiensleistungen fördert;

IN DER ERWÄGUNG, dass die Europäische Union bereits bedeutende Fortschritte im Bereich der Sicherheit des Seeverkehrs sowie der Sicherheit und des Schutzes der Meeresumwelt erzielt hat und die Mitgliedstaaten daher ihr Augenmerk in erster Linie auf die wirksame Umsetzung der internationalen Übereinkünfte und des Besitzstands der EU im Seeverkehr richten sollten;

IN WÜRDIGUNG des Umstands, dass auf internationaler Ebene – insbesondere im Rahmen der IMO und der IAO – vereinbarte Regeln und Übereinkünfte und ihre weltweite Ratifizierung, wirksame Umsetzung und Durchsetzung erforderlich sind, um weltweit einheitliche Wettbewerbsbedingungen für sichere und umweltfreundliche Seeverkehrsdiensste zu schaffen und die langfristige Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Industrie der EU sicherzustellen;

IN DEM BEWUSSTSEIN, dass die Umsetzung der internationalen Übereinkünfte in die Zuständigkeit der Staaten fällt und das kommende verbindliche Auditssystem der IMO ein wichtiges Instrument für die Bewertung der Leistungsfähigkeit der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Erfüllung ihrer Verpflichtungen als Flaggen-, Hafen- und Küstenstaaten darstellt;

IN DER ERKENNTNIS, dass der Kurzstreckenseeverkehr eine größere Rolle in der EU spielen muss, um die erforderliche Zugänglichkeit und die Handelsströme auch zwischen dem Festland und den Inseln zu gewährleisten und den Langstreckenverkehr von den Straßen zu verlagern, damit die kapazitäts-, klima- und umweltbezogenen Probleme unter Berücksichtigung der im Verkehrsweißbuch der Kommission von 2011 festgelegten einschlägigen Ziele angegangen werden können⁵; IN ANERKENNUNG der diesbezüglichen wichtigen Rolle des Europäischen Kurzstreckenseeverkehrsnetzes (European Shortsea Network, ESN) und der dieses Netz bildenden Förderzentren für den Kurzstreckenseeverkehr (Shortsea Promotion Centres, SPC);

IN WÜRDIGUNG der Bedeutung der Schaffung eines europäischen Seeverkehrsraums ohne Hindernisse und der Initiative "Blauer Gürtel" als wesentliche Elemente zur Erleichterung des Güterseeverkehrs innerhalb der EU, zur Steigerung der Attraktivität des Kurzstreckenseeverkehrs und zur Förderung des reibungslosen Funktionierens des Binnenmarktes;

UNTER BETONUNG des Umstands, dass effiziente EU-weite digitale Seeverkehrsdienstleistungen, die auf bestehenden Anwendungen, Systemen und Plattformen aufbauen, nötig sind, um die Ziele hinsichtlich der Förderung von Verkehr und Handel zu unterstützen und die Sicherheit und den Umweltschutz zu fördern, und IN WÜRDIGUNG der diesbezüglichen Fortschritte, die durch die Verknüpfung und gegenseitig bereichernden Wechselwirkungen von bei der EMSA angesiedelten Anwendungen wie SafeSeaNet, LRIT, CleanSeaNet und THETIS und generell durch die Entwicklung des gemeinsamen Informationsraums (CISE) erzielt worden sind;

EINGEDENK der Bedeutung der Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Seehäfen, der Verknüpfungen mit dem Hinterland und des multimodalen Verkehrs unter Einbeziehung des Seeverkehrs;

IN ANERKENNUNG des Umstands, dass die Entwicklung des TEN-V-Netzes nach den neuen Leitlinien unter Verwendung von Mitteln der Fazilität "Connecting Europe" Möglichkeiten zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und Innovation der europäischen Seehäfen und zum Ausbau der Seeverbindungen wie der "Meeresautobahnen" eröffnen wird;

UNTER BESONDEREM HINWEIS darauf, dass der Seeverkehr von entscheidender Bedeutung für die Verbindungen zwischen den peripheren und auf Inseln gelegenen geografischen Gebieten mit dem Rest Europas ist;

⁵ Verkehrsweißbuch: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem – KOM (2011) 0144.

UNTER BESONDEREM HINWEIS DARAUF, dass Europa bestrebt ist, seine führende Stellung auf dem Gebiet der maritimen Technologie, Ausrüstung und innovativen maritimen Dienstleistungen zu erhalten und gleichzeitig der entsprechenden Konkurrenz aus anderen Regionen der Welt Rechnung tragen muss;

UNTER HERVORHEBUNG dessen, dass die Kommission zunächst die bisher erzielten Ergebnisse bewerten muss, ehe sie die Zwischenbewertung der Seeverkehrsstrategie der EU vorlegt –

I. *Der europäische Seeverkehr im Kontext globalisierter Märkte*

1. SIND SICH DARIN EINIG, dass die EU und ihre Mitgliedstaaten ihre Bemühungen, freien Zugang zu den Märkten und eine weitere Liberalisierung des Handels mit maritimen Dienstleistungen sicherzustellen, auf bilateraler, plurilateraler und internationaler Ebene weiter verstärken müssen, insbesondere durch Seeverkehrs- oder Freihandelsabkommen auf Gegenseitigkeit, und sich dabei bewusst machen, dass dies der Seeverkehrsindustrie der EU nützen, die wirtschaftliche Entwicklung ankurbeln, unternehmerische Tätigkeit anziehen und Investitionen fördern würde; RUFEN in diesem Zusammenhang die Kommission und die Mitgliedstaaten dazu AUF, alles daran zu setzen, im Zuge der laufenden Verhandlungen über das Abkommen über den Handel mit Dienstleistungen eine höchst anspruchsvolle Vereinbarung für den Seeverkehrssektor zu erreichen;
2. UNTERSTREICHEN, dass es notwendig ist, die EU-Regelung über staatliche Beihilfen im Seeverkehr beizubehalten und weiter zu verstärken, damit für die EU-Schifffahrt im Wettbewerb mit Drittländern weltweit gleiche Wettbewerbsbedingungen geschaffen und erhalten werden; BETONEN, dass eine solche Regelung über staatliche Beihilfen von wesentlicher Bedeutung ist, wenn es darum geht, den europäischen Handel, die Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt und Beschäftigungsmöglichkeiten im maritimen Cluster der EU zu fördern und insbesondere das Ausflaggen und die Auslagerung der EU-Schifffahrt in Drittländer zu verhindern;

II. *Humanressourcen, seemännische Praxis und maritimes Fachwissen*

3. BEKRÄFTIGEN ihre Entschlossenheit, die Beschäftigungssituation im Seeverkehrssektor insgesamt und die Mobilität in Bezug auf Berufslaufbahnen an Land und auf See zu fördern und so die Funktionsweise der maritimen Cluster der EU zu verbessern, durch die Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens der IAO von 2006 gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen, die faire Behandlung von Seeleuten – auch bei Unfällen auf See – zu gewährleisten und für deren Wohlergehen zu sorgen;

4. HEBEN HERVOR, wie wichtig es ist, die in der EU bestehenden Lebens- und Arbeitsbedingungen im Seeverkehr zu bewerten;
5. RUFEN zu weiteren konkreten Maßnahmen zur Verbesserung des maritimen Fachwissens und zur Steigerung der Attraktivität von Berufslaufbahnen in der maritimen Industrie sowohl für Männer wie auch für Frauen unter aktiver Beteiligung aller einschlägigen Akteure AUF, indem die Verbindungen zwischen Ausbildungsbereich und Industrie gefördert, die Mobilität von Arbeitskräften, die Übertragbarkeit von Kompetenzen und die wirksame Durchführung der einschlägigen internationalen Übereinkünfte verbessert werden; BEKRÄFTIGEN in diesem Zusammenhang, dass die Schlussfolgerungen des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) von 2003 und 2005 über die Verbesserung des Ansehens des Seeverkehrs in der Gemeinschaft und die Steigerung der Attraktivität der seemännischen Berufe für junge Menschen weiterhin in jeder Hinsicht relevant sind;
- III. Ein hohes Qualitätsniveau im Seeverkehr als entscheidender Wettbewerbsvorteil*
6. FORDERN die Kommission und die Mitgliedstaaten AUF, auf internationaler Ebene zur Förderung der Sicherheit von Schiffen und des Schutzes menschlichen Lebens auf See als Teil der fortlaufenden Bemühungen zur Erhöhung der Sicherheit beizutragen; HEBEN HERVOR, dass der Besitzstand der EU im Seeverkehr, einschließlich des dritten Maßnahmenpakets für die Seeverkehrssicherheit, in vollem Umfang umgesetzt werden muss;
7. RUFEN die Kommission und die Mitgliedstaaten dazu AUF, der Verbesserung der ökologischen, sicherheitstechnischen und sozialen Leistung des Seeverkehrs auf EU-Ebene und auf internationaler Ebene weiterhin Vorrang einzuräumen und dabei weltweit gleiche Wettbewerbsbedingungen und einen fairen Wettbewerb sicherzustellen und dafür zu sorgen, dass ein qualitätsorientierter Seeverkehr einen Wettbewerbsvorteil verschafft, insbesondere im globalen Seehandel;
8. BETONEN, dass die Umsetzung der ökologischen, sicherheitstechnischen und sozialen Anforderungen, die sich aus EU-internen und internationalen Rechtsinstrumenten ableiten, eine entscheidende Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit eines qualitätsorientierten europäischen Seeverkehrs sind, und FORDERN die Kommission und die Mitgliedstaaten AUF, für die effektive Durchsetzung der einschlägigen Vorschriften zu sorgen;
9. ERSUCHEN die Kommission, die geltenden EU-Rechtsvorschriften für den Seeverkehr regelmäßig zu überprüfen, um vor dem Hintergrund einer besseren Rechtsetzung unnötigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden;

10. BEKRÄFTIGEN, dass Seeräuberei, bewaffnete Überfälle auf See und terroristische Handlungen gegen Seeverkehr und Offshoreanlagen eine ernste Bedrohung für die Sicherheit, den Welthandel, den Seeverkehrs- und Fischereisektor sowie die Weltwirtschaft und vor allem für Leben und Sicherheit auf See darstellen; HEBEN die entscheidende Bedeutung der internationalen Zusammenarbeit auf allen Ebenen zur Bekämpfung dieser Bedrohungen HERVOR und FORDERN NACHDRÜCKLICH DAZU AUF, entsprechende Bemühungen auf EU-Ebene und auf internationaler Ebene zu verstärken; ERSUCHEN in diesem Zusammenhang die Kommission und die Mitgliedstaaten, unter Nutzung der bestehenden Politiken, Strukturen und Instrumente weiter an der Entwicklung einer umfassenden Strategie der Europäischen Union für maritime Sicherheit zu arbeiten;

11. UNTERSTÜTZEN die Nutzung, Weiterentwicklung und Integration der maritimen Überwachungs-, Kontroll-, Ortungs- und Beobachtungssysteme (wie etwa SafeSeaNet, LRIT, CleanSeaNet, Galileo, Copernicus und THETIS) und SEHEN der Weiterentwicklung des gemeinsamen Informationsraums (CISE) ERWARTUNGSVOLL ENTGEGEN, wodurch mit Zusatznutzen ausgestattete maritime Dienste für die EU-Schifffahrt und die EU generell geboten werden sollen, indem die sektorübergreifende Interoperabilität und der Informationsaustausch zwischen den einschlägigen Behörden, Nutzern und Betreibern gefördert wird;

12. RUFEN zu einer engen Zusammenarbeit zwischen den nationalen Behörden der Mitgliedstaaten, der Kommission und den EU-Agenturen – vor allem EMSA und FRONTEX – und den an Küstenwachdiensten beteiligten Stellen (die u.a. durch das Forum der europäischen Küstenwachdienste oder andere regionale Foren für Küstenwachdienste gefördert werden) AUF, um so eine effektive und effiziente Koordinierung zugunsten sichererer, besser geschützter und saubererer Meere zu begünstigen;

13. HEBEN die Bedeutung angemessener Haftungs- und Entschädigungsmaßnahmen im Falle maritimer Vorfälle sowie der Wrackbeseitigung im Einklang mit den geltenden EU-internen und internationalen Rechtsinstrumenten HERVOR;

IV. Zusammenarbeit auf internationaler Ebene

14. BEKRÄFTIGEN ihre Entschlossenheit, innerhalb der IMO und gegebenenfalls anderer internationale Organe wie der IAO und der WTO, durch die Festlegung und Umsetzung international vereinbarter und auf Fakten gestützter Vorschriften und Normen für einen wettbewerbsfähigen, sicheren, wirksamen und umweltfreundlichen Seeverkehr darauf hinzuarbeiten, gleiche Wettbewerbsbedingungen und ein faires Arbeitsumfeld im Seeverkehr zu verwirklichen;

V. Nutzung des vollen Potenzials des Kurzstreckenseeverkehrs und der Seeverkehrsdienste für Unternehmen und Bürger in Europa

15. RUFEN die Kommission und die Mitgliedstaaten dazu AUF, ihre politischen Anstrengungen hinsichtlich der Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs zu verstärken mit dem Ziel, den Fernverkehr von der Straße weg zu verlagern und die nötige Zugänglichkeit sowie die nötigen Handelsströme, einschließlich zwischen Festland und Inseln, zu gewährleisten; und FORDERN angemessene finanzielle Unterstützung, um gegebenenfalls das Angebot an und die Nachfrage nach Kurzstreckenseeverkehrsdiensten zu fördern, insbesondere mittels der Fazilität "Connecting Europe", so dass eine bessere Umweltverträglichkeit des Seeverkehrs, Innovation und die integrierte Entwicklung von Meeresautobahnen ermöglicht werden;
16. UNTERSTREICHEN, dass es wichtig ist, gegebenenfalls finanzielle Unterstützung für die Anpassung von Schiffen an neue Umwelt- und Sicherheitsanforderungen insbesondere im Zusammenhang mit dem Kurzstreckenseeverkehr zu leisten;
17. WEISEN DARAUF HIN, dass die Einrichtung einer geeigneten Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in EU-Häfen, insbesondere für LNG-Betankung, ein vorrangiges Anliegen darstellt;
18. FORDERN zur Entwicklung nachhaltigerer und effizienterer Hafensysteme AUF, um die Umweltverträglichkeit der Häfen weiter zu verbessern und dem stetig steigenden Umfang der Beförderung von Waren und Personen auf dem Seeweg zu begegnen – mit dem Ziel, der Nachfrage von Unternehmen und Verbrauchern in der EU nach einem kostengünstigen und raschen Transport von Tür zu Tür gerecht zu werden; RUFEN die Kommission AUF, Leitlinien für staatliche Beihilfen für Seehäfen im Hinblick darauf zu erlassen, fairen Wettbewerb und einen stabilen rechtlichen Rahmen für Investitionen in Häfen zu gewährleisten;

19. FORDERN eine verbesserte Anbindung, insbesondere durch Seeverbindungen und besseren Hafenzugang, als Bestandteil des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts in Europa, wobei die im Rahmen der derzeitigen finanziellen Vorausschau der EU vorgesehenen Finanzierungsmöglichkeiten vollständig genutzt werden müssen, und KOMMEN insbesondere ÜBEREIN, unter anderem durch die Fazilität "Connecting Europe" und die europäischen Strukturfonds, bessere Verbindungen zu Inseln sowie den Personen- und Güterverkehr auf Langstrecken innerhalb der EU durch qualitätsorientierte Fährdienste und entsprechende Hafenterminals sowie geeignete Hinterlandverbindungen zu Häfen zu fördern, um bestehende Lücken zu schließen, Isolation zu verhindern und kleinen und abgelegenen Inseln sowie Inselmitgliedstaaten gleiche Wachstumsmöglichkeiten zu bieten und den Küstentourismus zu fördern;

20. APPELLIEREN NACHDRÜCKLICH an die Kommission und die Mitgliedstaaten, zur Förderung des Seeverkehrs ihre Arbeit an der weiteren Digitalisierung und Vereinfachung von Verwaltungs- und Betriebsverfahren und der daraus folgenden Verringerung des Verwaltungsaufwands insbesondere durch die vollständige und rasche Umsetzung des "Blauen Gürtels" einschließlich des e-Manifests und der damit verbundenen e-Maritimen-Dienste sowie durch die Entwicklung und den Einsatz der nationalen "Single Windows" gemäß der Richtlinie 2010/65/EU auch unter Berücksichtigung der einschlägigen Entwicklungen der IMO fortzusetzen, um einen europäischen Seeverkehrsraum ohne Grenzen einzurichten und die Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen;

VI. *Europa sollte Weltmarktführer in Meeresforschung und Innovation sein*

21. HEBEN HERVOR, dass es erforderlich ist, die gezielten F&E- und Innovationsbemühungen, einschließlich Demonstrationsvorhaben, zu verstärken, um die weltweite Führungsposition Europas beim nachhaltigen und wettbewerbsfähigen Seeverkehr aufrechtzuerhalten, und UNTERSTÜTZEN die europäische verarbeitende und Schiffbauindustrie, die dem Seeverkehr dazu dient, innovative Lösungen im Hinblick auf sicherere, effizientere und sauberere Schiffe zu finden, wobei sie unterstreichen, dass Horizont 2020 in diesem Zusammenhang ein zentrales Instrument ist.