

Stellungnahme zu der Mitteilung der Kommission „Die maritimen Industrien vor neuen Herausforderungen“

(92/C 223/13)

Der Wirtschafts- und Sozialausschuß beschloß am 17. Dezember 1991, gemäß Artikel 20 Absatz 3 der Geschäftsordnung eine Stellungnahme zu vorgenannter Vorlage zu erarbeiten.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Industrie, Handel, Handwerk und Dienstleistungen nahm ihre Stellungnahme am 6. Mai 1992 an. Berichterstatter war Herr Arena.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 297. Plenartagung (Sitzung vom 26. Mai 1992) einstimmig folgende Stellungnahme.

1. Einleitung

Dieses Dokument ergänzt die frühere Stellungnahme des Ausschusses zu der Mitteilung der Kommission „Die Industriepolitik in einem offenen und wettbewerbsorientierten Umfeld“⁽¹⁾.

1.1. Der Ausschuß hat sich in den letzten Jahren schon mehrfach mit maritimen Problemen auseinandergesetzt⁽²⁾. Die Zusammenarbeit mit der Kommission war bei diesen Gelegenheiten konstruktiv und hat zu guten Ergebnissen geführt. Leider muß nun festgestellt werden, daß die Kommission es diesmal nicht für nötig erachtet hat, den Ausschuß schon in der Vorbereitungsphase ausdrücklich um seine Vorschläge zum Thema „Die maritimen Industrien vor neuen Herausforderungen“ zu bitten, obwohl diese Thematik äußerst brisante wirtschaftliche und soziale Aspekte beinhaltet.

1.1.1. Diese Stellungnahme soll ein Beitrag zu den Arbeiten des von der Kommission ins Leben gerufenen Forums der maritimen Industrien sein, die sich noch bis Oktober dieses Jahres hinziehen werden.

2. Allgemeine Bemerkungen

2.1. Der Ausschuß begrüßt die Initiative der Kommission, die die Bedeutung der „maritimen Dimension“ im Rahmen der vorgeschlagenen Industriepolitik bekräftigt und eine Strategie aufzeigt, die den Niedergang der maritimen Industrien in der Gemeinschaft aufhalten und eine wettbewerbsfähige Entwicklung fördern soll. Nicht weniger begrüßenswert ist die Einrich-

tung eines Diskussionsforums, das zur Definition der Art der zu entwickelnden Maßnahmen beitragen soll und in das die betroffenen Parteien ihre Erfahrungen und Vorschläge einbringen können.

2.2. Indessen dürfte den zahlreichen sozialen Aspekten, die im Zusammenhang mit dieser Thematik ebenfalls zur Sprache kommen werden, in dem zu erörternden Dokument nicht die ihnen gebührende Beachtung geschenkt worden sein; und diese Vernachlässigung spiegelt sich auch in der Zusammensetzung der Arbeitsgruppen des Forums wider. Auch dort, wo es um die Schlüsselfaktoren geht, die die Wettbewerbsfähigkeit der verschiedenen Sektoren — und vor allem derjenigen, die im internationalen Wettbewerb stehen — verbessern sollen, drängen sich Zweifel auf, auch in bezug auf die jeweils ins Auge gefaßten Aktionsansätze.

2.3. Zum ersten Mal werden die verschiedenen Zweige der maritimen Wirtschaft — mit Blick auf ihre Wiederankurbelung — als ein Gesamtkomplex betrachtet. Allzu lange standen in diesem Bereich Einzelkonzepte zur Verteidigung des einen oder anderen Sektors im Vordergrund, die keinen entscheidenden Einfluß auf deren internationale Wettbewerbsfähigkeit nehmen konnten, geschweige denn auf die des gesamten Wirtschaftskomplexes.

2.4. Wohlwissend, daß die Interessen sich nicht immer decken, müssen die gegenseitigen Abhängigkeiten und die möglichen Synergien zwischen den maritimen Industrien herausgearbeitet werden. Natürlich ist eine starke europäische Flotte für die Schiffbau- und Reparaturbetriebe sowie für die Hersteller von Bauteilen eine Gewähr für einen internen Absatzmarkt. Kein Land hat in der Vergangenheit diese Industrie ausgebaut, ohne als Hauptkunden auf die nationalen Reedereien zählen zu können, und dasselbe gilt auch für den Off-shore-Sektor. Die Schifffahrt benötigt im übrigen eine umfangreiche Ausstattung mit hochqualifizierten Finanz-, Versicherungs-, Rechts- und Maklerdiensten. Die Professionalität der am europäischen maritimen Sektor Beteiligten ist ferner ein Besitz, den es zu schützen und zu erhalten gilt, um so mehr, als andere Tätigkeiten zu Lande und in den Häfen von ihm profitieren.

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 40 vom 17. 2. 1992.

⁽²⁾ Fortschritt auf dem Weg zu einer gemeinsamen Verkehrspolitik — Seeverkehr (ABl. Nr. C 207 vom 18. 8. 1986); Mindestanforderungen an Schiffe, die in Seehäfen der Gemeinschaft einlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder schädliche Versandstücke befördern (ABl. Nr. C 329 vom 30. 12. 1989); Schiffbaubehilfen (ABl. Nr. C 68 vom 16. 3. 1987); Schiffbaubehilfen (ABl. Nr. C 332 vom 31. 12. 1990); Gemeinsame Fischereipolitik (ABl. Nr. C 339 vom 31. 12. 1991); Positive Maßnahmen zugunsten des Seeverkehrs (ABl. Nr. C 56 vom 7. 3. 1990); Anwendung des Artikels 85 Absatz 3 des Vertrages auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen, Beschlüssen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen zwischen Seeschiffahrtsunternehmen (ABl. Nr. C 69 vom 18. 3. 1991).

2.5. Mit der Fortdauer der weltweiten Krise in der maritimen Wirtschaft und unter dem Druck einer fast ausschließlich auf den Inlandsmarkt abgestimmten Wettbewerbspolitik haben sich die maritimen Industrien in Europa sozusagen in ihr Schneckenhaus zurückgezogen. Die tiefgreifenden Umstrukturierungsprozesse, die in den Mitgliedstaaten durchgeführt wurden, haben sicher zu einer Senkung der Produktionskosten pro Einheit geführt, zugleich aber auch zum Verlust von Hunderttausenden von Arbeitsplätzen.

2.6. Heute nimmt man endlich zur Kenntnis, daß der gesamte Sektor der europäischen maritimen Industrien erheblich an Gewicht verloren hat, und zwar sowohl im weltweiten Kontext als auch, was die Deckung des innergemeinschaftlichen Bedarfs anbetrifft; diese Entwicklung hat nicht nur in wirtschaftlicher, sondern auch in strategischer Hinsicht Besorgnis ausgelöst.

2.7. Dieser allmähliche Verlust der Wettbewerbsfähigkeit hat vielfache Gründe, die v.a. zwei Sektoren berühren, nämlich die Reedereien und die Werften, die unmittelbar auf den internationalen Märkten tätig sind. Dabei handelt es sich nicht nur um die technologischen und qualitativen Fortschritte bei einigen Konkurrenten; für die Flotten der Mitgliedstaaten — die ohnehin schon höhere Steuern, Sozial- und Verwaltungsabgaben zu tragen haben — geht es auch darum, die verbreiteten protektionistischen Maßnahmen (z.B. Ladungsvorbehalte) und unlauteren Praktiken zu verkräften, deren sich die Flotten nicht weniger Drittländer bedienen können. Bei den Werften waren neben den auf europäische Verhältnisse nicht übertragbaren Arbeitskosten und -bedingungen (z.B. Korea) auch mehr oder weniger versteckte, aber äußerst wirksame Beihilfesysteme ausschlaggebend; ein Indiz dafür sind auch die immer noch festgefahrenen Verhandlungen im Rahmen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) über die Beseitigung der Mechanismen, die den Schiffbaumarkt verfälschen.

2.7.1. Japan hat im maritimen Bereich eine andere Politik entwickelt: eine moderne, ganz und gar auf einheimischen Werften gebaute nationale Flotte, die im Dienste einer stark integrierten, exportorientierten und alle Synergien nutzenden Wirtschaft steht (und ergänzt wird durch Schiffe, die für japanische Unternehmen unter ausländischer Flagge fahren und z.T. auch in anderen, sogar noch billigeren Ländern gebaut wurden). Auf der anderen Seite setzt sich immer mehr die Meinung durch, daß das „japanische System“ das Vertrauen untergraben hat, auf dem der freie Handel basiert.

2.8. Die Gemeinschaftsflotte

2.8.1. Die Europäische Gemeinschaft kann als die größte Handelsmacht der Welt insbesondere nicht län-

ger zusehen, wie die eigene Flotte allmählich verfällt, die, wie schon gesagt, der wichtigste Impulsgeber der vielfältigen Interessen ist, die die maritime Verkehrsindustrie umgeben.

2.8.1.1. Erst recht gilt das so kurz vor der Vollendung des Binnenmarktes mit seinen materiellen, rechtlichen und Dienstleistungsinfrastrukturen und angesichts der neuen Perspektiven, die sich für den Handel mit Osteuropa auftun. Die fortschreitende Internationalisierung der Märkte (man denke insbesondere an die rasche Ausdehnung und Konsolidierung der beiden anderen Großräume: des pazifischen und des nord- und südamerikanischen Raumes) wird erhebliche Auswirkungen auf das Verkehrssystem haben, sowohl unter organisatorischen Gesichtspunkten wie auch im Bereich der technologischen Innovation.

2.8.1.2. Im übrigen bedingt der Rückgang der Investitionen in neue Schiffe von der Mitte der 70er bis fast zum Ende der 80er Jahre einen umfangreichen Modernisierungsprozeß, der weltweit betrachtet auch bereits eingesetzt hat; im Vergleich zur Weltflotte weisen die europäischen Flotten übrigens insgesamt ein höheres Durchschnittsalter auf.

2.8.2. Da sie in dem oben beschriebenen internationalen Kontext operieren müssen, beklagen die europäischen Reeder die ihnen auferlegten Belastungen und Regelungen, die ihre Wettbewerbsposition entscheidend beeinträchtigen, da sie nicht weltweit angewandt werden, wie es eigentlich notwendig wäre.

2.8.2.1. Daraus ergibt sich ein drastischer Rückgang der Tonnage der Gemeinschaftsflotte (und somit der Zahl derer, die im maritimen Sektor der EG tätig sind) sowie das Ausweichen auf „sekundäre“ Register, die den innergemeinschaftlichen Wettbewerb verzerren.

2.8.3. Auf pragmatische Weise müssen die Reederverwaltungskosten gesenkt werden, aber so, daß die Arbeitsbedingungen — und hier vor allem die Sicherheit — nicht darunter leiden. In diesem Zusammenhang müßten die seinerzeit vom Ausschuß vorgebrachten Empfehlungen⁽¹⁾ als Grundlage dieser neuen Gemeinschaftspolitik herangezogen werden.

2.8.4. Die bisher von der Kommission unterbreiteten Vorschläge dürften unzureichend sein. Tatsächlich setzen die Reeder ihre Erwartungen immer noch auf die Vorlage und Verabschiedung eines umfassenden Maßnahmenpakets, das alle Bereiche (Steuern, Finanzen, Staatsangehörigkeit der Mannschaft, Arbeitsentgelt und -bedingungen usw.) einschließt und mit dessen Hilfe auch das von der Kommission vorgeschlagene EUROS-Gemeinschaftsregister wirklich attraktiv, d.h. wettbewerbsfähig, wird. Der Ausschuß ersucht daher die Kommission, in diesem Sinne tätig zu werden.

2.8.4.1. Gleichzeitig müßten wirksame Instrumente geschaffen werden, mit denen auch unter Einsatz von

⁽¹⁾ Stellungnahme „Positive Maßnahmen zugunsten des Seeverkehrs“ (ABl. Nr. C 56 vom 7. 3. 1990).

Gemeinschaftsmitteln die Flotte erneuert und der veraltete Schiffsbestand abgewrackt werden kann.

2.9. Die Schiffbau- und die Ausrüstungsindustrien

2.9.1. Ein starker maritimer Sektor der EG ist auch für das Überleben der gemeinschaftlichen Schiffbauindustrie, die sich ebenfalls auf dem internationalen Markt behaupten muß, eine unverzichtbare Voraussetzung. In den letzten fünfzehn Jahren hat die Schiffbauindustrie enorme Anstrengungen unternommen, um ihre Produktionskapazität zu senken und neu zu organisieren. Trotz der Produktivitätssteigerungen und des gestiegenen Anteils des technologisch stark ausgereiften Schiffbaus können die europäischen Werften, um im Geschäft bleiben zu können, noch nicht ohne eine angemessene öffentliche Unterstützung auskommen, zumindest solange die wichtigsten Konkurrenten (insbesondere Japan und Korea) ihre Beihilfesysteme nicht abgebaut haben (von Bedeutung sind in diesem Zusammenhang die bereits erwähnten, von den USA angeregten Verhandlungen im Rahmen der OECD) und solange der unausweichliche Integrationsprozeß zwischen den verschiedenen nationalen Schiffbauindustrien nicht erste Wirkungen zeigt.

2.9.1.1. Daraus ergibt sich, daß sich die Europäische Gemeinschaft vorerst nicht allein auf die Wettbewerbspolitik verlassen darf, sondern eine positive Industriepolitik zur Unterstützung der Schiffbauindustrie entwickeln muß.

2.9.1.2. Innerhalb der Gemeinschaft werden auf die Zuschüsse für den Schiffbau die Grundsätze der Transparenz und der Degression angewandt. Die Kommission sollte sich dafür einsetzen, daß diese Grundsätze in gleichem Maße auch weltweite Gültigkeit erlangen.

2.9.2. Keineswegs kann dem gemeinschaftlichen Schiffbau vorgeworfen werden, er habe zur Schaffung des Angebotsüberschusses bei Schiffen beigetragen; schließlich ist sein Potential in Anlagen und insbesondere Arbeitskräften seit 1975 um etwa 60 % zurückgegangen, so daß er heute etwa ein Fünftel des weltweiten Schiffbaus ausmacht. Die Kommission selbst hat die Gewährung von Beihilfen immer von einer strikten Überwachung der Produktionskapazitäten abhängig gemacht. Im übrigen hatte diese Politik offenbar keinen Einfluß auf die Entscheidungen der Gemeinschaftsreeder, die ihrerseits über die Hälfte ihrer Aufträge an Drittlandswerften vergeben haben.

2.9.3. Besorgniserregend ist indessen, nachdem die Nachfrage nach Schiffen weltweit wieder zugenommen hat, der erneute Expansionsdrang insbesondere der japanischen Schiffbauindustrie (die heute bereits in der Lage ist, ca. 50 % der Weltnachfrage zu befriedigen), aber auch des koreanischen Schiffbaus (über 15 %); diese Entwicklung birgt für die europäischen Reeder die Gefahr einer Monopolisierung des Schiffsangebots.

2.9.4. Jedenfalls erscheint es — nach der Lektüre des Kommissionsdokuments — etwas zu einfach und illusorisch, die Wettbewerbsfähigkeit dieser Industrie auf dem komparativen Vorteil aufbauen zu wollen, den Europa gegenüber seinen Konkurrenten im Bau von komplexeren Schiffen hätte, und sich demzufolge in erster Linie auf die — sicherlich wichtige — Anwendung der Spitzentechnologie zu verlassen, an der es dem weltgrößten Hersteller gewiß nicht mangelt.

2.9.5. Auf industrieller Ebene muß die europäische Schiffbauindustrie die für sie typische starke Zersplitterung verringern, um die Skalenerträge zu erzielen, die zu den Stärken der asiatischen Konkurrenz gehören. Es erscheint demnach mehr als angebracht, die Kooperation zwischen europäischen Unternehmen zu fördern, die erst in den letzten Jahren einige interessante gemeinsame Initiativen in Bereichen wie Forschung und Entwicklung, Planung, Kauf, Umweltschutz und Herstellung von Schiffsmotoren ins Leben gerufen haben.

2.9.6. Zugleich muß sich die EG entschiedener darum bemühen, mit den großen asiatischen Produzenten eine freiwillige Selbstbeschränkung auszuhandeln, um zu verhindern, daß es wieder zu den sehr gefürchteten Ungleichgewichten zwischen Angebot und Nachfrage nach Schiffsraum und dem sich daraus ergebenden Einbruch bei den Frachtraten kommt. Aus demselben Grund müßte die Modernisierung der Weltflotte mit dem Abwracken der veralteten Schiffe einhergehen, wobei aus offenkundigen Gründen der Arbeitssicherheit und des Schutzes der Meeresumwelt mit den unternormigen Schiffen zu beginnen wäre.

2.9.7. Die Kooperationsbemühungen werden auch auf die Zulieferer von Bauteilen ausgedehnt werden müssen, einem wesentlichen Sektor für die Wettbewerbsfähigkeit der Schiffbauindustrie, weil über 50 % der Kosten eines Schiffes auf Materialien entfallen, die außerhalb der Werften hergestellt werden. Vor allem angesichts des geringen Produktionsvolumens liegt das Hauptproblem vielleicht in der großen Vielfalt der Zulieferbetriebe, sowohl was ihre Größe als auch den Grad der Spezialisierung angeht, wobei auch zu berücksichtigen ist, daß viele dieser Betriebe nur am Rande für den Schiffbau produzieren. Hinzu kommen die zahlreichen Probleme im Zusammenhang mit der Standardisierung der Erzeugnisse, vor allem wenn sie besonderen Sicherheitsvorschriften genügen müssen.

2.9.8. Eine umfassende Vorausbestimmung der künftigen Erfordernisse des Seeverkehrs ist daher — nicht nur für die Reedereien und Werften, sondern auch für die Vielzahl unterschiedlicher, zumeist kleiner und mittlerer Unternehmen, aus denen sich die Ausrüstungs-

industrie zusammensetzt — eine der grundlegenden Voraussetzungen einer gemeinsamen Strategie. Nicht weniger wichtig ist die Kenntnis der Entwicklungstendenzen für die Technologien, die mit dem Schutz der Meeresumwelt und der Nutzung der Meeresressourcen zu tun haben.

2.10. Der Schutz der Meeresumwelt

2.10.1. In den letzten Jahren sind die Forderungen aus der Gesellschaft nach einem besseren Schutz der Umwelt immer lauter geworden, und es bedarf nunmehr konkreter Antworten vor allem seitens der — nationalen und internationalen — Institutionen. Obwohl die meisten Verschmutzungen an Land verursacht werden (Industrien, Städte, Verwendung chemischer Stoffe in der Landwirtschaft usw.), löst die ungewollte oder vorsätzliche Einleitung von Kohlenwasserstoffen oder giftigen Substanzen von Schiffen ins Meer in der Öffentlichkeit immer wieder heftigen Alarm aus.

2.10.2. Die Zunahme der Erdöltransporte, die fortschreitende Überalterung eines nicht unbedeutenden Teils der Weltflotte (über 85 % der in Dienst befindlichen Tanker von mehr als 150 000 t stammen aus der Zeit vor 1980, als die Bestimmungen über die Ballastwasserabschottung noch nicht in Kraft waren) und eine nicht unerhebliche Zahl von unternormigen Schiffen — ein Phänomen, das selbst die Wirksamkeit der Schiffsregister in Frage stellt — sind die Hauptursachen dafür, daß die Meere, die den Rohstoff-Großverbraucher Europa umgeben, in bezug auf die Verschmutzung durch Kohlenwasserstoffe und chemische Substanzen bei einer Vielzahl von Industrieprozessen zum Einsatz kommen oder dabei anfallen, als eine äußerst risikoträchtige Region anzusehen sind.

2.10.3. Diese Thematik weist zahllose Einzelaspekte (gesetzlicher, organisatorischer, technischer, wirtschaftlicher oder versicherungstechnischer Art) auf, und die Interventionspläne gegen die Verschmutzung stecken immer noch in den Kinderschuhen, obwohl es beträchtliche Verbesserungsmöglichkeiten gibt, die insbesondere den wissenschaftlichen und technologischen Fortschritten in den Bereichen der Telekommunikation, der Überwachung, der Instrumente usw. zu verdanken sind.

2.10.3.1. Der globale und internationale Charakter der Probleme im Zusammenhang mit dem Schutz der Meeresumwelt wirft automatisch die Frage nach der Effizienz einer sehr breiten Zusammenarbeit auf, die bislang allzu häufig Schwachstellen aufwies. Das erklärt auch, weshalb die Vereinigten Staaten im Jahr 1990 den *Oil Pollution Act* angenommen haben (der für die in amerikanischen Gewässern verkehrenden Tanker, die nach Juni 1990 gebaut wurden, doppelwandige Schiffskörper vorschreibt); diese Maßnahme mußte sich zwangsläufig auf die kürzlich im Rahmen der *International Maritime Organization* (IMO) vereinbarten neuen Normen auswirken, die ab Juli 1996 für den Bau neuer Schiffe und ab Juli 1995 für die strengere Überprüfung bereits in Dienst befindlicher Schiffe gelten.

2.10.4. Die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten müssen durch die Entwicklung und Finanzierung spezifischer Projekte — beispielsweise auch im Wege der Einführung eines integrierten Systems der Vorbeugung/

Bestrafung/Sanierung (Patrouille-Boote, Notfall-Einsatzschiffe, besondere Hafenanlagen und -ausrüstungen usw.) — für die strikte Einhaltung dieser Normen für den Schutz der Meeresumwelt und die Navigationssicherheit sorgen.

2.11. Die Industrie der Meeresressourcen und die Meeresforschung

2.11.1. Die Nutzung der Meeresressourcen (Energie, Mineralstoffe, biologische Ressourcen usw.) erfordert einen systematischen Ansatz im vollen Bewußtsein der Folgen menschlichen Eingreifens in das empfindliche Gleichgewicht der Meeresumwelt sowie unter Achtung aller Erfordernisse, auch wenn diese sich scheinbar widersprechen (Nutzung/Erhaltung der Ressourcen).

2.11.2. Das Klima, in dem in Europa über die Fischereiindustrie diskutiert wird, ist das beste Indiz dafür, wie schwierig, aber auch wie notwendig es gerade deshalb auch ist, die Entwicklung der maritimen Industrie mit der Bewirtschaftung der natürlichen Ressourcen in Einklang zu bringen. Immer ausgeklügeltere Techniken für die Lokalisierung der Fischschwärme, die Verbesserung der Leistungen der Fischereifahrzeuge und die größere Effizienz der Fangsysteme sind, trotz der Bemühungen der Gemeinschaft um eine Politik zur Bewirtschaftung der Fischbestände, wesentliche Ursachen für das Problem der Überfischung.

2.11.3. Es hat in der Tat nicht den Anschein, als könne die Umstrukturierung des Fischereisektors noch länger hinausgeschoben werden; diese müßte — neben der notwendigen Erneuerung einiger nationaler Flotten nach dem Motto „verschrotten und neubauen“ — auch eine Verringerung der Gesamtfangkapazität der bestehenden Flotte beinhalten. Die Entwicklung der Aquakultur und die Verbesserung der an Land befindlichen Fischereinfrastrukturen können als Begleitmaßnahmen den Rationalisierungsprozeß unterstützen, für den angesichts der besonderen wirtschaftlichen und sozialen Empfindlichkeit des Fischereisektors in einigen Regionen der Gemeinschaft angemessene Mittel und Strukturmaßnahmen vorzusehen sind.

2.11.4. Was die Meeresforschung anbetrifft, so beschränkt sich das Interesse der Europäischen Gemeinschaft im Bereich der Wissenschaften und der Technologien bislang (mit Ausnahme des Erdölsektors) praktisch auf die Erlangung wissenschaftlicher Kenntnisse über das Meer. Ein nützlicher Beitrag, der die Aufmerksamkeit der Industrie wecken könnte, wäre ohne Zweifel eine sektorenübergreifende europäische Politik mit Forschungsprogrammen zur Entwicklung spezifischer Technologien (und zwar anderer als die Off-shore-Technologien des Erdölsektors, obwohl diese auch nutzbar sind), mit deren Hilfe die Bewirtschaftung und rationelle Nutzung der verschiedenen Ressourcen sichergestellt werden kann.

2.11.5. Unter den denkbaren kurz- und mittelfristigen Entwicklungen, die für die Industrie von Interesse

sein können, wären zu nennen: die Mittel für die Meeresforschung (auch unter Zuhilfenahme der vom Militärsektor abgeleiteten Technologien) und die Verlagerung von Industrietätigkeiten oder Dienstleistungen aufs oder ans Meer (z.B. die Energieerzeugung, die Lagerung von energetischen und nichtenergetischen Materialien, die Müllverbrennung).

2.12. Die Häfen

2.12.1. Die Einführung der Elektronik und Informatik hat schon vor längerer Zeit eine wahre Revolution in der Verwaltung der Häfen und des Seeverkehrs ausgelöst; die Bedingungen sind allerdings noch weit von der Situation entfernt, wie sie beispielsweise im Luftverkehr anzutreffen ist. Gerade in den letzten Jahren wurden in der Entwicklung der Systeme [*Vessel Traffic Systems* (VTS)] zur Lenkung des Schiffsverkehrs in bestimmten abgegrenzten und/oder stark frequentierten Gebieten bedeutende Fortschritte erzielt.

2.12.2. Im Interesse der Sicherheit und der Effizienz — und somit auch der Transportqualität — müßte generell die Annahme von Abwicklungsstandards, Regeln und Verfahren beschleunigt werden, die für alle Häfen gelten, die heute noch auf der Basis auch rechtlich sehr unterschiedlicher Regelungen verwaltet werden. Zu unterstützen wäre in diesem Zusammenhang auch die Verringerung des durchschnittlichen Gefälles zwischen den Häfen des Mittelmeerraums und denen Nordeuropas, weil ein ausgewogenes Hafensystem eindeutig vorteilhafter ist, auch was den multimodalen Charakter der Verkehrsleistungen (Verringerung der kostspieligen Umladungen und leichtere Übergänge auf den Eisenbahn-, Straßen und Binnenschiffsverkehr) und die Entlastung einiger Regionen anbetrifft, wozu die Entwicklung der Kobotage beitragen könnte. Es versteht sich von selbst, daß zu alledem geeignete Gesetzes- und Infrastrukturmaßnahmen zugunsten einer schnelleren und wirtschaftlicheren Beförderung der Waren erforderlich sind, für die besondere, auch gemeinschaftliche, Finanzierungsmöglichkeiten vorzusehen sind.

2.12.3. Im Interesse einer höheren Sicherheit im Sinne des Umweltschutzes — der durch die Gigantomanie im Tankerbau eine immer größere Bedeutung erlangt — müssen neben den Anlagen für die Entgasung der Öltanker und die Behandlung des Ballastwassers und anderer Abfälle auch die Kontroll- und Überwachungsdienste im Hafen und auf der Reede ausgebaut werden; ferner sind die Abschreckungs- und Strafmaßnahmen gegenüber den Verursachern strenger anzuwenden.

2.13. Forschung und Entwicklung

2.13.1. Ganz zu Recht bezeichnet die Kommission in ihrer Mitteilung die technologische Entwicklung als eines der grundlegenden Elemente für die Herstellung und Erhaltung der angestrebten Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Industrien der EG (und zwar sowohl

was die Herstellungsprozesse als auch die Produkte selbst angeht, die durchaus innovatorisch, aber dennoch wirtschaftlich und sicher sein sollen). Damit diese Industrien sich das nötige fortgeschrittene Know How aneignen können, bedarf es einer Forschungsaktivität, die folgendes beinhaltet:

- eine Aktion zur Sensibilisierung und Koordinierung der gemeinschaftlichen Forschungszentren und -programme,
- die Festlegung eines spezifischen Programm- und Finanzrahmens, der einer großangelegten Aktion ausreichende Sicherheit bietet, kein Stückwerk zuläßt und sich nicht auf die Basisforschung beschränken darf, sondern das Erzeugnis bis zur vorindustriellen Phase begleiten muß.

2.13.2. Sehr bezeichnend ist der Hinweis auf die jährlichen Investitionen der japanischen Regierung in meeres- und schiffbautechnische Forschungs- und Entwicklungsprogramme, die mit fast 300 Millionen ECU erheblich über dem Betrag liegen, den die gesamte EG schätzungsweise dafür aufwendet.

2.14. Der menschliche Faktor

Besonders notwendig ist es, die Bedeutung des menschlichen Faktors für einen sicheren und rationellen Schiffsbetrieb in den Mittelpunkt zu rücken. Da bei 80 % aller Unfälle auf See der menschliche Faktor mit im Spiel ist, sollte unbedingt von dem Grundsatz ausgegangen werden, daß eine sichere Steuerung der Schiffe durch hervorragend ausgebildete Mannschaften auch die rationellste Art und Weise des Schiffsbetriebs ist. In diesem Sinne sollten die sozialrechtlichen Aspekte bei der staatlichen Hafenaufsicht mehr Gewicht erhalten und die Ausbildung miteinbeziehen, wobei ein besonderer Schwerpunkt auf den Sicherheitssystemen und dem Problem der gemischtsprachigen Mannschaften liegen sollte. Einsparungen bei den Betriebskosten sollten vor allem durch Kostenvorteile aufgrund des technischen Fortschritts und niedrigerer Zinssätze und nicht einfach durch den Einsatz billiger Arbeitskräfte aus Ländern der Dritten Welt erzielt werden. Die Gemeinschaft sollte ihrerseits die Anwerbung von Seeleuten fördern und den Kapitänen den rechtlichen Schutz gewähren, der notwendig ist, um die Sicherheit der ihnen unterstehenden Schiffe zu garantieren.

3. Schlußfolgerungen

3.1. Wenn man bedenkt, wie sich ein effizientes maritimes System auf die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft auswirken kann, dann wurde mit der Mitteilung der Kommission der Grundstein zu einem sehr ehrgeizigen Prozeß gelegt, zu den konkreten Inhalten der Herausforderungen für die maritimen Industrien der Gemeinschaft und die bestgeeigneten Mittel und Wege zur Meisterung dieser Herausforderungen macht die Mitteilung indessen keine klaren Aussagen.

3.2. Die Arbeiten des Forums — auf die aus verständlichen Gründen von verschiedenster Seite einzuwirken versucht wird — sollten auch wegen der Komplexität und Weitläufigkeit der hier in Rede stehenden Thematik auf klare und realistische Zielsetzungen ausgerichtet sein; dazu gehört auch eine genaue Einschätzung des menschlichen Faktors in einem sicheren und rationellen Schiffsbetrieb.

3.3. Nach Ansicht des Ausschusses kommt es entscheidend darauf an, daß für jeden Industriezweig zunächst einmal eine sorgfältige Bewertung seiner Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit vorgenommen wird, vor allem bei den Branchen, die auf dem Weltmarkt operieren.

3.4. Ebenso große Aufmerksamkeit sollte dann auch der Festlegung von Prioritäten bei den Interventionen — unter Berücksichtigung aller rechtlichen und wirtschaftlichen Folgen — geschenkt werden, ohne daß dabei jedoch das Ziel einer harmonischen Entwicklung der verschiedenen Industrien aus dem Auge verloren wird. Selbstverständlich muß für jeden Industriezweig der unter verschiedenen Gesichtspunkten jeweils bestgeeignete Ansatz gewählt werden (gemeinschaftliche oder einzelstaatliche Perspektive, mehr oder weniger stark sektorübergreifende Ausrichtung usw.). Die Gemeinschaft muß sich bei Verhandlungen auf internationaler Ebene entsprechend intensiver für eine Bekämpfung jeder Art der Wettbewerbsverzerrung einsetzen.

3.5. Der Ausschuß plädiert erneut [vgl. Stellungnahme zu der Mitteilung der Kommission zum Thema „Industriepolitik in einem offenen und wettbewerbsorientierten Umfeld“⁽¹⁾] für eine klare Trennung zwischen der allgemeinen Ausrichtung und den wirtschaftspolitischen Instrumenten, wobei den Wettbewerbsaspekten besondere Aufmerksamkeit zu schenken ist. Geht man davon aus, daß die Zukunft des maritimen Europas im wesentlichen von der Wettbewerbsfähigkeit seiner Unternehmen abhängt, so dürften die unter die Zuständigkeit der Gemeinschaft fallenden Maßnahmen, wie sie von der Kommission vorgeschlagen werden, auf kurze und mittlere Sicht wohl nicht ausreichen, um diesen Unternehmen zu gleichen Wettbewerbschancen auf Märkten zu verhelfen, auf denen häufig gegen die Regeln des freien Wettbewerbs verstoßen wird.

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 40 vom 17. 2. 1992.

Geschehen zu Brüssel am 26. Mai 1992.

*Der Präsident
des Wirtschafts- und Sozialausschusses*

Michael GEUENICH

3.5.1. Aus diesem Grunde ist es unter den gegebenen Umständen notwendig, daß die Wettbewerbspolitik durch eine oder mehrere Politiken flankiert wird, die speziell auf die Unterstützung der gemeinschaftlichen Schifffahrt und Schiffbauindustrie ausgerichtet sind.

3.6. So müßte auch der Begriff der „Subsidiarität“ in bezug auf die Position der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten klarer gefaßt werden. „Wohlfahrtskonzepte“ sind gewiß nicht der richtige Weg; durchaus gerechtfertigt erscheint dagegen eine von Koordinierungs- und Finanzierungsmaßnahmen begleitete Industriepolitik, wobei diese flankierenden Maßnahmen den Wirtschaftsakteuren in der Phase der Konsolidierung und der Neubelebung der Unternehmen in einem Umfeld zunehmender Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Sektoren und innerhalb dieser Sektoren als Stütze dienen.

3.7. Was heute nottut, ist ein grundlegender Mentalitätswandel in Sektoren, die allzu lange durch eine Krise geschwächt wurden, durch die — v.a. in weniger begünstigten Regionen der Gemeinschaft — Hunderttausende von Arbeitsplätzen verloren gingen, das Durchschnittsalter der Beschäftigten erheblich nach oben verschoben und die jungen Fachkräfte in andere, „wachstumsorientierte“ Industriezweige gelenkt wurden. Abgesehen von den — gewiß notwendigen — Ausbildungsprogrammen, die dem zunehmenden Mangel an maritimen Fachkräften aus der Gemeinschaft abhelfen sollen, kommt gerade diese „soziale Dimension“ in der Kommissionsvorlage zu kurz, während sie doch eine der Prioritäten einer endlich „offensiv“ angelegten Politik zugunsten der maritimen Industrien der Gemeinschaft darstellen sollte.

3.8. „Soziale Dimension“ bedeutet aber auch sichere Arbeitsplätze und Schutz der Meeresumwelt, zwei Anliegen, die vielleicht mehr mit Kultur und fachlicher Kompetenz zu tun haben als mit Technologie. Ohne Wiederherstellung und strikte Einhaltung angemessener Sicherheitsstandards für den Schiffs- und Hafenbetrieb könnten die Gefahren, die den europäischen Küsten mit ihrer Wirtschaftstätigkeit, ihrem geschichtlichen Erbe und ihren reichen Naturschätzen drohen, dramatische Ausmaße annehmen, und Hand in Hand damit könnte auch der Preis für die Beseitigung der Schäden in beängstigender Weise ansteigen.