

**Udtalelse om Kommissionens meddelelse om »Nye udfordringer for de maritime erhverv«**

(92/C 223/13)

Det Økonomiske og Sociale Udvalg besluttede den 17. december 1991 i henhold til forretningsordenens artikel 20, stk. 3, at udarbejde en udtalelse om det ovennævnte meddelelse.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Industri, Handel, Håndværk og Tjenesteydelser, som udpegede Romolo Arena til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 6. maj 1992.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 297. plenarforsamling af 26. og 27. maj 1992, mødet den 26. maj 1992, enstemmigt følgende udtalelse.

**1. Indledning**

Denne udtalelse skal opfattes som et tillæg til udtalelsen<sup>(1)</sup> om Kommissionens meddelelse om »Industripolitikken i et åbent og konkurrencebaseret miljø«.

1.1. ØSU har i de seneste år ved flere lejligheder taget problemerne for de maritime erhverv op<sup>(2)</sup>. Samarbejdet med Kommissionen har i den forbindelse været konstruktivt og givet gode resultater. Det er beklageligt at måtte konstatere, at Kommissionen ikke udtrykkeligt har anmodet ØSU om allerede i undersøgelsesfasen at fremsætte sine kommentarer vedrørende et emne af så stor økonomisk og social betydning som netop »Nye udfordringer for de maritime erhverv«.

1.1.1. Denne udtalelse er et bidrag til det arbejde, der udføres af det diskussionsforum for maritime erhverv, Kommissionen har nedsat. Arbejdet forventes at vare indtil oktober.

**2. Generelle bemærkninger**

2.1. ØSU glæder sig over Kommissionens initiativ, hvori der med henvisning til søfartens betydning i den foreslåede industripolitik skitseres en strategi, som kan standse de maritime erhvervs tilbagegang i EF og fremme udviklingen af deres konkurrenceevne. Lige så

prisværdig er oprettelsen af et diskussionsforum, som skal bidrage til en fastlæggelse af, hvilke former for aktioner der skal iværksættes, og hvori de forskellige berørte parter kan bidrage med deres erfaringer og forslag.

2.2. Derimod ser det ikke ud til, at der i den foreliggende tekst er lagt passende vægt på de mange sociale spørgsmål, som også dukker op, og denne undervurdering af de sociale aspekter fremgår også af sammensætningen af arbejdsgrupperne i forumet. Der rejser sig også tvivl med hensyn til de nøglefaktorer, som ifølge Kommissionens tekst skal bidrage til at øge de forskellige sektors konkurrenceevne — navnlig dem, der er udsat for international konkurrence — og med hensyn til definitionen af de områder, hvor der bør sættes ind.

2.3. For første gang behandles alle sektorer inden for EF's maritime erhverv under ét og med henblik på at fremme deres udvikling. Alt for længe har dette område overvejende været præget af defensive tiltag inden for denne eller hin sektor, som ikke i afgørende grad har kunnet øge deres internationale konkurrenceevne, og i endnu mindre grad har kunnet fremme dette erhvervsområde generelt.

2.4. Selvom interesserne ikke altid er sammenfaldende, skal den indbyrdes afhængighed og det mulige samvirke mellem de maritime erhverv dog fremhæves. En veludbygget EF-flåde kan sikre skibsværfterne og underleverandørerne et hjemmemarked. Historisk set er der ikke noget land, som har udviklet denne industri uden at have den nationale flåde som vigtigste kunde, og det samme gælder off-shore industrien. Skibsfarten har også behov for et bredt net af højt kvalificerede finansielle, forsikringsmæssige og juridiske tjenesteydelser samt mæglervirksomhed. Endelig er den faglige dygtighed, som de ansatte i EF's søfartssektor besidder, et værdifuldt gode, der bør værnes godt om, også fordi andre erhvervsaktiviteter i land og i havnene i sidste ende nyder godt heraf.

<sup>(1)</sup> EFT nr. C 40 af 17. 2. 1992.

<sup>(2)</sup> Fremskridt hen imod en fælles transportpolitik — transport ad søvejen — EFT nr. C 207 af 18. 8. 1986. Minimumskrav, der skal opfyldes af fartøjer, som anløber eller forlader Det Europæiske Fællesskabs søhavne med farligt eller forurenende gods i emballeret form — EFT nr. C 329 af 30. 12. 1989. Støtte til skibsbygningsindustrien — EFT nr. C 68 af 16. 3. 1987. Støtte til skibsbygningsindustrien — EFT nr. C 332 af 31. 12. 1990. Den fælles fiskeripolitik — EFT nr. C 339 af 31. 12. 1991. Positive foranstaltninger på søtransportområdet — EFT nr. C 56 af 7. 3. 1990. Anvendelse af Traktatens artikel 85, stk. 3, på visse kategorier af aftaler, vedtagelser og samordnet praksis mellem rederier — EFT nr. C 69 af 18. 3. 1991.

2.5. På grund af den vedvarende, verdensomspændende krise inden for den maritime sektor og presset af en konkurrencepolitik, som næsten udelukkende har været rettet mod EF's hjemmemarked, har EF's maritime erhverv valgt at ligge underdrejet, om man så må sige. De hårdhændede omstillingsprocesser, der er gennemført i medlemsstaterne, har utvivlsomt ført til en nedskæring af produktionsomkostningerne pr. enhed, men de har også medført tab af flere hundrede tusinde arbejdspladser.

2.6. Nu er man endelig ved at være klar over, at EF's maritime erhverv som helhed er gået stærkt tilbage i forhold til resten af verden og set i forhold til EF's egne behov, hvilket vækker bekymring ikke kun af økonomiske, men også af strategiske grunde.

2.7. Der er mange forskellige årsager til den faldende konkurrenceevne, og det berører navnlig de to sektorer, redere og værfter, som opererer direkte på det internationale marked. Det drejer sig ikke kun om de teknologiske og kvalitative forbedringer hos visse konkurrenter; medlemsstaternes flåder, som i forvejen har større udgifter til skatter, socialsikring og administration, står også stillet over for udbredte protektionistiske foranstaltninger (f.eks. fragtreserveringer) og illoyal praksis, som flåderne i en hel del tredjelande nyder godt af. For skibsværfternes vedkommende er der udover nogle lønomkostninger og ansættelsesvilkår (for eksempel i Korea), som ville være utænkelige i Europa, også tale om mere eller mindre skjulte, men afgjort effektive støtteordninger; dette er baggrunden for de endnu uafsluttede forhandlinger i Organisationen for økonomisk Samarbejde og Udvikling (OECD) om fjernelsen af konkurrenceforvridende mekanismer inden for skibsbygning.

2.7.1. Japan har udviklet en særegen politik på skibsfartsområdet: en moderne flåde under nationalt flag, som helt og holdent er bygget på nationale værfter (suppleret med japansk kontrollerede fartøjer under andre flag, hvoraf nogle er bygget i andre endnu billigere lande), som tjener en stærkt integreret og eksportorienteret økonomi, hvor alle former for synergi udnyttes fuldt ud. Der er i øvrigt nu en udbredt opfattelse af, at det »japanske system« har undergravet den tillid, som frihandelen bygger på.

## 2.8. EF's flåde

2.8.1. Som verdens førende handelsmagt kan EF frem for alt ikke fortsat se på, at det går tilbage for dens

handelsflåde, der som sagt er den vigtigste katalysator for de mangfoldige interesser, der er knyttet til søtransporten.

2.8.1.1. Dette gælder navnlig i dag, hvor vi står over for det indre marked med de dertil hørende infrastrukturer og strukturer med hensyn til lovgivning og tjenesteydelser, og hvor der tegner sig nye perspektiver for samhandelen med Østeuropa. Internationaliseringen af markederne (her tænkes navnlig på den hurtige udbygning og konsolidering af de to andre store områder: i Stillehavet og i Nord- og Sydamerika) vil få en betydelig indvirkning på transportsystemet, såvel strukturelt som med hensyn til teknologisk innovation.

2.8.1.2. Hertil kommer, at nedgangen i investeringerne fra midten af 70'erne og næsten helt op gennem 80'erne har skabt behov for en omfattende modernisering af verdensflåden, som nu er påbegyndt; EF-flådens gennemsnitsalder er imidlertid endnu højere.

2.8.2. De europæiske redere, der opererer på det internationale marked under de ovenfor beskrevne vilkår, er tyngt af byrder og bestemmelser, som er til alvorlig skade for deres konkurrencestilling, fordi de ikke anvendes generelt i alle lande, hvilket burde være tilfældet.

2.8.2.1. Dette har ført til et drastisk fald i EF-flådens tonnage (og følgelig i antallet af sømænd fra EF-landene) og til anvendelse af »sekundære« registre, som forvrider konkurrencen internt i EF.

2.8.3. Det er nødvendigt at gå pragmatisk til værks og begrænse rederens driftsomkostninger, men det må ikke få negative konsekvenser for arbejdsvilkårene og navnlig ikke for sikkerheden. Udgangspunktet for en sådan ny EF-politik bør være de forslag, som ØSU i sin tid fremsatte<sup>(1)</sup>.

2.8.4. De forslag, Kommissionen hidtil har fremsat, forekommer utilstrækkelige. Rederne har faktisk forventninger om, at der vil blive fremlagt og vedtaget en komplet pakke af foranstaltninger (skattemæssige og finansielle vilkår, besætningsmedlemmernes statstilhørsforhold, aflønningsforhold og arbejdsvilkår m.v.), der også skal tage sigte på at gøre det EF-skibsregister (EUROS), som Kommissionen har foreslået, virkelig attraktivt, dvs. konkurrencedygtigt. ØSU opfordrer derfor Kommissionen til at bevæge sig i den retning.

2.8.4.1. Samtidig bør der indføres effektive finansieringsinstrumenter — hvortil der også bør ydes EF-

<sup>(1)</sup> Udtalelsen om »Positive foranstaltninger på søtransportområdet« — EFT nr. C 56 af 7. 3. 1990.

midler — med henblik på en fornyelse af flåden og ophugning af forældede fartøjer.

## 2.9. Skibsbygnings- og udstyrsindustrien

2.9.1. En stærk EF-flåde er af altafgørende betydning, også for EF's skibsværfter, der ligeledes opererer på det internationale marked. I de seneste femten år har skibsbygningssektoren gjort en stor indsats for at nedskære og omlægge sin produktionskapacitet. På trods af de opnåede produktivitetstigninger og det forhold, at der nu bygges flere skibe med et højt teknologindhold, kan de europæiske værfter ikke undvære en passende offentlig støtte, hvis de fortsat skal gøre sig gældende på markedet. Sådan vil situationen være, så længe de største konkurrenter (navnlig Japan og Korea) ikke afvikler deres støtteordninger (her afhænger meget af de føromtalte forhandlinger i OECD, som støttes af USA), og så længe den uomgængelige integration mellem de forskellige nationale værfter endnu ikke har givet resultat.

2.9.1.1. Følgelig kan Det Europæiske Fællesskab i den nuværende situation ikke udelukkende sætte sin lid til konkurrencepolitikken, men må også udvikle en positiv industripolitik til støtte for dets skibsbygningsindustri.

2.9.1.2. I EF håndhæver man principperne om gennemskuelse og degression i forbindelse med skibsbygningsstøtte. Kommissionen burde forfægte disse principper med lige så stor styrke på internationalt plan.

2.9.2. Man kan bestemt ikke give EF's værfter skylden for, at der er opstået et for stort udbud af skibe, når man tager i betragtning, at deres kapacitet med hensyn til antal produktionsanlæg og navnlig med hensyn til arbejdsstyrke er faldet med omkring 60 % siden 1975, således at den i dag udgør omkring en femtedel af verdens samlede kapacitet. I EF's direktiver har støttetildelingen altid været betinget af en streng kontrol med produktionskapaciteten. Denne politik synes i øvrigt ikke at have indvirket på EF-redernes valg, idet de har placeret over halvdelen af deres ordrer hos værfter i tredjelande.

2.9.3. Omvendt vækker det bekymring, at navnlig de japanske værfter (som allerede i dag kan dække omkring 50 % af verdens samlede efterspørgsel), men også de koreanske værfter (som kan dække over 15 %) igen optræder ekspansionistisk nu, hvor der på verdensplan er et opsving i efterspørgslen efter skibe; derved opstår der fare for en monopolisering af udbuddet af skibe, hvilket vil være en trussel mod de europæiske redere selv.

2.9.4. Det forekommer i hvert fald — som det også fremgår af Kommissionens tekst — at være forsimplet og urealistisk at basere denne industris konkurrenceevne på den komparative fordel, som EF ville få i forhold til konkurrenterne ved at bygge mere komplicerede skibe og følgelig satse alt på anvendelsen af højteknologi, som ganske vist er vigtig, men hvor verdens førende producent bestemt også kan gøre sig gældende.

2.9.5. På det industrielle plan bør de europæiske værfter bekæmpe den store opsplitning, der er kendetegnende for dem, og i stedet sigte mod at skabe stordrift, som er en af de asiatiske konkurrenters stærke sider. Det er derfor i højeste grad på sin plads at tilskynde til samarbejde mellem de europæiske værfter, som først i de senere år har taget interessante fælles initiativer inden for områder såsom forskning og udvikling, planlægning, indkøb, miljø og produktion af skibsmotorer.

2.9.6. EF har samtidig forstærket sin indsats over for de store asiatiske producentlande for - jævnsides med en gradvis afvikling af al støtte — at nå frem til en frivillig produktionsbegrænsning, så man undgår, at der igen opstår den frygtede ubalance mellem udbuddet og efterspørgslen efter skibe og i sidste ende udbuddet af fragtkapacitet, med det deraf følgende fald i fragtraterne. Af samme grund bør moderniseringen af verdensflåden foregå parallelt med en ophugning af forældede skibe begyndende med dem, der ikke længere kan leve op til standarden, hvilket nødvendigvis har konsekvenser for sikkerheden på arbejdspladsen og for beskyttelsen af havmiljøet.

2.9.7. Bestræbelserne på samarbejde bør også omfatte underleverandørerne, som er en sektor af væsentlig betydning for værftsindustriens konkurrenceevne, eftersom materialer produceret uden for værfterne tegner sig for over 50 % af omkostningerne pr. skib. Det problem, der er vanskeligst at løse — navnlig i en tid med produktionsnedskæringer — er muligvis disse virksomheders uensartede karakter, såvel med hensyn til størrelse som specialisering, og hertil kommer, at mange af disse underleverandører kun i begrænset omfang producerer for værfterne. Derudover er der de mange aspekter, som er knyttet til standardiseringen af produkterne, navnlig de, der skal opfylde bestemte sikkerhedskrav.

2.9.8. En fælles fastlæggelse af de fremtidige krav til søfarten vil derfor være et af de grundlæggende elementer i en fælles strategi ikke alene for redere og værfter, men også for de mange og vidt forskellige virksomheder

— ofte små og mellemstore — der udgør udstyrsindustrien. Kendskabet til udviklingstendenserne er også af stor betydning for de teknologier, der benyttes i forbindelse med beskyttelsen af havmiljøet og udnyttelsen af havets ressourcer.

## 2.10. Beskyttelsen af havmiljøet

2.10.1. I de seneste år har offentligheden i stadig højere grad krævet større beskyttelse af miljøet, og nu kræves der konkrete svar navnlig fra institutionernes side på såvel nationalt som internationalt plan. Selv om forureningen af havene hovedsageligt skyldes aktiviteter på landjorden (spildevand fra industrien og fra byerne, kemiske stoffer i landbruget osv.), opskræmmes offentligheden af de udledninger af råolie og giftige stoffer fra skibene, der sker systematisk eller ved uheld.

2.10.2. Udviklingen inden for olietransporten, det forhold, at en stadig større del af verdensflåden er forældet (over 85 % af de tankskibe på over 150 000 ton, der er i drift i dag, er bygget før 1980, det vil sige før bestemmelserne om separat ballast trådte i kraft) og det ikke ubetydelige antal skibe under standarden (et fænomen, som også rejser tvivl om skibsregistrenes effektivitet) er nogle af hovedårsagerne til, at havene omkring Europa — som i stort omfang importerer energiråstoffer — er stærkt truet af udslip af råolie og forskellige kemiske produkter, der er bestemt til eller stammer fra vidt forskellige industriprocesser.

2.10.3. Denne problematik har utallige aspekter (lovgivningsmæssige, organisatoriske, tekniske, økonomiske forsikringsmæssige osv.), og planerne for forureningsbekæmpelse er endnu i en fase, der kan betegnes som »første generation«, skønt der er betydelige forbedringsperspektiver takket være de videnskabelige og teknologiske fremskridt inden for telekommunikation, overvågning, marint udstyr osv.

2.10.3.1. Problemerne vedrørende beskyttelsen af havmiljøet er af global og international karakter, og dette sætter utvivlsomt spørgsmålstegn ved effektiviteten af et meget bredt samarbejde, som ofte har vist sig at have nogle svage sider. Dette er for eksempel grunden til, at USA i 1990 indførte Oil Pollution Act (der pålægger dobbeltkrog for de tankskibe, der er bygget efter juni 1990, og som sejler i amerikansk farvand); denne omstændighed har uvægerligt haft en indvirkning på de nye regler, der for nylig er aftalt i Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), og som træder i kraft i juli 1996 for nybyggede skibes vedkommende og i juli 1995, når det gælder en strengere kontrol af dem, der allerede er i drift.

2.10.4. Det er absolut nødvendigt, at EF og medlemsstaterne bestræber sig på en nøje anvendelse af disse regler vedrørende beskyttelse af havmiljøet og navigationssikkerhed ved blandt andet (gennem fastlæggelse

og finansiering af specifikke programmer) at indføre et integreret system for forebyggelse-sanktioner-rensning (overvågningsfartøjer, der også er indrettet til hurtig indgriben, særlige havneanlæg og -faciliteter osv.).

## 2.11. Havressourceindustrien og havforskningen

2.11.1. En udnyttelse af havets ressourcer (energi, mineraler, biologiske ressourcer osv.) forudsætter, at man går rationelt til værks i fuld erkendelse af de følger, som menneskets aktiviteter kan få for havmiljøets skrøbelige balance; det er også nødvendigt at finde en balance mellem modstridende hensyn (udnyttelse/bevaring).

2.11.2. Situationen for EF's fiskeindustri er det klareste eksempel på, hvor vanskeligt det er - men netop derfor også nødvendigt — at forlige udviklingen af de maritime erhverv med forvaltningen af naturressourcerne. De stadig mere sofistikerede teknikker til lokalisering af fiskestimer, den forbedrede produktivitet pr. fiskerfartøj og de mere effektive fangstmetoder er nogle af de vigtigste årsager til det alvorlige problem med overfiskning, selvom EF har forsøgt at føre en politik for forvaltning af fiskeressourcerne.

2.11.3. Det ser ikke ud til, at man kan udskyde en omstrukturering af fiskerisektoren med henblik på en nedskæring af den eksisterende flådes samlede kapacitet; desuden er der behov for en fornyelse af visse nationale flåder efter fremgangsmåden »scrap and build«. Udviklingen af akvakultur og forbedringen af fiskeriets infrastrukturer på land er eksempler på nogle af de ledsageforanstaltninger, som kan iværksættes i forbindelse med rationaliseringen; hertil bør der afsættes passende midler samt iværksættes strukturforanstaltninger i betragtning af, at fiskeriet er et særligt sårbart erhverv i såvel økonomisk som social henseende navnlig i visse regioner i EF.

2.11.4. Hvad angår havforskningen, er Det Europæiske Fællesskabs engagement i havforskning og -teknologi (bortset fra oliesektoren) i praksis begrænset til erhvervelse af et bedre videnskabeligt kendskab til havet. Det ville uden tvivl bidrage til at tiltrække industriens interesse for dette felt, hvis der blev udformet en »tværfaglig« EF-politik omfattende forskningsprogrammer med henblik på udviklingen af særlige teknologier (udover dem, der er knyttet til offshore-olieudvinning), som kan anvendes i forbindelse med forvaltning og rationel udnyttelse af ressourcerne.

2.11.5. Af nye udviklingsmuligheder på kort og mellemlang sigt, som er af særlig interesse for industrien,

kan nævnes udstyr til oceanografisk forskning (også med anvendelse af teknologier, der er udviklet til militære formål) samt placering af industri- eller servicevirksomheder på havet eller ved kysten (for eksempel energiproduktion, oplagring af energiråstoffer m.m., afbrænding af affald osv.).

## 2.12. *Havnene*

2.12.1. Indførelsen af elektronik og edb osv. har for længst helt revolutioneret styringen af havnene og søfarten, men disse hjælpemidler er dog slet ikke på højde med dem, der for eksempel anvendes inden for luftfarten. I de seneste år er der især sket betydelige fremskridt inden for udviklingen af VTS-systemer (Vessel Traffic Systems) til styring af flytrafikken i begrænsede og/eller overfyldte luftrum, hvor der er større fare for ulykker.

2.12.2. Af hensyn til sikkerheden og effektiviteten — og dermed transportens kvalitet — er det nødvendigt generelt at fremskynde indførelsen af operative standarder samt fælles regler og procedurer for alle havnene, som i dag er underlagt vidt forskellige ordninger og regler. Det ville også bidrage til at indsnævre svælg mellem havnene i Middelhavet og de nordeuropæiske havne, hvis der blev indført en ensartet havneadministration, hvilket bestemt også ville være til gavn for den intermodale transport (begrænsning af de fordyrende omladninger og smidigere forbindelser med transporten via jernbaner, veje og indre vandveje), så presset på visse områder kunne lettes; hertil kunne udviklingen af cabotage også bidrage. Det siger sig selv, at alt dette kræver passende foranstaltninger på standardiserings- og infrastrukturuområdet — som der på forhånd skal afsættes passende midler til, også fra EF's side — med henblik på at opnå en hurtigere og mere rationel gods-transport.

2.12.3. Af hensyn til beskyttelsen af miljøet, som er særligt udsat på grund af tankskibenes enorme størrelse, bør man — ud over en udbygning af olietankernes afgangsanlæg til rensning af ballastvand og andre affaldsprodukter — intensivere overvågningen af havne og red samt indføre mere afskrækkende bestemmelser og strengere straffe for overtrædelser.

## 2.13. *Forskning og udvikling*

2.13.1. Med rette nævner Kommissionen i sin meddelelse den teknologiske udvikling som en af de faktorer, der er afgørende for, at de maritime erhverv i EF kan blive konkurrencedygtige og fastholde deres konkurrenceevne; dette gælder såvel produktionspro-

cesserne som produkterne (der skal være innovative, men økonomiske og sikre). Den forskningsindsats, der er nødvendig, for at disse industrigræne kan drage nytte af den nyeste viden, kræver, at der sættes ind på følgende områder:

- en indsats for at skabe interesse for dette område og for at koordinere EF's forskningscentre og forskningsprogrammer,
- fastlæggelse af en specifik planlægnings- og finansieringsramme, der kan skabe et tilstrækkeligt sikkert grundlag for en vidtspændende, kontinuerlig indsats, der ikke må begrænses til grundforskningen, men også skal omfatte anvendt forskning.

2.13.2. Meget betegnende henvises der i Kommissionens meddelelse til, at den japanske regering årligt investerer næsten 300 millioner ECU i forsknings- og udviklingsprogrammer vedrørende havteknologi, hvilket er langt mere end det tilsvarende beløb for hele EF.

## 2.14. *Den menneskelige faktor*

Det er særligt vigtigt, at der lægges vægt på den menneskelige faktors betydning for en sikker og effektiv skibsfart. Da den menneskelige faktor er indblandet i 80 % af ulykkerne til søs, bør man efterleve det nøgleprincip, at sikker skibsfart med afvendelse af veluddannede besætninger også er den mest effektive måde at drive skibsfart på. Med henblik herpå bør de arbejdsrelaterede bestemmelser vedrørende det statslige havnetilsyn udbygges, så de også kommer til at omfatte uddannelse med særlig vægt på sikkerhedssystemer og flersprogede besætninger. Bespærelser i driftsomkostningerne bør først og fremmest hentes i de fordele, der kan opnås gennem teknologiske fremskridt og lavere rentesatser, og ikke blot i ansættelse af billig arbejdskraft fra lande i den tredje verden. EF bør på sin side tilskynde til uddannelse af søfolk og sikre skibskaptajnerne den juridiske beskyttelse, der er nødvendig for sikkerheden på de skibe, de har ansvaret for.

## 3. *Konklusioner*

3.1. Kommissionens meddelelse danner udgangspunkt for et overordentlig ambitiøst projekt, når man betænker, hvilken betydning en effektiv søfart har for EF's erhvervsliv. Imidlertid savnes der en klar definition både af de udfordringer, EF's maritime erhverv står over for, og af de midler, hvormed man bedst kan gribe dem an.

3.2. Arbejdet i diskussionsforumet — som forståeligt nok er udsat for pres fra vidt forskelligt hold — bør sigte mod klare og realistiske mål, eftersom problematikken i sig selv er så omfattende og kompliceret, og det bør omfatte en korrekt vurdering af den menneskelige faktors betydning for en sikker og effektiv skibsfart.

3.3. ØSU er af den opfattelse, at det er af afgørende betydning, at der først og fremmest foretages en grundig vurdering af de enkelte erhvervsgrenes effektivitet og konkurrenceevne, navnlig dem, der opererer på verdensmarkedet.

3.4. Der bør ligeledes lægges stor vægt på prioriteringen af aktionerne under hensyntagen til disses konsekvenser med hensyn til lovgivning og omkostninger samt med angivelse af, hvem der skal afholde disse — uden i øvrigt at glemme målet om en harmonisk udvikling af de forskellige erhvervsgrene. Det siger sig selv, at man i hvert enkelt tilfælde må vælge den strategi, der er den bedst egnede under forskellige synsvinkler (fællesskabs- eller nationalt plan, antal berørte sektorer osv.). Endelig bør EF på en hensigtsmæssig måde intensivere sin forhandlingsindsats i de internationale organer for at bekæmpe enhver form for konkurrenceforvridning.

3.5. ØSU understreger endnu en gang [jf. udtalelsen om Kommissionens meddelelse vedrørende industripolitik i et åbent og konkurrencebaseret miljø<sup>(1)</sup>] betydningen af en klar afgrænsning mellem den generelle strategi og de økonomisk-politiske instrumenter under særlig hensyntagen til konkurrenceaspektet. Hvis målet er, at søfartens fremtid i EF hovedsageligt skal afhænge af virksomhedernes konkurrenceevne, forekommer de EF-foreanstaltninger, som Kommissionen her opridser, ikke at være tilstrækkelige til at give virksomhederne mulighed for på kort og mellemlang sigt at konkurrere på lige fod på markeder, hvor reglerne vedrørende fri konkurrence ofte tilsidesættes.

<sup>(1)</sup> EFT nr. C 40 af 17. 2. 1992.

Bruxelles, den 26. maj 1992.

*Formand for  
Det Økonomiske og Sociale Udvalg*

Michael GEUENICH

3.5.1. Dette er grunden til, at det i den nuværende situation er nødvendigt, at konkurrencepolitikken suppleres med en politik eller politikker, der direkte sigter mod at støtte EF's skibsfart og skibsbygningsindustri.

3.6. Det er også nødvendigt at definere nærhedsprincippet bedre med hensyn til EF's og medlemsstaternes stilling. Bistandsstrategier bør afvises; derimod er det helt berettiget at føre en industripolitik, der omfatter koordinerende og finansielle foranstaltninger, som kan støtte erhvervslivet i den fase, hvor virksomhederne konsolideres og udvikler sig i et miljø præget af stadig større samarbejde mellem de forskellige sektorer og internt i de enkelte sektorer.

3.7. I dag er der først og fremmest brug for en fundamental mentalitetsændring i disse sektorer, der alt for længe har lidt under en krise, som har ført til tab af flere hundrede tusinde arbejdspladser — særligt i de mindst udviklede regioner i EF — og bevirket, at arbejdsstyrkens gennemsnitsalder er steget mærkbart, idet de bedst uddannede unge søger over i andre erhverv, som er i vækst. Det er denne sociale dimension, der ikke lægges tilstrækkelig stor vægt på i Kommissionens tekst — bortset fra erhvervsuddannelsesprogrammerne, som også er nødvendige, og som skal afhjælpe den stigende mangel på søfolk i EF; dette på trods af, at den sociale dimension betegnes som et af de vigtigste mål for en — omsider — »offensiv« politik for EF's maritime erhverv.

3.8. Den sociale dimension handler også om sikkerhed på arbejdspladsen og beskyttelse af havmiljøet: problemer som måske snarere er et spørgsmål om bevidstgørelse og faglig kompetence end om teknologi. Hvis der ikke genindføres passende sikkerhedsnormer for skibenes og havnenes drift, og hvis disse normer ikke håndhæves, vil de farer, som Europas kyster — med deres erhvervsaktiviteter og kulturelle og landskabsmæssige værdier — er udsat for, vokse dramatisk, og det samme gælder omkostningerne ved forureningsbekæmpelsen.