KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 25.4.2007
KOM(2007) 220 endgültig

ARBEITSDOKUMENT DER KOMMISSION

Fortschrittsbericht zu LeaderSHIP 2015

{SEK(2007) 517}

Einleitung

Als die Strategie LeaderSHIP 2015 in den Jahren 2002 und 2003 von der Industrie ausgearbeitet und den politischen Entscheidungsträgern der EU unterstützt wurde, schienen die Aussichten für die europäische Schiffbauindustrie ziemlich düster zu sein. Die Auftragsbücher leerten sich, und die Preise für Neubauten waren niedrig und verfielen aufgrund von großen Kapazitätsausweitungen in Asien noch weiter. Vor diesem Hintergrund wurde LeaderSHIP 2015 als eine Vision entworfen, die auf dem Vertrauen in die Kapazität und das Innovationspotenzial der maritimen Wirtschaft Europas und ihrer Entschlossenheit, um ihre Zukunft zu kämpfen, beruhte.

Für die Initiative wurden die folgenden acht Handlungsfelder festgelegt:

– Schaffung weltweit gleicher Wettbewerbsbedingungen im Schiffbau

– Erhöhung der Investitionen in Forschung, Entwicklung und Innovation

– Entwicklung neuartiger Finanzierungs- und Bürgschaftskonzepte

– Förderung des Baus sichererer und umweltfreundlicherer Schiffe

– Ein europäisches Konzept für den Marineschiffbau

– Schutz der Rechte an geistigem Eigentum

– Sicherung des Bestands qualifizierter Arbeitskräfte

– Aufbau einer zukunftsfähigen Branchenstruktur

Heute kann man mit Genugtuung feststellen, dass sich die Zahlen für neue Aufträge in den letzten Jahren im Allgemeinen positiv entwickelten. Der Wert der in europäischen Werften neu eingegangenen Aufträge hat sich von 2002 auf 2005 mehr als verdreifacht und ist 2004 und 2005 rascher gestiegen als in allen anderen Regionen weltweit. Dank einer mehr als vierfachen Verbesserung der Produktivität in den letzten beiden Jahrzehnten ist die hoch spezialisierte Schiffbauindustrie nun wettbewerbsfähig, flexibel und gut gerüstet, so dass sie mit Zuversicht in die Zukunft blicken kann. Allerdings wird das Handelsumfeld für europäische Werften durch eine starke Ausweitung der weltweiten Schiffbaukapazitäten — vor allem in Asien — bald voraussichtlich sogar noch größere Herausforderungen mit sich bringen. Weitere Einzelheiten zu den jüngsten Entwicklungen auf dem Markt finden sich im Anhang.

Die Schiffbauindustrie profitiert von zwei weiteren günstigen Entwicklungen in der Politik der EU: von der neuerlichen Konzentration der überarbeiteten Lissabon-Strategie für Wachstum und Beschäftigung auf die Wettbewerbsfähigkeit und vom Aufbau einer europäischen Vision für Ozeane und Meere durch die Kommission auf der Grundlage eines ganzheitlichen Rahmens für die Meerespolitik.

In den jüngsten Mitteilungen über die Industriepolitik wurde auf LeaderSHIP 2015 besonders hingewiesen. Die Schiffbauindustrie Europas hat bei dieser modernen Anwendung der Industriepolitik auch eine Vorreiterrolle übernommen und damit den Weg für ähnliche Konzepte in anderen Wirtschaftszweigen geebnet. Europäische Schiffbauer, die mit

Ausrüstungsherstellern zusammenarbeiten, liefern nicht bloß Schiffe „von der Stange“, auf die sich viele ihrer asiatischen Mitbewerber konzentrieren, sondern „maßgeschneiderte“ Lösungen, welche die anspruchsvollen Anforderungen ihrer Kunden erfüllen. Mit ihrem modernen industriepolitischen Konzept, das eine Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit und eine Steigerung der Kohärenz verschiedener Politikbereiche zum Ziel hat, möchte die Kommission es ihnen gleichtun. Dies trägt zur Schaffung eines Unternehmensumfelds bei, das nicht bloß liberal sondern unterstützend ist.

Dieses Konzept fügt sich nahtlos in die Bemühungen der Kommission ein, mit der Veröffentlichung eines Grünbuchs über die Meerespolitik im Juni 2006 einen ganzheitlichen Rahmen für die Meerespolitik zu schaffen. Im Grünbuch wird LeaderSHIP als entscheidende Stütze für die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft Europas und als für die breitere Anwendung nachahmenswertes Beispiel vorgestellt. Des Weiteren wird darin aufgezeigt, dass der Schiffbau ein wesentlicher Bestandteil eines lebendigen und vernetzten europäischen Seeverkehrsraums ist. Diese neue Dimension und die stärkere Konzentration auf die Meere rückt den Schiffbau stärker in das Bewusstsein der Bevölkerung und verbessert sein Image. Allerdings führt eine größere Aufmerksamkeit auch dazu, dass alle Beteiligten eine höhere Verantwortung dafür tragen, das Beste aus der derzeit günstigen Lage mit guten Märkten und einem förderlichen politischen Umfeld zu machen, um die relevanten Empfehlungen in die Praxis umzusetzen.

Kapitel 1: Schaffung weltweit gleicher Wettbewerbsbedingungen im Schiffbau

Die Schiffbauindustrie ist ein wirklich globaler Wirtschaftszweig, so dass Schiffseigner ohne erhebliche technische, wirtschaftliche oder rechtliche Beschränkungen Schiffe in einem beliebigen Land kaufen können. Die weltweiten Handelsregeln für diese Branche sind jedoch häufig ungleich, unvollständig oder nicht anwendbar.

In diesem Bereich sind bedauerlicherweise noch keine greifbaren Ergebnisse zu verzeichnen, obwohl sich alle Betroffenen in der OECD und anderen Gremien nach besten Kräften bemühten und der bei der WTO gegen Korea eingebrachte Fall mit Entschlossenheit verfolgt wurde. Dieser Fall zeigt die Beschränkungen der aktuellen Handelsregeln im Bereich des Schiffbaus auf, in dem die Begriffe „Einfuhr“ und „Ausfuhr“ praktisch nicht existieren und sich Subventionen häufig auf den Erzeuger und nicht auf das Produkt beziehen. Somit brachte die Entscheidung in diesem Fall nur wenig Hilfe für den europäischen Schiffbau.

Inzwischen wurden die Verhandlungen über ein Schiffbau-Übereinkommen im Rahmen der OECD, mit dem die zweifache Problemstellung der Subventionen und der untragbar niedrigen Preise angesprochen werden soll, im Oktober 2005 ohne Abschluss eines sinnvollen und durchsetzbaren Übereinkommens „unterbrochen“. Die zuständige Arbeitsgruppe 6 wurde mittlerweile für eine beschränkte Zeit wieder aktiviert, und die Kommission leistet weiterhin engagiert Beiträge zu diesem zwar schwierigen, aber doch lohnenden Prozess. Unsere wichtigsten Wettbewerber scheinen jedoch derzeit nicht ausreichend motiviert zu sein, die Verpflichtungen einzugehen, die für die Sicherstellung eines Übereinkommens notwendig sind. Für die nahe Zukunft ist nicht mit einem Durchbruch hinsichtlich der Wiederaufnahme von eingehenden Verhandlungen im Rahmen der OECD zu rechnen. Dennoch sollte die Lage einer Überprüfung unterzogen werden, um festzustellen, ob es Spielraum für eine Wiederbelebung der Erörterungen gibt.

Darüber hinaus werden nun aktiv bilaterale Gespräche geführt. In dieser Hinsicht wurden Fortschritte bei der Einrichtung eines umfassenden bilateralen Dialogs über den Schiffbau mit China erzielt, in dem alle relevanten Themen behandelt werden sollen. Das erste Treffen zwischen den Vertretern der Kommission und ihren chinesischen Gesprächspartnern fand am 20. Dezember 2006 statt. Über den Umfang und Inhalt des Dialogs wurde bereits ein breiter Konsens erzielt, und bis zum Sommer 2007 sollte eine Absichtserklärung von hochrangigen Vertretern unterzeichnet werden. Parallel dazu laufen derzeit auch Arbeiten für die mögliche Aufnahme von Verhandlungen über ein Freihandelsabkommen mit Korea an. Angesichts der bedeutenden Rolle Koreas auf dem Weltmarkt liegt es auf der Hand, dass der Schiffbau in diesen Verhandlungen zur Sprache kommen sollte.

Eine lebens- und zukunftsfähige Schiffbauindustrie in Europa und natürlich auf der ganzen Welt kann nicht auf Überkapazitäten, Protektionismus oder Subventionen beruhen, und die Kommission bemüht sich weiter, unsere Handelspartner davon zu überzeugen, dass sie diese Fragen ebenso ernsthaft angehen wie wir in Europa. Des Weiteren werden die Ursachen und Auswirkungen weltweiter Unterschiede bei den Kosten bestimmter Rohstoffe auf die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Werften gebührend beachtet.

Kapitel 2: Erhöhung der Investitionen in Forschung, Entwicklung und Innovation

Die Verbesserung von Forschung, Entwicklung und Innovation ist eine zentrale Säule der Initiative LeaderSHIP 2015. Der Wettbewerbsvorteil Europas lag und liegt weiterhin darin, dass es in der Lage ist, die fortschrittlichsten Schiffe zu bauen. Praktisch stammen beinahe alle Innovationen in diesem Bereich aus Europa. Dies wird durch die erfolgreiche und laufende Entwicklung und Anwendung von Innovationen und Forschungsergebnissen ermöglicht.

In der wissensbasierten Wirtschaft von heute und morgen förderte LeaderSHIP die gezielte Ausrichtung von legitimer Unterstützung auf die Innovation, indem dafür gesorgt wurde, dass die Regeln der EU auf die Bedürfnisse des Sektors besser eingehen. Seit dem 1. Januar 2004 sind aktualisierte Vorschriften über Innovationsbeihilfen für Werften in Kraft. Die darin vorgesehenen Beihilfeintensitäten wurden so gestaltet, dass sie eine vernünftige Risikofreudigkeit erlauben und belohnen und die technologische Überlegenheit Europas ausbauen. Innovationsbeihilfen können für die industrielle Anwendung innovativer Erzeugnisse und Prozesse gewährt werden. Diese neuen Regelungen sind genau auf die spezifischen Bedürfnisse von Werften abgestimmt — einem Bereich, in dem jede vierte Lieferung auf einer völlig neuen und innovativen Konstruktion oder einem Prototypen beruht. Überdies bezeugen sie, dass die europäischen Werften echte Zugpferde für das Ingenieurwesen sind.

Deutschland, Frankreich, Spanien und vor kurzem auch die Niederlande und Italien haben die Chance, die sich aus dem neuen Rahmen für staatliche Beihilfen ergibt, ergriffen und nationale Programme zur Innovationsförderung ausgearbeitet und finanziert. Angesichts des Zeitraums, der zwischen der Annahme des Rahmens für die Beihilfen und der Schaffung der nationalen Programme verstrichen ist, wird es noch etwas dauern, bis die Industrie und die Mitgliedstaaten diese Programme umsetzen und die Ergebnisse der Kommission vorlegen können. Folglich wurde der Rahmen bis zum 31. Dezember 2008 verlängert, um mehr Zeit für die Beurteilung seiner Wirksamkeit einzuräumen. In diesem Zusammenhang ist auch die konstruktive Zusammenarbeit zwischen Industrie und Kommission bei der Gestaltung der

anwendbaren Bestimmungen hervorzuheben, wodurch die Umsetzung der Regelung in den betreffenden Mitgliedstaaten erleichtert wurde.

Eine weitere wichtige Empfehlung von LeaderSHIP zu diesem Kapitel, nämlich die Einrichtung einer Technologieplattform (TP) zur Stärkung der europäischen Dimension von Forschung, Entwicklung und Innovation, wurde mit der Schaffung der WATERBORNE TP verwirklicht. Diese Plattform, deren Sekretariat die Schiffbauindustrie übernommen hat, bringt alle Bereiche der maritimen Wirtschaft, die Mitgliedstaaten und andere interessierte Kreise zusammen. Da die von der Gemeinschaft für den Land- und Seeverkehr bereitgestellten Mittel im 7. Rahmenprogramm (2007-2013) mit rund 1,3 Mrd. € beinahe doppelt so hoch sind wie im 6. Rahmenprogramm (2002-2006), besteht für den Seeverkehr die Möglichkeit, mehr Unterstützung zu erhalten — sogar im Vergleich zu den ungefähr 200 Mio. €, die er im 6. RP für sich sichern konnte. Des Weiteren ist im 7. RP als neuer Forschungsbereich die Sicherheit vorgesehen — einschließlich der Entwicklung spezieller Lösungen für die Seefahrt. Es ist wichtig, dass aus dem 7. RP und anderen Finanzierungsquellen in Europa maximaler Nutzen gezogen wird, indem Doppelarbeit vermieden, Synergieeffekte genutzt und die Koordinierung zwischen politischen Entscheidungsträgern, Industrie und Wissenschaft optimiert wird. Die Tatsache, dass die Schiffbauindustrie ein Hightech-Sektor ist, zeigt sich auch daran, dass Werften durchschnittlich mehr als 10 % ihres Umsatzes in Forschung, Entwicklung und Innovation investieren.

Schließlich spielen in diesem Zusammenhang, wie in der Konsultation zum Grünbuch betont wurde, industrielle Cluster aufgrund des Standorts der Unternehmen und des sehr großen Umfangs der ausgelagerten Tätigkeiten und Querverbindungen zwischen Sektoren eine bedeutende Rolle. Cluster sind wichtige Motoren der Innovation und Wettbewerbsfähigkeit. Die Kommission ist bereit, dem Grünbuch über die Meerespolitik in dieser Hinsicht zu folgen, und die Triebkräfte und Merkmale, einschlich der von erfolgreichen Clustern in der Meereswirtschaft abgedeckten Sektoren, zu ermitteln und die Rolle zu beurteilen, welche die Kommission gemeinsam mit nationalen und regionalen Behörden bei ihrer Förderung spielt.

Kapitel 3: Entwicklung neuartiger Finanzierungs- und Bürgschaftskonzepte

Werften müssen kostspielige und komplexe Großprojekte bearbeiten. Obwohl der Wert der jährlichen Produktion einer Werft meist den Unternehmenswert übersteigt, muss sie für jedes gebaute Schiff die volle Haftung übernehmen. Somit entwickeln Werften nicht nur innovative Projekte, sondern müssen auch das nötige Umlaufkapital und die in der Regel von den Auftraggebern geforderten Rückzahlungsgarantien organisieren. Diese zeitliche und finanzielle Belastung beeinträchtigt die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Werften gegenüber ihren Wettbewerbern, die in den meisten Fällen in den Genuss von staatlich geförderten Finanzierungsprogrammen für den Schiffbau kommen.

Daher hat die Kommission intensive Arbeiten zu diesem Thema durchgeführt, um eine pragmatische Lösung zu finden, die den Bedürfnissen der Industrie gerecht wird und gleichzeitig voll und ganz mit den Wettbewerbsvorschriften und den Regeln der OECD und WTO im Einklang steht. Hier wurde der Schwerpunkt auf die Vorfinanzierung (Rückzahlungsgarantien) gelegt, da die Eigentümer im Allgemeinen keine Probleme bei der Sicherstellung der Endfinanzierung auf dem Markt haben.

Folglich nahm die Kommission umfassende Kontakte mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) auf, um zu prüfen, ob sie eine führende Rolle bei der Ausarbeitung und Umsetzung eines geeigneten Programms übernehmen kann.

Die EIB war bei der Suche nach einer zufrieden stellenden Lösung hilfreich und konstruktiv, wies allerdings darauf hin, dass sie erheblichen Einschränkungen unterliegt, insbesondere in Hinblick auf ihre Satzung, die verfügbaren Ressourcen und die sektorspezifischen Fachkenntnisse, so dass die Übernahme einer Führungsrolle bei der Schaffung und Durchführung des ins Auge gefassten Garantiefonds der EU für sie eine herausfordernde Aufgabe wäre.

Die Kommission hat diese Frage auch mit Experten anderer Banken eingehend untersucht und alle Betroffenen bei mehreren Gelegenheiten zusammengebracht, um die Durchführbarkeit des angestrebten Programms zu prüfen.

Diese Bemühungen führten zu einem Workshop, der am 20. Oktober 2006 unter Beteiligung der Mitgliedstaaten, der Industrie, der EIB und der relevanten Dienststellen der Kommission stattfand. Laut Schätzungen der Industrie würden anfangs mindestens 300 Mio. € für die Gewährleistung eines Fonds benötigt. Am Ende des Workshops forderte die Kommission alle Teilnehmer und insbesondere die Mitgliedstaaten auf, zu den Vorschlägen der Industrie Stellung zu nehmen, um die Arbeiten voranzutreiben, aber bisher sind noch keine Reaktionen bei ihr eingelangt.

Inzwischen prüfte die Kommission auch die Möglichkeit, die für einen Garantiefonds für Werften nötigen Mittel aus dem Gemeinschaftshaushalt bereitzustellen. Dies würde jedoch einen eigenen Rechtsakt und die Finanzierung des notwendigen Betrags erfordern, so dass eine Lösung möglicherweise erst im Zusammenhang mit einem überarbeiteten Haushaltsrahmen gefunden wird. Zu beachten ist auch, dass der Weg zu einem Programm auf EU-Ebene trotz der Schaffung von nationalen Programmen in vielen Ländern weiterhin offen steht. Die Industrie betrachtet ein europäisches Programm als eine Ergänzung und nicht als Alternative zu einzelstaatlichen Maßnahmen.

Im Lichte dieser Bewertung kann die Kommission in diesem Bereich nur dann weitere Fortschritte erzielen, wenn auch seitens der Mitgliedstaaten eindeutig der politische Wille besteht, eine geeignete Lösung für dieses Problem zu finden. Dies muss sich auch in einem bindenden Auftrag und klarer Unterstützung von der Haushaltsbehörde und der EIB für das benötigte Programm für Rückzahlungsgarantien niederschlagen.

Kapitel 4: Förderung des Baus sichererer und umweltfreundlicherer Schiffe

In Europa erzeugte Schiffe sind hinsichtlich ihrer Komplexität, Sicherheit und Auswirkungen auf die Umwelt von höchster Qualität, wobei sie häufig die relevanten rechtlichen Anforderungen mehr als erfüllen. Außerdem sorgen der Markt und die Gesellschaft durch ihre Forderung nach sichereren und umweltfreundlicheren Schiffen für laufende Innovationen bei der Konzeption und dem Bau von Schiffen. Doch die europäischen Werften müssen sich auf einem wirklich weltweiten Markt behaupten, der Qualität, Know-how und Service nicht immer gerecht bewertet und auf dem Schiffe manchmal als „Ware“ behandelt werden. Die Kommission und die Industrie begrüßen folglich im Allgemeinen höhere weltweite Standards, um einen fairen Wettbewerb auf diesem globalen Markt sicherzustellen.

Man muss allerdings sorgfältig darauf achten, dass weltweite Regelungen nicht missbraucht werden oder unerwünschte Nebenwirkungen haben. Die Diskussionen in der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) über das Thema neuer, bei den Zielen ansetzenden Schiffbaustandards erfordern zum Beispiel sorgfältige Überlegungen, um zu gewährleisten, dass der dadurch eventuell entstehende Nutzen in den Bereichen Qualität und Sicherheit nicht auch zu einem unbeabsichtigten Technologietransfer durch die zwingende Vorlage von Konstruktionsunterlagen führt. Die neuen vereinheitlichten Regeln des Internationalen Verbands der Klassifizierungsgesellschaften (International Association of Classification Societies — IACS) für Hüllenkonstruktionen streben ebenfalls eine Erhöhung der Sicherheit von Schiffen ab, aber alle Beteiligten müssen genau darauf achten, dass jegliche unerwünschte Weitergabe von geistigem Eigentum oder Fachwissen vermieden wird.

Die Kommission erkennt die Notwendigkeit einer gebührenden Berücksichtigung der Sicherheit und von Umweltanliegen in ihren wettbewerbspolitischen Initiativen an und arbeitet daran zu gewährleisten, dass unsere weltweiten Wettbewerber und Handelspartner dies ebenfalls tun. Dies bedeutet auch einen Ausbau der Forschung an umweltfreundlichen Schiffstechnologien und die Förderung von verstärkter und besserer Wartung in den vielfältigen hochwertigen Anlagen für Schiffsreparaturen in Europa. In diesem Zusammenhang stellte die Kommission vor kurzem das dritte Maßnahmenpaket für die Seeverkehrssicherheit vor, mit dem insbesondere bestehende Rechtsvorschriften über Klassifizierungsgesellschaften, Hafenstaatkontrolle, Überwachung des Seeverkehrs, Verantwortung der Flaggenstaaten, Untersuchung von Seeunfällen und Haftung von Schiffseignern verschärft werden sollen.

Des Weiteren soll die Frage der Abwrackung von Schiffen in einem Grünbuch der Kommission behandelt werden.

Die Industrie, die der Kommission und der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) mit Fachwissen zur Seite steht, hat gemeinsam mit Vertretern anderen Schiffbauregionen eine Organisation gegründet, deren Aufgabe es ist, fachliche Beiträge für normative Gremien zu koordinieren, um sicherzustellen, dass die Ansichten der Hersteller stärker berücksichtigt werden. In diesem Zusammenhang ist nicht zuletzt zu beachten, dass der Schiffbau und die Schifffahrt eine immer wichtigere Rolle bei der Senkung der Umweltverschmutzung durch den Verkehr und bei der Erhöhung der Sicherheit durch die Förderung und Nutzung des Kurzstreckenseeverkehrs spielen. Die EU-Schiffbauindustrie sollte ihre führende Position im sauberen Seeverkehr aufrechterhalten, unter anderem durch die Anwendung von Technologien zur Verringerung des Energieverbrauchs, der Luftemissionen und der Verwendung von gefährlichen Stoffen sowie die Benutzung umweltfreundlicherer fäulniverhindernder Anstriche. Dies wird zu einer verstärkten Anwendung des Konzepts des „sauberen Seeverkehrs“ beitragen. Der Güterverkehr zu Wasser ist bereits kraftstoffsparender als andere Verkehrsträger, und die europäischen Werften sind bereit, einen noch größeren Beitrag zu seinem Erfolg zu leisten, indem sie geeignete, innovative und flexible Schiffsmodelle liefern. Hier läge eine Übereinstimmung mit der Strategie zur Reduzierung atmosphärischer Emissionen von Seeschiffen und den thematischen Strategien über die nachhaltige Nutzung von Ressourcen und die Meeresumwelt vor. Initiativen wie das Programm Marco Polo und das Konzept der „Meeresautobahnen“, mit denen neue intermodale, auf den Seeverkehr gestützte Logistikketten in Europa eingeführt werden, um den Güterverkehr von der Straße auf das Meer zu verlagern, werden vorangetrieben. Die zentrale Rolle der Schiffe, welche die materielle Voraussetzung bilden, um die Entwicklung entsprechender Mittel in diesem Zusammenhang zu erleichtern, kann zu

beiderseitigem Vorteil für die Werften und die europäischen Verkehrsziele noch stärker genutzt werden.

Kapitel 5: Ein europäisches Konzept für den Marineschiffbau

Durch die Schlüsselrolle der maritimen Wirtschaft bei der Lieferung wesentlicher Ausrüstung für die Sicherheits- und Verteidigungsstrategien der EU ist ihr bei der Formulierung und Umsetzung der Politik gebührende Beachtung zu schenken. Die Qualität und Kosteneffizienz der europäischen Marinewerften ist ein Kapital, das gepflegt und genutzt werden muss. Die Kommission untersucht weiter, wie der Wettbewerbsvorteil Europas im Marineschiffbau ausgebaut werden kann, zum Beispiel durch die Verringerung der Zersplitterung des Marktes und die leichtere Nutzung potenzieller Synergieeffekte bei der Anwendung der Industriepolitik sowie der Sicherheits-, Verteidigungs- und Beschaffungspolitik.

Starke, integrierte europäische Akteure werden für die Wettbewerbsfähigkeit des Marinesektors in Europa hilfreich sein. Die Kommission greift zwar weder fördernd noch einschränkend in die Entwicklung ein, begrüßt aber den sich abzeichnenden Trend zur Konsolidierung und Zusammenarbeit zwischen Marinewerften auf nationaler Ebene, sofern dies einen Schritt hin zum Aufbau der europäischen industriellen und technischen Verteidigungsbasis im Marinesektor darstellt.

Es ist noch viel zu tun, um gemeinsame operative Anforderungen festzulegen und die Beschaffungszyklen zu harmonisieren, damit das Endziel einer Interoperabilität der Schiffe und Flotten erreicht wird.

Der Begriff der Interoperabilität erhält jetzt auch wesentliche Bedeutung im Zusammenhang mit der sich herausbildenden Forderung nach kohärenten, EU-weiten Kapazitäten für die Seeüberwachung. Die Entwicklung der entsprechenden Anlagen im Einklang mit dem Konzept „Systeme von Systemen“ wird den Bedarf an Marineplattformen erhöhen und zur Wettbewerbsfähigkeit der Marinewerften in Europa beitragen.

Aus diesem Grund warnt die Kommission davor, dass der Wettbewerbsvorsprung der europäischen Verteidigungs- und Marineindustrie ohne erhebliche Veränderungen in Gefahr ist. Doppelarbeit und der Verlust von Skaleneffekten durch den so genannten „Verzicht auf Europa“ im Bereich der Sicherheit und Verteidigung führt bei einer zersplitterten industriellen Basis, die nur auf den nationalen Markt ausgerichtet ist, zu Herausforderungen für Marinewerften.

Allerdings trägt die im Juli 2004 eingerichtete Europäische Verteidigungsagentur, deren Schaffung auch in LeaderSHIP 2015 empfohlen wurde, mit der Arbeit an ihren festgelegten Zielsetzungen zur Erreichung der oben angeführten Ziele bei.

In den nächsten Monaten beabsichtigt die Kommission ein umfassendes Verteidigungspaket vorzulegen, das Initiativen im Bereich der mit der Verteidigung zusammenhängenden Beschaffung sowie der Versendung von Rüstungsgütern innerhalb der EU umfasst.

Kapitel 6: Schutz der Rechte an geistigem Eigentum

Die Zukunft der europäischen Schiffbauindustrie hängt von ihrer führenden Position bei der Technologie ab. Europas Kompetenz und Wettbewerbsfähigkeit im Schiffbau und bei der

Schiffsausrüstung beruht auf der Erzeugung von Spitzenprodukten. Die Industrie und die politischen Entscheidungsträger müssen gemeinsam sicherstellen, dass die Fachkenntnisse und Erfahrungen, mit deren Hilfe diese entstehen, geschätzt und geschützt werden. Die Kommission und die Industrie arbeiten in dieser Hinsicht zusammen an der Sensibilisierung für geistige Eigentumsrechte und der besseren Nutzung bestehender Instrumente und versuchen sicherzustellen, dass sich alle unsere Wettbewerber an die Spielregeln halten.

Zu diesem Zweck hat die Kommission im Dezember 2006 eine einjährige Studie über Fragen des geistigen Eigentums im Schiffbau gestartet. Ihr Hauptziel besteht darin, ein tief greifendes Verständnis der Problematik im Zusammenhang mit dem Schutz des geistigen Eigentums der europäischen Schiffbauindustrie zu erhalten. Dazu gehören die qualitativen und quantitativen Dimensionen des Problems und die Mechanismen, durch die das Know-how des europäischen Schiffbaus (auf legalen und illegalen Wegen) zu Wettbewerbern gelangt.

In dieser Studie werden die Probleme genauer abgegrenzt und ihre wirtschaftlichen Auswirkungen bewertet werden, um darauf aufbauend spezifische Empfehlungen für die Politik auszusprechen. Eine Arbeitsgruppe des Forums der maritimen Wirtschaft, die sich mit Regeln, Vorschriften und Rechten beschäftigt, erörtert auch Fragen des geistigen Eigentums. Wie oben erwähnt, beabsichtigt die Kommission auch dieses Thema im Dialog über den Schiffbau mit China sowie in relevanten multilateralen und bilateralen Handelsverhandlungen anzusprechen.

Die Industrie arbeitet ebenfalls am Aufbau interner Strukturen, um ihre Position zu diesem Thema gut vorzubereiten.

Kapitel 7: Sicherung des Bestands qualifizierter Arbeitskräfte

Für Europas technologisch fortschrittliche Schiffbauindustrie sind hoch qualifizierte Mitarbeiter ein entscheidender Faktor für die Schaffung von Wohlstand durch Wissen und die Gewährleistung von Produktivität, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit. Die Kommission teilt die Auffassung der Sozialpartner, dass die Mitarbeiter der Werften durch die Nutzung ihres Wissens und ihrer Erfahrungen für den Erfolg verantwortlich sind. Die Werften müssen gute Arbeitskräfte einstellen, an sich binden und weiterbilden, um die vorhandene Basis an Qualifikationen und Know-how in den Betrieben zu erhalten und ihren langfristigen Erfolg zu sichern.

Die Gemeinschaft der europäischen Werftvereinigungen (CESA) und der Europäische Metallgewerkschaftsbund (EMB) richteten im September 2003 einen formellen Ausschuss für den sozialen Dialog im Sektor des Schiffbaus und der Schiffsreparaturen ein. Dies ist die erste derartige Initiative in der metallverarbeitenden Industrie in der EU und bezeugt, dass das Arbeitsumfeld in den meisten europäischen Werften von einem Klima der Professionalität und des gegenseitigen Respekts geprägt ist.

In diesem Rahmen wurden die CESA und der EMB als europäische Sozialpartner anerkannt. Dadurch werden sie zu sozialpolitischen Vorschlägen konsultiert und, wenn sie dies wünschen, kann ihr Dialog in Vertragsbeziehungen, einschließlich Vereinbarungen, münden. Bisher hat der Ausschuss drei Arbeitsgruppen über das Image des Sektors, die Ausbildung und die Qualifikationen der Arbeitskräfte sowie zyklische Aktivitäten und Umstrukturierungsfragen eingesetzt

Des Weiteren organisierte der Ausschuss praktische Initiativen wie die Europäische Werftwoche im März 2006. Das vorrangige Ziel der Werftwoche bestand darin, die Botschaft von LeaderSHIP zu bekräftigen und bekannter zu machen, die Attraktivität von Werften als Arbeitsplatz für junge Absolventen und hoch qualifizierte Fachleute zu steigern und ein positives Bild des Sektors zu vermitteln. Die Planung eines ähnlichen Projekts für 2008 ist bereits angelaufen.

Doch das Imageproblem des Schiffbaus, der oft als alte Industrie mit ungewisser Zukunft dargestellt wird, besteht noch und erfordert weitere Bemühungen. Junge Absolventen und hoch qualifizierte Arbeitskräfte sind sich nicht immer der Chancen bewusst, die sich durch die dynamische Entwicklung der Werften in den letzten Jahren aufgetan haben.

Mittlerweile forderte das Forum der maritimen Wirtschaft in den Empfehlungen, die auf der letzten Plenartagung im Oktober 2006 in Oslo (Norwegen) angenommen wurden, auch die Einrichtung eines „Europäischen Tages der Seefahrt".

Für die Zukunft bereitet der Ausschuss für den sozialen Dialog derzeit ein neues Projekt vor, in dem ein aggregiertes Alters- und Qualifikationsprofil ausgearbeitet werden soll, das zur Ermittlung künftiger Anforderungen für die Ausbildung und die Einstellung von Mitarbeitern herangezogen werden könnte. Damit soll auch das Problem der Alterung des Personals, das in einigen Mitgliedstaaten besonders akut ist, analysiert und in Angriff genommen werden. Des Weiteren könnte dieses Projekt auch künftige Initiativen der Kommission im Bereich der maritimen Qualifikationen ergänzen.

Kapitel 8: Aufbau einer zukunftsfähigen Branchenstruktur

Die Kommission ist weder befugt noch dazu berufen, die Struktur der europäischen Schiffbauindustrie festzulegen. Dies ist Aufgabe des Marktes und der Kräfte und Grundsätze, die ihn bestimmen. Wenn allerdings die Zersplitterung der europäischen Schiffbauindustrie anhält, könnte sie die Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigen. Deshalb begrüßt die Kommission die jüngsten Entwicklungen hin zu Unternehmensfusionen und –übernahmen sowie Jointventures. Starke europäische Schiffbaukonzerne mit den erforderlichen finanziellen und technologischen Kapazitäten werden besser dafür gerüstet sein, sich im zunehmenden Wettbewerb auf dem Weltmarkt zu behaupten. LeaderSHIP 2015 hat eine gewisse Konvergenz der einzelstaatlichen Politik für die Schiffbauindustrie sicherlich erleichtert, indem ein Bezugsrahmen für die Messung der Wettbewerbsfähigkeit des Sektors bereitgestellt wurde. Es besteht aber noch Spielraum für weitere Fortschritte in dieser Hinsicht.

Im Vergleich zu ihren größten Wettbewerbern in Japan und Korea ist die europäische Schiffbauindustrie stärker diversifiziert, verfügt über kleine und mittlere Werften und hat den Prozess der Konsolidierung und Umstrukturierung noch nicht abgeschlossen.

Schlussfolgerungen und Ausblick

LeaderSHIP 2015 hat an allen Fronten zu Ergebnissen geführt. Diese Initiative hat die europäische Politik für den Sektor und die öffentliche Meinung über ihn verändert. Während der Schiffbau bisher als subventionierte, im Niedergang befindliche Industrie betrachtet wurde, genießt er nun breite Anerkennung als Teil des modernen, effizienten produzierenden

Gewerbes in Europa, der tatsächlich neue Arbeitsplätze bietet und das Wachstum in Bereichen wie Transport, Handel und Fremdenverkehr ankurbelt. LeaderSHIP ist ein greifbares Beispiel für die Anwendung der Strategie für Wachstum und Beschäftigung in einem spezifischen Wirtschaftszweig. Unterstützt durch positive Entwicklungen auf dem Markt hat sie die Betroffenen mobilisiert, der Industrie dabei geholfen, sich auf das Auslaufen der Betriebsbeihilfen im Jahr 2000 vorzubereiten, und einen allgemein akzeptieren Fahrplan für nötige Veränderungen aufgestellt.

Nicht unterschätzt werden sollte die aufrüttelnde/mobilisierende Wirkung auf die Industrie selbst — von dieser hängt ja der Erfolg auf dem Markt letztlich ab —, die dazu ermutigt wurde, gemeinsame Strategien und Strukturen für die Bewältigung der Herausforderungen in allen Bereichen zu entwickeln. Diese Bemühungen werden überdies vom Grünbuch über die Meerespolitik weiter unterstützt, in dem die Bedeutung der maritimen Wirtschaftszweige in Europa betont wird.

Die Kommission ist überzeugt, dass LeaderSHIP 2015 weiterhin einen geeigneten Rahmen für ihre Politik im Schiffbausektor bietet. Diese Initiative sollte fortgesetzt und nach Möglichkeit beschleunigt werden, insbesondere in Bezug auf den Bereich der Finanzierung für den Schiffbau. Es sollte aber auch beachtet werden, dass in vielen Bereichen der Ball großteils bei der Industrie (z. B. Branchenstruktur) oder bei den Mitgliedstaaten liegt. Das Marktumfeld für die Werften von Weltklasse in Europa wird in den kommenden Jahren voraussichtlich noch anspruchsvoller werden, aber die Kommission hält ihr Engagement für LeaderSHIP 2015 aufrecht und wird weiter danach trachten sicherzustellen, dass auf EU-Ebene ein optimaler Policy-mix geschaffen und angewandt wird, um die künftigen Herausforderungen zu meistern.