

16.05.97

Unterrichtung

durch das
Europäische Parlament

**EntschlieÙung zur Mitteilung der Kommission "Auf dem Wege zu
einer neuen Seeverkehrsstrategie"**

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments
- 013435 - vom 13. Mai 1997. Das Europäische Parlament hat die EntschlieÙung
in der Sitzung am 24. April 1997 angenommen.

Stellungnahme des Bundesrates: Drucksache 333/96 (Beschluß)

Entschließung zur Mitteilung der Kommission "Auf dem Wege zu einer neuen Seeverkehrsstrategie"(KOM(96)0081 - C4-0237/96)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission (KOM(96)0081 - C4-0237/96),
 - unter Hinweis auf die öffentliche Anhörung vom 29. Oktober 1996,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 6. Juni 1996 zum Aktionsprogramm 1995-2000 über die gemeinsame Verkehrspolitik¹,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr und die Stellungnahmen des Ausschusses für Wirtschaft, Währung und Industriepolitik, des Ausschusses für Forschung, technologische Entwicklung und Energie, des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherschutz, des Ausschusses für Regionalpolitik sowie des Ausschusses für Außenwirtschaftsbeziehungen (A4-0067/97),
- A. in der Erwägung, daß der Seeverkehr für die Gemeinschaft von herausragender Bedeutung ist, da 90% des gesamten Handels mit dem Rest der Welt und 35% des gesamten Warenverkehrs innerhalb der EU auf dem Seewege erfolgt,
- B. in der Erwägung, daß die Grundsätze eines offenen Marktes angewandt wurden, um eine kohärente Struktur für die gemeinsame Seeverkehrspolitik zu schaffen, die sich auf den freien Handel und faire Wettbewerbsbedingungen stützt,
- C. in der Erwägung, daß mit solchen Maßnahmen zwar ein echter Binnenmarkt im Seeverkehr geschaffen wurde, daß sie aber mit den Markt- und den Wettbewerbsbedingungen für die anderen Verkehrsträger nicht im Einklang standen bzw. vereinbar waren, und insbesondere für den Seeverkehrssektor die internationale Lage der Seefahrt nicht gebührend berücksichtigt haben,
- D. in der Erwägung, daß die Mitteilung der Kommission im Zusammenhang mit der Mitteilung über die Zukunft des europäischen Seeverkehrs und der künftigen Mitteilung über die Außenbeziehungen im Seeverkehr zu sehen ist,
- E. in der Erwägung, daß die Lage des Seeverkehrs in der Europäischen Union in der vorliegenden Mitteilung der Kommission korrekt eingeschätzt wird und der Seeverkehrssektor anhand der für die Industrie geltenden Regeln untersucht wird,
- F. in der Erwägung, daß der Binnenmarkt im Seeverkehr nicht auf einheitlichen Sozialgesetzen beruht,

(¹) ABl. C 181 vom 28.06.1996, S. 21.

- G. in der Erwägung, daß diese Analyse auch die Ursachen nennt, die zum derzeitigen Niedergang des Seeverkehrsgewerbes geführt haben, insbesondere für die Bereiche "Massengut- und Linienschiffahrt", und Maßnahmen zur Änderung dieser Situation vorschlägt,
 - H. in der Erwägung, daß aufgrund der komplexen Probleme, der unterschiedlichen Bedeutung des Seeverkehrs in den einzelnen Mitgliedstaaten sowie aufgrund der unterschiedlichen Traditionen und des internationalen Wesens des Seeverkehrs positive Maßnahmen zu ergreifen sind, um in der Situation, die in diesem Sektor entstanden ist, Abhilfe zu schaffen,
 - I. in Erwägung der Fortschritte, die in den EU-Vorschriften in bezug auf die Sicherheit im Seeverkehr bereits erreicht wurden, der vergleichbaren Fortschritte und Zukunftsaussichten im Bereich der internationalen Seeverkehrsorganisation (IMO), der Öffnung der innergemeinschaftlichen Märkte und der jeweiligen flankierenden Maßnahmen, die schnellstmöglich in die EU-Vorschriften einbezogen werden sollten,
 - J. in der Erwägung, daß die neuen, in der Mitteilung der Kommission vorgeschlagenen Aktionsbereiche sowie der Abschluß eines globalen Übereinkommens im Seeverkehrssektor aufgrund internationaler Abkommen, die die Wettbewerbsfähigkeit und die Sicherheit des Seeverkehrs gewährleisten, von Faktoren abhängen, die sich den Kompetenzen der Europäischen Union weitgehend entziehen, jedoch durch eine kohärente und effektive Anwendung der marktpolitischen Strategien der EU stark beeinflußt werden können,
 - K. in der Erwägung, daß eines der Hauptprobleme, mit dem sich die Flotte der Union auseinandersetzen muß, die Übertragung auf Register außerhalb der Gemeinschaft ist, daß in der Praxis die Schiffe von Registern der Mitgliedstaaten auf billigere Register von Drittländern (Panama, Zypern, Liberia ...) übertragen werden, was es ermöglicht, Kosten für die Besatzung und Steuern einzusparen; ferner in der Erwägung, daß derzeit 56% der Gemeinschaftstonnage auf ausländischen Registern eingetragen ist,"
 - L. in der Erwägung, daß die Sicherheitspolitik im Seeverkehr der EU ein hohes Qualitätsniveau für die EU-Flotte gewährleisten sollte,
- 1. begrüßt den Vorschlag der Kommission für eine neue Seeverkehrsstrategie und ist der Auffassung, daß diese sich zu einem konkreten und kohärenten Instrument zur Förderung der Ausweitung des Seeverkehrs in der Gemeinschaft und im Welthandel entwickeln könnte;
 - 2. ist der Auffassung, daß alle bislang von der EU unternommenen Versuche, unternormige Schiffe aus allen EU-Gewässern und Häfen zu vertreiben, dazu beigetragen haben, das Sicherheitsniveau in den Gemeinschaftsgewässern zu verbessern;
 - 3. unterstützt insbesondere die Politik des Rückflaggens in Flaggen der EU-Mitgliedstaaten und empfiehlt die Zielsetzung einer Reduzierung des Ausflaggens auf 25% der Flotte bis zum Jahr 2005;
 - 4. teilt die Analyse der Kommission über die Schwierigkeiten und die Probleme, die es bei der Stärkung der Regeln über die Sicherheit auf See gibt, sei es auf Seiten der Flaggenstaaten wie auf Seiten der Häfen der Hafenstaaten, und unterstreicht die Notwendigkeit, nach Lösungen für eine unabhängige und verlässliche Schiffsinspektion zu suchen;
 - 5. ist der Auffassung, daß ein Rechtsinstrument allein nicht als Reaktion auf die dringende Notwendigkeit ausreichen dürfte, die Sicherheit zu gewährleisten, und daß spezifische

Maßnahmen zu diesem Zweck getroffen werden könnten, insbesondere durch betriebliche Zusammenarbeit und Koordinierung zwischen den nationalen Behörden;

6. betont seine Besorgnis über den Rückgang der Zahl qualifizierter Seeleute in der EU, zumal die meisten Unfälle auf See auf menschliche Fehler und/oder Fahrlässigkeit zurückzuführen sind;
7. ist der Auffassung, daß die Auswirkungen des Regelsystems für Seeleute, die auf Schiffen unter Billigflaggen arbeiten, das vom Internationalen Transportarbeiterverband (ITF) eingeführt wurde und derzeit weltweit in Kraft ist, auf die Schifffahrt in der EU und die Beschäftigung von Seeleuten aus der EU, von der Kommission in ihrer Mitteilung nicht behandelt worden sind;
8. ist der Auffassung, daß die Vorschriften der IAO-Übereinkommen 111, 87 und 98 sowie die sozialen Vorschriften von IAO 147 und das neu verabschiedete Protokoll dazu (Genf, Oktober 1996) für alle EU-Schiffe und über die Hafenstaatkontrolle für alle Schiffe in den Gewässern der EU gelten sollten;
9. hält es angesichts des bestehenden und künftigen Mangels an qualifizierten Seeleuten in der EU, und um für diese Situation Abhilfe zu schaffen, für dringend geboten, daß die erforderlichen Maßnahmen in Absprache mit den Sozialpartnern geprüft werden, insbesondere die Finanzierungsmöglichkeiten, um junge Menschen für den Seemannsberuf zu gewinnen, die Ausbildung und Umschulung der Seeleute zu fördern und die Arbeitsbedingungen und -zeiten zu verbessern;
10. fordert daher die Kommission auf, so bald wie möglich neue Vorschläge vorzulegen, um die Arbeitsbedingungen an Bord zu verbessern und attraktiver zu gestalten, nicht nur für die zur Zeit in diesem Sektor tätigen Arbeitskräfte, sondern auch für die nächste Generation von Matrosen, indem z.B. Aufstiegsmöglichkeiten und Umschulungsmaßnahmen vorgesehen werden, mehr Aufgaben an Land abgewickelt werden, bessere Bedingungen für die auf See verbrachte Zeit und ein besseres Versicherungssystem eingeführt werden;
11. fordert die Kommission auf, möglichst umgehend neue Gesetzesvorschläge auszuarbeiten, um die fortschreitende Verlagerung der Reedertätigkeiten aus der Europäischen Union ins Ausland zu beenden und die Betriebskosten der Flotte wettbewerbsfähiger zu machen;
12. vertritt ferner die Ansicht, daß die Ausbildung der Seeleute und Offiziere Vorrang haben muß, um den Bedürfnissen zu entsprechen und ein hohes Qualitätsniveau des Know-how der Seeleute aus der Gemeinschaft, Pfand für Sicherheit und Effizienz, zu gewährleisten sowie
 - zu einer wirksamen Umsetzung hoher Sicherheitsstandards an Bord und auf dem Land,
 - zu einem effektiveren Schutz der labilen marinen Ressourcen in unseren Küstengewässern
 - und zu einer Verbesserung des Humankapitalbestandes in maritimen Regionen beizutragen;
13. hofft ferner, daß weitere positive steuerliche und wirtschaftliche Maßnahmen verabschiedet werden, die die Reeder der Gemeinschaft dazu ermuntern, europäische Besatzungen einzustellen, und die es ermöglichen sollen, die Kosten für die Heuer der Schiffsbesatzung zu senken;
14. vertritt die Ansicht, daß bei der Umgehung von Sicherheitsnormen und sozialen Kosten unternormige Schiffe, insbesondere unter Billigflaggen, das Risiko von Unfällen auf See

erhöhen und den Wettbewerb verzerren und somit die Arbeitsbedingungen der Seeleute aus der EU negativ beeinflussen;

15. ist der Auffassung, daß die Seeverkehrsindustrie der Gemeinschaft wettbewerbsfähiger wäre, wenn den Eigentümern oder Charterern von Schiffen nicht die gesamten Kosten aufgebürdet würden und wenn hohe qualitative Sicherheitsnormen von den europäischen Flaggenstaaten oder den Häfen der europäischen Hafenstaaten angewandt würden;
16. ist der Auffassung, daß die Kommission eine Begrenzung der Schadstoffemissionen von Schiffsmotoren prüfen und einen Handlungsplan aufstellen sollte, um die Verschmutzungen durch Öl zu beenden;
17. ist der Auffassung, daß für eine optimale, unabhängige und effektive Kontrolle der Sicherheit der Schifffahrt seitens des Flaggenstaates oder eines Hafens des Hafenstaates echte Sanktionen gegen Schiffe, die sich nicht an die Vorschriften halten, und gegen skrupellose Eigner verhängt werden müssen; stellt fest, daß nach der derzeit geltenden Regelung das Schiff einfach in dem Hafen festgehalten wird, bis die Reparaturarbeiten beendet sind, was für die Schiffseigner kein wirkliches Druckmittel ist, sondern höchstens dazu führt, daß das Schiff sich verspätet. Diese Maßnahme versagt auch völlig bei Schiffen, auf denen unterqualifizierte bzw. völlig unqualifizierte Besatzungen arbeiten oder keinen entsprechenden Vorschriften über die soziale Sicherheit unterworfen sind;
18. begrüßt den verstärkten Einsatz von Mitteln, die harmonisierte Durchführung des Festhaltens von Schiffen und eine Verbesserung der Hafenstaatkontrolle. Datenbanken/EDV-System und die Gewährleistung ihrer Transparenz;
19. ist der Auffassung, daß die von der Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verminderung des Ausflaggens aus der EU-Flotte und des Rückgangs der Beschäftigung von Seeleuten aus der EU zwar angemessen erscheinen, allerdings mehr Einzelheiten und die Klärung von Fragen erforderlich sind, um eine gründliche Prüfung und Auswertung einiger der vorgeschlagenen Maßnahmen zu ermöglichen, da ihre Auswirkungen in der EU weitreichendere Folgen haben könnten, wobei in diesem Zusammenhang die Hauptpunkte der Kommissionsvorschläge für Verordnungen über ein gemeinschaftliches Schiffsregister und eine gemeinsame Definition eines Gemeinschaftsreeders (1989/1991) weiter geprüft werden und diese Vorschläge nicht zurückgenommen werden sollten;
20. ist der Auffassung, daß die Hafenstaatkontrolle entscheidend dazu beiträgt, eine strenge Einhaltung der international vereinbarten Instrumente zu gewährleisten und daß die Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle, die im Juli 1996 in Kraft trat, einen wichtigen Beitrag zur Sicherheit leisten soll. Der Gemeinschaft fällt die wichtige Aufgabe zu, zu gewährleisten, daß sie einheitlich und effizient gehandhabt wird und an neue Entwicklungen angepaßt wird. Fordert dazu auf, daß die geplante Initiative der Kommission zur Verbesserung der Ausbildung und Effizienz der Inspektoren so bald wie möglich in die Praxis umgesetzt wird;
21. drängt die Kommission, die Möglichkeit differenzierter Hafengebühren anhand von Sicherheits- und Umweltkriterien zu untersuchen;
22. erwägt, in Absprache mit den Reedern die Verpflichtung zum sicheren Betrieb in der Schifffahrt auf Seespediteure auszuweiten, und zwar in solchen Fällen, in denen die Seespediteure einen tatsächlichen Einfluß auf die Wahl des Schiffes und Zugang zu zuverlässigen Informationen über den Zustand der Schiffe haben;

23. betont jedoch, daß eine finanzielle Belastung in Form von Sanktionen, wie sie gegenüber den Benutzern von unternormigen Schiffe vorgeschlagen wird, nur schwer in der abstrakten Form, in der die Kommission dies vorgeschlagen hat, durchzusetzen ist; eine solche Verpflichtung könnte dann auferlegt werden, wenn die Seespediteure die Möglichkeit haben, das Schiff auszuwählen, und Informationen über den Zustand der von ihnen einzusetzenden Schiffe besitzen;
24. ist der Auffassung, daß auf Gemeinschaftsebene geeignete rechtliche Instrumente vorzusehen sind, um den Zugang zu solchen Informationen sowie die Einführung eines ebenso sicheren Systems zur Identifizierung der Schiffe zu erleichtern, und daß diese Auflagen für die Flaggenstaaten, die Hafenstaaten und selbstverständlich auch für die doppelten Register gelten müssen, die es in einigen Mitgliedstaaten gibt;
25. ist der Auffassung, daß alle betroffenen Parteien vollständig konsultiert werden sollten, um eine Prüfung aller praktischen Folgen zu ermöglichen;
26. ist deshalb der Auffassung, daß die neue Seeverkehrsstrategie der Kommission die gegenwärtige Verwirrung um den Rechtsstatus des doppelten Registers, insbesondere bei der Einhaltung von Wettbewerbsvorschriften der EU, beseitigen und klarstellen muß, daß alle Rechtsvorschriften der EG über den Seeverkehr gleichermaßen für diese Register gelten;
27. wiederholt die Notwendigkeit eines europäischen Schiffsregisters, um ein einheitliches Qualitäts- und Sicherheitsniveau im Seeverkehr zu erreichen und einen einheitlichen Handlungsrahmen zur Verfügung zu stellen und die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Seeverkehrs zu verbessern; dieses Erfordernis sollte keine unnötige finanzielle Belastung für diejenigen Schifffahrtsgesellschaften darstellen, die ihre Normen übernehmen;
28. unterstützt nachdrücklich die Einführung einer kohärenten Gemeinschaftspolitik gegenüber Drittländern im Hinblick auf die Verabschiedung und Erweiterung bilateraler Abkommen zwischen der Gemeinschaft und einzelnen Drittstaaten sowie die Stärkung der Rolle der Gemeinschaft in der IMO und in der IAO, einschließlich der von der IMO und IAO verabschiedeten Übereinkommen und Entschlüsse;
29. schlägt vor, daß die Beachtung der IMO-Abkommen über die Sicherheit auf See und die umweltverträgliche Schifffahrt als Klausel in alle Abkommen über Entwicklung und Handel zwischen EU und Drittstaaten aufgenommen werden muß, vor allem wenn man bedenkt, daß die unternormigen Schiffe und die Schiffe, die gegen Umweltschutzauflagen verstoßen bzw. keine qualifizierten Besatzungen an Bord haben, sich unfairerweise einen Wettbewerbsvorteil verschaffen und darüber hinaus auch eine Bedrohung für die Sozial- und Sicherheitsstandards der Seeleute und die Umwelt darstellen;
30. verweist in diesem Zusammenhang auf die Bedeutung der Ausübung und Verstärkung der Hafenstaatkontrolle über alle Schiffe, die durch Gemeinschaftsgewässer fahren, unabhängig davon, ob sie einen Gemeinschaftshafen anlaufen oder nicht; fordert insbesondere, daß alle Schiffe, die gefährliche oder schadstoffhaltige Frachten befördern, ihre Strecken genehmigt bekommen müssen, die im Rahmen des Möglichen ökologisch empfindliche Küstenschutzgebiete meiden sollten;
31. betont, daß eine Querverbindung zwischen den sozialen Bedingungen für die Seeleute, der Sicherheit und dem Umweltschutz besteht;

32. fordert die Kommission auf, eine gründliche Untersuchung über die Auswirkungen der ITF-Regelung für Seeleute, die auf Offenregister-Schiffen arbeiten, auf den gemeinschaftlichen Seeverkehr und die Beschäftigung von EU-Seeleuten durchzuführen oder in Auftrag zu geben;
33. ist der Auffassung, daß der Seeverkehr nicht nur eine Dienstleistungsindustrie für europäische Importe und Exporte ist, sondern als vollwertiger Industriezweig mit der entsprechenden Verantwortung im Bereich der Gewinne und Verluste auf einem Weltmarkt mit scharfem Wettbewerb operiert;
34. betont die Bedeutung der Bemühungen um hohe Qualitätsstandards durch steuerliche Erleichterungen und differenzierte Hafengebühren, die u.a. stärker auf Umweltfreundlichkeit und Sicherheit basieren sollten;
35. befürwortet die Haltung der Kommission zur Notwendigkeit der Erhaltung offener Märkte und drückt seine Besorgnis über die Weigerung der Vereinigten Staaten aus, den GATS-Vertrag zu unterzeichnen,
36. befürwortet zwar den flexiblen Ansatz der Kommission bei den staatlichen Beihilfen im Schiffbausektor, unterstreicht jedoch, daß diese Hilfen zur Förderung der Schiffbauindustrie der Gemeinschaft auf dem Weltmarkt, des einschlägigen Know-hows und der Vielfalt der Industrie in diesem Bereich beitragen sollten;
37. weist auf die Notwendigkeit hin, daß diese Beihilfen, die auf dem wirtschaftlichen Zusammenhang zwischen den Mitgliedstaaten und der Flagge oder die in einem Mitgliedstaat niedergelassene Gesellschaft basieren, transparent sein müssen und nicht zu Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkt führen dürfen; verurteilt daher die indirekte staatliche Hilfe durch das System der Billigflagge auf internationaler Ebene und durch die Deregulierung nationaler Register oder die Einführung von Zweitregistern auf europäischer Ebene;
38. ermuntert die Mitgliedstaaten der Union, finanz- und steuerpolitische Maßnahmen zu treffen, die Investitionen der betreffenden Unternehmen in den Schiffbau erleichtern können;
39. ist der Auffassung, daß die einzelstaatlichen Beihilfen, die der betreffende Staat in angemessener Form festlegt, sich insbesondere auf die Ausbildung und Einstellung von Seeleuten und von Personal an Land, die steuerliche Belastung, die Beiträge zur Sozialversicherung und die Ausweitung von Arbeitsmöglichkeiten in diesem Bereich richten sollten;
40. erkennt zwar den Willen der Kommission an, ihre Tätigkeit im Seeverkehrsbereich auf die Harmonisierung und die Überwachung der einzelstaatlichen Maßnahmen für einen Ausbau der Schiffbauindustrie in der EU zu beschränken, hält es jedoch für notwendig, daß eine gemeinsame Strategie voranzutreiben ist, um mit der internationalen Konkurrenz erfolgreich mithalten zu können und um die Einhaltung der internationalen Regeln zu gewährleisten;
41. ist der Auffassung, daß die Kommission deshalb die Bedingungen für einen gesunden Wettbewerb zwischen dem Seeverkehr und den anderen Verkehrsträgern untersuchen muß, und hofft, daß die Kommission so bald wie möglich konkrete Vorschläge zur Beseitigung der unfairen Bedingungen im Seeverkehr und insbesondere für die Schiffe im Kabotageverkehr vorlegt;

42. unterstreicht die Notwendigkeit, auch die Seehäfen als Knotenpunkte zwischen dem Seeverkehr und den anderen Verkehrsträgern in die transeuropäischen Verkehrsnetze einzubeziehen und den Lang- und Kurzstreckenseeverkehr (Küstenschiffahrt und Schiffsverkehr zwischen Inseln) innerhalb der Gemeinschaft zu fördern;
43. stellt fest, daß der Seeverkehr vor allem in Küstenregionen immense Möglichkeiten zur Verbesserung ihrer Anbindung im Sinne einer seeseitigen Fortschreibung landseitiger Verkehrskorridore in sich birgt;
44. hält es beim derzeitigen Stand des internationalen Wettbewerbs für unerlässlich, Maßnahmen zur Unterstützung des europäischen Seeverkehrs zu ergreifen, um die nicht zu leugnenden Mehrkosten auszugleichen, die die Reedereien aus der Gemeinschaft in Anbetracht der Achtung der in der Union geltenden Sozial- und Sicherheitsnormen zu tragen haben; vertritt die Auffassung, daß ein wirklicher gemeinschaftlicher Ansatz, der gleichzeitig die Notwendigkeit regionaler Beihilfen im Rahmen der Wettbewerbspolitik berücksichtigt, verfolgt werden muß, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden und die Kohärenz dieser Maßnahmen zu gewährleisten;
45. bedauert allgemein, daß die Strategie der Kommission keinen Zeitplan für ihre Durchführung enthält und daß zuwenig konkrete Vorschläge den Herausforderungen gerecht werden;
46. bedauert in Anbetracht der Bedeutung, die der Seeverkehr in seiner Gesamtheit für die wirtschaftliche Entwicklung der maritimen Regionen der Europäischen Union hat, zutiefst, daß die Strategie der Kommission, die von den Erfordernissen der internationalen Wettbewerbsfähigkeit beherrscht wird, die regionale Dimension der aufgegriffenen Probleme außer acht läßt;
47. fordert die Kommission auf, eine Gemeinschaftsregelung für die Abgabe von Schiffsrückständen wie Bilgenwasser auszuarbeiten und ein effizientes System von Abgabestellen auf europäischer Ebene zu koordinieren;
48. macht auf die Notwendigkeit aufmerksam, Anreize für Investitionen in der EU zu bieten, und zwar durch entsprechende fiskalische und operationelle gemeinschaftliche und nationale Maßnahmen, mit denen ein geeignetes wirtschaftliches und politisches Klima geschaffen wird, das für die weitere Entwicklung der EU-Flotte und die Stärkung der Beschäftigungsaussichten für Seeleute aus der EU erforderlich ist;
49. unterstützt die Entwicklung einer umweltpolitisch sensiblen und wirtschaftlich attraktiven technologischen Infrastruktur für die transeuropäischen Seeverkehrsnetze;
50. ist der Auffassung, daß eine wirkliche Seeverkehrsstrategie nur denkbar ist, wenn umfassende Forschungsmaßnahmen auf dem Gebiet der Konstruktion von Schiffen durchgeführt werden; die Kommission wird aufgefordert, bei der Ausarbeitung des Fünften Forschungs-Rahmenprogramms Überlegungen zu diesem Anliegen anzustellen; es ist zu fordern, daß auch die europäischen Programme zur Konversion der Rüstungsbestände dazu genutzt werden, diesen Herausforderungen zu begegnen;
51. hält es für unerlässlich, gemeinschaftliche Forschungs- und Entwicklungsprogramme für die Einführung von Informatikstrukturen in den europäischen Häfen und Ausbildungsprogramme für das Personal in den Häfen auszuarbeiten;

52. betont die Notwendigkeit, die Folgen der Abschaffung des zoll- und steuerfreien Verkaufs für die Beschäftigungslage innerhalb der Schifffahrt zu prüfen;
53. schlägt vor, daß die Sicherheit der Navigation und folglich die in Schiffsregistern herrschenden Bedingungen in Betracht gezogen werden, wenn Drittländer den Beitritt zur EU beantragen, insbesondere für Länder, die konsequent eine höhere Festhaltequote aufweisen, die weit über dem Durchschnittswert der MoUPSC-Jahresberichte liegt und die auf den Listen stehen, die die Küstenwache der Vereinigten Staaten herausgibt;
54. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschlieung der Kommission, dem Rat, dem Wirtschafts- und Sozialausschuß und dem Ausschuu der Regionen sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.