

Advies over de mededeling van de Commissie „Nieuwe uitdagingen voor maritieme industrieën”

(92/C 223/13)

Het Economisch en Sociaal Comité heeft op 17 december 1991 besloten overeenkomstig artikel 20 (derde alinea) van het Reglement van Orde een vervolgadvis op te stellen over de bovengenoemde mededeling.

De Afdeling voor industrie, handel, ambacht en diensten, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 6 mei 1992 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Arena.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 297e Zitting (vergadering van 26 mei 1992) het volgende advies uitgebracht, dat met algemene stemmen is goedgekeurd.

1. Inleiding

Dit advies vormt een aanvulling op het advies over de mededeling van de Commissie „Het industriebeleid in een door concurrentie gekenmerkte open context”⁽¹⁾.

1.1. Het Comité heeft zich de laatste jaren meermaals met de problematiek rond de „maritieme industrieën” beziggehouden⁽²⁾ en kan op dit vlak terugblikken op een vlotte en vruchtbare samenwerking met de Commissie. Het betreurt evenwel dat de Commissie het niet nodig heeft geacht het Comité al bij het „doorlichten” van deze vanuit sociaal-economisch oogpunt zo belangrijke sector om advies te vragen.

1.1.1. Met dit advies wil het Comité een bijdrage leveren aan de werkzaamheden van het „Forum van Maritieme Industrieën”, die nog tot oktober zullen duren.

2. Algemene opmerkingen

2.1. Het Comité stelt met voldoening vast dat de Commissie vastbesloten is om in het nieuwe industriebeleid ook voor de maritieme sector een plaats in te ruimen getuige deze eerste aanzet tot het uitwerken van een strategie om de achteruitgang van de maritieme industrieën in de Gemeenschap een halt toe te roepen en het concurrentievermogen van deze sector te verbeteren.

Positief vindt het met name het voorstel om een discussieforum op te richten waarin de diverse betrokken partijen met hun specifieke ervaringen en ideeën kunnen nagaan welke maatregelen moeten worden genomen om de nagestreefde doelstellingen te kunnen verwezenlijken.

2.2. Helaas wordt in de mededeling te weinig aandacht geschonken aan de talrijke sociale implicaties van de voorgestelde strategie; dit gebrek aan belangstelling voor de sociale problematiek blijkt trouwens ook uit de samenstelling van de werkgroepen van het Forum. Bovendien heeft het Comité zo zijn twijfels over de aangegeven „factoren voor het concurrentievermogen” van de diverse sectoren — en met name die welke aan internationale concurrentie blootstaan — alsmede over de in verband daarmee voorgestelde „actiepunten”.

2.3. Voor het eerst wordt dus een „globale” strategie voorgesteld om de ontwikkeling van de diverse onderdelen van de Europese maritieme sector te stimuleren. Al te lang heeft men zich beperkt tot maatregelen ter bescherming van de een of andere deelsector, waarvan geen noemenswaardige verbetering van het internationale concurrentievermogen van de betrokken deelsector — laat staan een ingrijpende algemene structuurverbetering — te verwachten viel.

2.4. In dit verband moet worden gewezen op de onderlinge afhankelijkheid van de diverse deelsectoren alsmede op het synergie-effect dat daarvan kan uitgaan, ook al lopen de belangen van de verschillende deelsectoren niet altijd parallel. Een omvangrijke EG-vloot fungeert voor de scheepsbouw- en scheepsreparatiebedrijven en hun toeleveranciers als een interne markt. In alle landen hebben deze bedrijven hun ontwikkeling van oudsher vooral aan de rederijen en de *off-shore*-industrie te danken. Verder heeft de scheepvaartsector behoefte aan een uitgebreid scala van gespecialiseerde financiële, juridische, verzekerings- en makelaarsdiensten. Ten slotte zijn de arbeidskrachten in de Europese maritieme sector een bron van ervaring en vakbekwaamheid, die absoluut in stand moet worden gehouden temeer daar een en ander uiteindelijk ook de activiteiten aan de wal en in de havens ten goede komt.

⁽¹⁾ PB nr. C 40 van 17. 2. 1992.

⁽²⁾ Zie de volgende adviezen: Advies over de mededeling „Op weg naar een gemeenschappelijk vervoerbeleid — vervoer over zee” (PB nr. C 207 van 18. 8. 1986); Advies over minimumeisen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen in verpakte vorm vervoeren en die de zeehavens van de Gemeenschap in- of uitvaren (PB nr. C 329 van 30. 12. 1989); Advies over steunverlening aan de scheepsbouw (PB nr. C 68 van 16. 3. 1987); Advies over steunverlening aan de scheepsbouw (PB nr. C 332 van 31. 12. 1990); Advies over het gemeenschappelijk visserijbeleid (PB nr. C 339 van 31. 12. 1991); Advies over positieve maatregelen voor het zeevervoer (PB nr. C 56 van 7. 3. 1990); Advies over de toepassing van artikel 85, lid 3, van het Verdrag op bepaalde groepen overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen tussen scheepvaartondernemingen (PB nr. C 69 van 18. 3. 1991).

2.5. Door het feit dat de internationale crisis in de scheepvaartsector blijft aanslepen en de Gemeenschap in het kader van haar mededingingsbeleid vrijwel alleen maar oog heeft voor de voltooiing van de interne markt, zijn de bedrijven in de maritieme sector zich als het ware van de buitenwereld gaan afsluiten. De ingrijpende herstructureringsmaatregelen in de diverse Lid-Staten hebben weliswaar tot een daling van de kosten per eenheid produkt geleid, maar hebben ook tot gevolg gehad dat honderdduizenden arbeidsplaatsen verloren zijn gegaan.

2.6. Men is in de Gemeenschap eindelijk tot het besef gekomen dat de positie van de Europese maritieme sector op wereldvlak sterk is verslechterd en dat deze sector zelfs niet meer in staat is in de behoeften van de Gemeenschap zelf te voorzien. Dit is een verontrustende ontwikkeling, aangezien het hier om een strategische sector gaat en er dus niet alleen economische belangen op het spel staan.

2.7. Voor deze geleidelijke verslechtering van de concurrentiepositie zijn verscheidene oorzaken aan te geven; deze hangen vooral samen met twee deelsectoren die rechtstreeks op de internationale markten opereren, nl. de rederijen en de scheepsbouwbedrijven. De Europese rederijen — die toch al met grotere fiscale, sociale en administratieve lasten te kampen hebben — moeten niet alleen het hoofd bieden aan de gevolgen van de invoering van technologische innovaties en kwalitatieve verbeteringen door een aantal concurrenten, maar ondervinden bovendien nadeel van de protectionistische maatregelen (b.v. reservering van vracht voor eigen reders) en de oneerlijke praktijken waarmee tal van landen hun eigen vloot bevoordelen. De scheepswerven van hun kant moeten opboksen tegen de concurrentie van werven in landen waar de arbeidskosten en de arbeidsvoorschriften niet te vergelijken zijn met die in Europa (b.v. in Korea) of waar min of meer verdoken steunregelingen bestaan [die duidelijk vrucht afwerpen, zoals blijkt uit het feit dat de onderhandelingen van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) over de opheffing van concurrentievervalsende praktijken in de scheepsbouwsector nog steeds niet zijn afgerond].

2.7.1. Hét voorbeeld bij uitstek is in dit verband Japan. Dit land beschikt over een moderne en volledig door eigen scheepswerven gebouwde vloot en heeft ook de controle over een aantal schepen die onder een andere vlag varen en vaak elders — in nog goedkopere landen — zijn gebouwd. Heel deze vloot staat ten dienste van een sterk geïntegreerde en op de export gerichte economie, waarin alle mogelijke synergie-effecten ten volle worden benut. Vandaag de dag wordt echter vrijwel algemeen aangenomen dat het „Japanse model” een verdmijnd effect heeft gehad op het onderlinge vertrouwen waarop het vrijhandelssysteem gebaseerd is.

2.8. De EG-vloot

2.8.1. Als grootste handelsmogendheid ter wereld kan de EG niet lijdzaam blijven toezien hoe het met

haar eigen vloot steeds verder bergafwaarts gaat, aangezien het lot hiervan zoals gezegd bepalend is voor het reilen en zeilen van het gehele zeevervoer en de talrijke sectoren die daarvan afhankelijk zijn.

2.8.1.1. Nu de totstandkoming van één grote Europese markt (met de daarbij behorende fysieke infrastructuur, wettelijke bepalingen en dienstverlenende activiteiten) steeds dichterbij komt en ook de ontwikkelingen in Oost-Europa nieuwe handelsperspectieven openen, is dit meer dan ooit het geval. Bovendien zal ook de almaar toenemende internationalisering van de markten (men denke in dit verband o.m. ook aan de snelle uitbreiding en consolidering van de twee andere blokken, nl. de Stille-Oceanregio en Noord- en Zuid-Amerika) een aanzienlijke weerslag hebben in de vervoerssector (aanpassingen op organisatorisch en op technologisch gebied).

2.8.1.2. Daar komt nog bij dat de gehele wereldvloot aan een grondige modernisering toe is als gevolg van het feit dat vanaf het midden van de jaren '70 tot bijna aan het eind van de jaren '80 maar weinig in nieuwe schepen is geïnvesteerd. Dit geldt met name voor de EG-vloot, die gemiddeld ouder is dan de rest van de wereldvloot.

2.8.2. De concurrentiepositie van de Europese reders komt bovendien nog eens extra onder druk te staan door het feit dat zij bepaalde regels en voorschriften in acht dienen te nemen die niet overal in de wereld worden toegepast, hoewel dat eigenlijk wel het geval zou moeten zijn.

2.8.2.1. Vandaar de sterke afname van de tonnage van de EG-vloot (en bijgevolg van het aantal werknemers in deze sector) en het „gesjoemel” met „tweede” scheepsregisters, die op hun beurt tot concurrentiedistorsies binnen de Gemeenschap leiden.

2.8.3. Hier is een pragmatische aanpak vereist, die erop moet zijn gericht de exploitatiekosten van de rederijen te drukken, zonder dat zulks nadelige gevolgen heeft voor de arbeidsomstandigheden (met name de veiligheid). Daarbij moet worden uitgegaan van de voorstellen die het Comité in een vorig advies naar voren heeft gebracht⁽¹⁾.

2.8.4. De voorstellen die de Commissie tot dusverre naar voren heeft gebracht, gaan niet ver genoeg. Van de kant van de reders wordt nog steeds uitgekeken naar de indiening en goedkeuring van een alomvattend pakket maatregelen (maatregelen van fiscale aard, van financiële aard, m.b.t. de nationaliteit van de bemanning, op het vlak van de beloning en van de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden, enz.) dat ook het door de Commissie voorgestelde EUROS-register werkelijk aantrekkelijk (en dus concurrerend) moet maken. Het Comité dringt er dan ook bij de Commissie op aan daar ernstig werk van te maken.

2.8.4.1. Verder zou moeten worden gezorgd voor een efficiënt instrumentarium voor het financieren — met

⁽¹⁾ Advies over positieve maatregelen voor het zeevervoer (PB nr. C 56 van 7. 3. 1990).

financiële steun van de Gemeenschap — van de bouw van nieuwe schepen ter vervanging van verouderde schepen en voor het doen slopen van verouderde vaartuigen.

2.9. De scheepsbouw en de scheepsuitrustingsindustrie

2.9.1. Ook voor de communautaire scheepsbouwsector, die eveneens op de internationale markt opereert, is een sterke EG-vloot van essentieel belang. De afgelopen 15 jaar heeft de Europese scheepsbouw een grote inspanning geleverd om zijn productiecapaciteit te verminderen en te herstructureren. Hoewel de produktiviteit daardoor is toegenomen en bovendien nu naar verhouding meer hoogwaardige schepen worden geproduceerd, hebben de communautaire scheepswerven nog steeds overheidssteun nodig om te kunnen blijven „mee-draaien”. Van die steun kan pas worden afgezien wanneer de voornaamste andere scheepsbouwnaties (met name Japan en Korea) hun eigen steunregelingen afschaffen (van groot belang zijn in dit verband de desbetreffende onderhandelingen in OESO-verband, waar de Verenigde Staten de grote pleitbezorgers van zijn) en wanneer de onontkoombare integratie tussen de verschillende scheepsbouwbedrijven binnen de diverse Lid-Staten resultaten begint op te leveren.

2.9.1.1. De EG mag dus nog niet op haar mededingingsbeleid alléén vertrouwen, maar moet een positief industriebeleid uitwerken om haar scheepsbouwindustrie te steunen.

2.9.1.2. De steunverlening aan de communautaire scheepsbouwsector stoelt op twee beginselen, nl. doorzichtigheid en degressiviteit. De Commissie zou zich evenveel moeite moeten getroosten om te bereiken dat deze beginselen ook buiten de Gemeenschap worden toegepast.

2.9.2. Dat er te veel schepen zijn is beslist niet de schuld van de communautaire scheepswerven: sinds 1975 is de productiecapaciteit (bedrijfsinstallaties en vooral arbeidskrachten) met ongeveer 60 % afgenomen, zodat deze nu nog slechts ongeveer één vijfde van de totale wereldcapaciteit bedraagt. De Gemeenschap heeft in haar richtlijnen de toekenning van steun steeds gekoppeld aan de voorwaarde dat de productiecapaciteit strikt onder controle wordt gehouden. Dit beleid lijkt niet van invloed te zijn geweest op de beslissingen van de Europese reders, die meer dan de helft van hun bestellingen nu bij werven buiten de Gemeenschap plaatsen.

2.9.3. Zorgwekkend is echter dat, nu de wereldvraag naar schepen weer toeneemt, de scheepsbouwsector in landen als Japan en in mindere mate Korea (goed voor resp. ongeveer 50 % en iets meer dan 15 % van de wereldvraag) weer expansionistische neigingen begint te vertonen. Het gevaar van een monopolisering van het aanbod van schepen is dus bepaald niet denkbeeldig, met alle mogelijke gevolgen vandien voor de Europese reders.

2.9.4. Er wordt weleens beweerd dat de Europese scheepsbouwsector — gelet op zijn comparatief voordeel wat de bouw van complexere scheepstypes betreft — alles op de toepassing van spitstechnologieën moet zetten. Nu zijn geavanceerde technologieën weliswaar een belangrijk concurrentiewapen, maar dit neemt niet weg dat een dergelijke opvatting van weinig inzicht en realiteitszin getuigt, zoals trouwens ook uit het Commissiedocument kan worden opgemaakt. Ook de grootste producent ter wereld ontbreekt het immers beslist niet aan spitstechnologieën!

2.9.5. De communautaire scheepsbouwsector moet een einde maken aan de sterke versnippering van de beschikbare productiecapaciteit en meer streven naar het verkrijgen van schaalvoordelen (een van de voornaamste concurrentietroeven van de Aziatische scheepswerven). Mede om die reden is het meer dan ooit zaak de samenwerking tussen de Europese ondernemingen te bevorderen; pas sinds enkele jaren vallen er op een aantal terreinen [onderzoek en ontwikkeling (O & O), ontwerp, aankoop, milieubescherming, productie van scheepsmotoren] interessante samenwerkingsinitiatieven waar te nemen.

2.9.6. Tegelijkertijd moet de Gemeenschap krachtadiger optreden tegen de grote scheepsbouwproducenten in Azië om dezen ertoe te bewegen hun productie onder controle te houden in de periode waarin de steunverlening aan de Europese scheepsbouwsector geleidelijk aan wordt teruggeschroefd. Op die manier moet worden voorkomen dat de zo gevreesde discrepantie tussen de vraag naar en het aanbod van schepen en scheepsruimte opnieuw de kop opsteekt, waardoor de beschikbare scheepsruimte weer gedeeltelijk onderbenut zou blijven. Verder zou de modernisering van de wereldvloot gepaard moeten gaan met het slopen van verouderde schepen. Hierbij valt in de eerste plaats te denken aan de zgn. „substandaardschepen”. Dit zou uiteraard ook de veiligheid van de betrokken zeelui en de bescherming van het zeemilieu ten goede komen.

2.9.7. Ook de toeleveringsbedrijven zouden met elkaar moeten samenwerken, aangezien de prijs van buiten de scheepswerven gefabriceerde onderdelen meer dan 50 % van de totale kostprijs van de schepen uitmaakt en de toeleveringssector bijgevolg mede van invloed is op het concurrentievermogen van de communautaire scheepsbouw. Het grootste probleem — vooral bij een geringere productie — is wellicht het heterogene karakter van de bedrijven in de toeleveringssector. Dit houdt niet alleen verband met de aard en omvang van deze ondernemingen, maar ook met het feit dat bij veel van deze bedrijven slechts een miniem deel van de productie voor de scheepsbouwsector bestemd is. Daarbij komt nog de zeer complexe materie van de standaardisering van de producten, met name van die welke aan specifieke veiligheidseisen moeten voldoen.

2.9.8. De reders en scheepsbouwers, maar ook de vertegenwoordigers van de talrijke en sterk uiteenlopende soorten toeleveringsbedrijven (voor het grootste deel kleine en middelgrote ondernemingen) zouden dan ook gezamenlijk de toekomstige behoeften aan scheeps-

ruimte moeten vaststellen en in het licht daarvan een gemeenschappelijke strategie moeten uitwerken. Ook met het oog op de produktie van technologieën ter bescherming van het zeemilieu en de exploitatie van de rijkdommen van de zee is een goed inzicht in de te verwachten ontwikkelingen op het gebied van de zeescheepvaart van groot belang.

2.10. De bescherming van het zeemilieu

2.10.1. De laatste jaren gaan er steeds meer stemmen op om het milieu beter te beschermen. Het is dan ook de hoogste tijd dat de bevoegde nationale en internationale instanties concrete maatregelen nemen. Hoewel de oorzaken van de verontreiniging van het zeemilieu voornamelijk aan land moeten worden gezocht (industriële activiteiten, steden, landbouwchemicaliën, enz.), maakt de publieke opinie zich toch vooral bezorgd over de incidentele of systematische lozingen van koolwaterstoffen of giftige stoffen in zee.

2.10.2. In de Europese wateren is de kans op verontreiniging door koolwaterstoffen en allerlei — van de meest uiteenlopende soorten industriële bedrijven afkomstige — chemicaliën bijzonder groot. Dit hangt voornamelijk samen met de enorme energiebehoeften van Europa, de toename van het olietankerverkeer, de verouderende wereldvloot (meer dan 85 % van de huidige tankschepen van meer dan 150 000 ton dateert van vóór 1980, en dus van vóór de van krachtwording van de nieuwe normen inzake scheiding van laadruimten) en het vrij grote aantal „substandaardschepen” (een verschijnsel dat niet los kan worden gezien van de scheepsregisterproblematiek).

2.10.3. Deze materie vertoont tal van aspecten (juridische, organisatorische, technische, economische, verzekeringstechnische, enz.). Bovendien zijn de huidige plannen ter bestrijding van de verontreiniging van de zee nog plannen van de „eerste generatie”, hoewel de mogelijkheden voor verbetering legio zijn, vooral dank zij de vooruitgang van wetenschap en techniek (met name waar het gaat om telecommunicatie-, controle- en scheepsapparatuur).

2.10.3.1. De bescherming van het zeemilieu is een internationale en zelfs wereldwijde aangelegenheid en vereist dan ook een breed opgezette internationale samenwerking. In het verleden is evenwel gebleken dat een en ander niet altijd even vlot verloopt. Dit verklaart bijvoorbeeld waarom de Verenigde Staten in 1990 een *Oil Pollution Act* hebben goedgekeurd, waarin wordt bepaald dat na juni 1990 gebouwde tankers alleen nog tot de Amerikaanse wateren worden toegelaten als zij van een dubbele romp zijn voorzien. Deze wet is uiteraard van invloed geweest op de recente voorschriften van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), die in 1995 (strengere controles op bestaande schepen) en 1996 (voorschriften voor de bouw van nieuwe schepen) in werking treden.

2.10.4. Het is absoluut noodzakelijk dat de Gemeenschap en de Lid-Staten deze voorschriften ter bescherming van het zeemilieu en ter verbetering van de veiligheid van de zeescheepvaart strikt naleven. Met het oog

daarop dienen zij, via het opzetten en financieren van de nodige projecten, te zorgen voor een efficiënt geïntegreerd preventie-, sanctie- en premiesysteem (toezicht- en interventiesysteem, specifieke haveninstallaties en -uitrusting, enz.).

2.11. Het onderzoek naar en de exploitatie van de rijkdommen van de zee

2.11.1. De exploitatie van de rijkdommen van de zee (energiebronnen, mineralen, biologische hulpbronnen, enz.) vereist een rationele aanpak, waarbij men terdege dient te beseffen dat al deze activiteiten een weerslag kunnen hebben op het delicate evenwicht van het zeemilieu en waarbij met alle belangen rekening moet worden gehouden, ook al zijn deze soms niet met elkaar in overeenstemming te brengen (exploitatie/instandhouding).

2.11.2. In de Europese visserijsector blijkt duidelijk — beter dan in welke andere deelsector dan ook — hoe moeilijk (en dus ook noodzakelijk) het is om het streven naar een verdere uitbouw van de maritieme industrieën en dat naar een goed beheer van de natuurlijke hulpbronnen met elkaar in overeenstemming te brengen. Niettegenstaande de pogingen van de Gemeenschap om werk te maken van de instandhouding van de visbestanden vormt overbevissing momenteel toch een ernstig probleem. Dit is te wijten aan drie factoren, nl. de invoering van steeds verfijnderde apparatuur voor het opsporen van scholen vissen, de verbetering van de technische prestaties van de schepen en de alsmaar efficiënter wordende vangstsystemen.

2.11.3. Het lijkt dus de hoogste tijd om de gehele visserijvloot van de Gemeenschap — waarvan een gedeelte trouwens toch al aan vernieuwing toe is in het kader van een zgn. *scrap and build*-strategie — te herstructureren om de capaciteit ervan te verminderen. Dit rationaliseringsproces kan gepaard gaan met maatregelen ter bevordering van de aquacultuur en ter verbetering van de visserij-installaties aan de wal; met het oog hierop moeten wel de nodige financiële middelen ter beschikking worden gesteld en passende structurele maatregelen worden genomen, aangezien de visserijsector vanuit sociaal-economisch oogpunt een zeer kwetsbare bedrijfstak is, met name in sommige regio's van de Gemeenschap.

2.11.4. Op het vlak van het oceanografisch onderzoek heeft de Gemeenschap zich tot nog toe vrijwel alleen maar voor zuiver wetenschappelijk onderzoek geïnteresseerd (de winning van aardolie buiten beschouwing gelaten). Wil zij het bedrijfsleven voor de rijkdommen van de zee interesseren, dan moet zij absoluut kiezen voor een multidisciplinaire aanpak en moet zij de nodige onderzoekprogramma's opzetten om de ontwikkeling van specifieke technologieën voor het beheer en de rationele exploitatie van de rijkdommen van de zee (andere dan die welke bij de oliewinning op zee worden toegepast, hoewel deze eveneens bruikbaar zijn) te stimuleren.

2.11.5. Wat de mogelijke industriële ontwikkelingen op middellange termijn aangaat, valt o.m. te denken

aan de bouw van schepen en apparatuur voor oceanografisch onderzoek (waarbij ook gebruik kan worden gemaakt van technologieën uit de militaire sfeer) en aan de overheveling van industriële activiteiten of diensten van het land naar de zee of naar kustgebieden (b.v. opwekking van energie, opslag van energieproducten en andere stoffen, verbranding van afval, enz.).

2.12. *De havens*

2.12.1. Al jaren geleden heeft de opkomst van de elektronica, de informatica, enz. gezorgd voor revolutionaire veranderingen op het vlak van de scheepvaart en het havenbeheer, hoewel de situatie nog lang niet te vergelijken is met die in b.v. de luchtvaart. De laatste jaren is vooral vooruitgang geboekt bij het ontwikkelen van verkeersleidingssystemen (*Vessel Traffic Systems* of „VTS-systemen”) voor de scheepvaart in bepaalde al dan niet druk bevaren zones waar de kans op ongevallen het grootst is.

2.12.2. Meer in het algemeen kan men stellen dat terwille van de veiligheid en de efficiency — en dus van de kwaliteit — van het zeevervoer meer spoed zou moeten worden gezet achter de vaststelling van uniforme normen, voorschriften en procedures voor alle havens in de Gemeenschap; nu gelden nog steeds de meest uiteenlopende regelingen, ook op juridisch vlak. Als er meer uniformiteit zou komen, zouden ook de typische verschillen tussen de haveninfrastructuur in het Middellandse-Zeegebied en die in Noord-Europa kleiner worden. Een meer homogeen havennetwerk zou beslist een goede zaak zijn: het zou o.m. ook het intermodale vervoer ten goede komen (minder tijd- en geldverlies door voortdurend overladen en betere aansluitingen op het wegen- en spoorwegnet en op de binnenwateren) en zou het ook mogelijk maken sommige congestiegebieden te ontlasten (waartoe ook de uitbouw van het cabotage-systeem zou kunnen bijdragen). Het spreekt vanzelf dat dit alles de nodige wetgevende initiatieven en structuurmaatregelen vereist om het goederenvervoer zo snel en goedkoop mogelijk te laten verlopen (waarvoor uiteraard voldoende financiële middelen moeten worden uitgetrokken, ook door de Gemeenschap).

2.12.3. Om de risico's voor het zeemilieu te beperken (een doelstelling waaraan zwaar wordt getild, o.m. vanwege de enorme omvang van de huidige schepen) komt het er niet alleen op aan de installaties aan boord van de schepen zelf te verbeteren (zoals b.v. de installaties voor het ontgassen van olietankers en het behandelen van spoelwater en ander afval), maar is het ook zaak het toezicht aan de wal en in de havens te intensiveren en striktere sancties in te voeren om misbruiken te voorkomen c.q. te bestraffen.

2.13. *Onderzoek en ontwikkeling*

2.13.1. De Commissie beschouwt het inspelen op de technologische vooruitgang — in de vorm van procesinnovatie en produktinnovatie — terecht als een van de voornaamste voorwaarden om het concurrentievermogen van de maritieme industrieën in de Gemeenschap

blijvend te kunnen verbeteren. Wel mag het innovatieve karakter van de produkten geen nadelige invloed hebben op de prijs en de veiligheid. Om deze sector geavanceerde know-how ter beschikking te kunnen stellen, moet echter het nodige onderzoek worden gedaan. Dit vereist op zijn beurt dat:

- een „bewustmakingscampagne” wordt opgezet en wordt gezorgd voor voldoende coördinatie tussen de diverse onderzoekcentra en onderzoeksprogramma's van de Gemeenschap,
- een „kaderprogramma” met bijbehorende financiële regeling wordt uitgewerkt om grootschalige O & O-projecten (niet alleen fundamenteel, maar ook „pre-industrieel” onderzoek) mogelijk te maken en tevens te zorgen voor de absoluut noodzakelijke continuïteit.

2.13.2. In dit verband vestigt de Commissie er terecht de aandacht op dat de Japanse regering momenteel enorme bedragen investeert in O & O-programma's inzake „oceaantechnologie”. Die bedragen (bijna 300 miljoen ecu per jaar) liggen een stuk hoger dan het bedrag dat volgens schattingen in de Gemeenschap wordt uitgetrokken.

2.14. *De menselijke factor*

Van essentieel belang voor de veiligheid en de efficiëntie in de scheepvaart is de menselijke factor, want 80 % van de ongevallen op zee blijken aan menselijk falen te wijten te zijn. Men dient ervan uit te gaan dat het inzetten van een goed opgeleide bemanning de veiligheid en dus ook de efficiëntie ten goede komt. In het kader van het havenstaattoezicht moet nog méér aandacht worden geschonken aan de sociale problematiek in het algemeen en aan de opleidingsproblematiek in het bijzonder. Met name veiligheid en talenkennis moeten daarbij de nodige aandacht krijgen. Het gaat niet aan dat de rederijen, om kosten te kunnen besparen, goedkope arbeidskrachten uit derde landen in dienst nemen. Kostenbesparingen moeten in de eerste plaats via technologische innovatie en lagere rentepercentages worden nagestreefd. Ten slotte is het ook zaak dat de Gemeenschap maatregelen neemt om de scheepvaart van de nodige arbeidskrachten te voorzien en om de scheepskapiteins de juridische bescherming te verschaffen die zij nodig hebben om de veiligheid van hun schepen te kunnen garanderen.

3. *Conclusies*

3.1. De Commissie heeft met deze mededeling de basis gelegd voor een project waarbij enorme belangen op het spel staan, gezien het effect van een efficiënt functionerende maritieme sector op de concurrentiepositie van de Europese economie. Zij geeft echter niet aan met welke concrete uitdagingen de maritieme industrieën in de Gemeenschap geconfronteerd worden en op welke manier de problemen het beste kunnen worden aangepakt.

3.2. Mede vanwege de omvang en complexiteit van deze problematiek zou het Forum — waarop om begrijpelijke redenen nu al door de meest uiteenlopende kringen druk wordt uitgeoefend — zich op duidelijke en realistische doelstellingen moeten richten. Daarbij moet ook het belang van de menselijke factor voor de veiligheid en efficiency van de scheepvaart juist worden ingeschat.

3.3. Volgens het Comité is het in de allereerste plaats zaak na te gaan hoe het momenteel staat met de efficiency en het concurrentievermogen van elk van de diverse deelsectoren, en met name van die welke op de wereldmarkt opereren.

3.4. Verder is het ook absoluut noodzakelijk een aantal prioritaire doelstellingen vast te leggen en een concrete regeling uit te werken om deze te verwezenlijken (waarbij ook moet worden bepaald wie de kosten van een en ander moet dragen). Daarbij moet naar een harmonische ontwikkeling van de diverse deelsectoren worden gestreefd en moet uiteraard voor iedere deelsector de meest geschikte aanpak worden gekozen (rekening houdend met de belangen van de Gemeenschap of de betrokken Lid-Staat, met de mate waarin de sector in kwestie met de andere sectoren is verweven, enz.). Ten slotte dient de Gemeenschap zich bij de internationale onderhandelingen over deze problematiek nog méér in te spannen om de bestaande concurrentiedistorsies uit de wereld te helpen.

3.5. Het Comité wijst er nogmaals op dat in het kader van het economisch beleid een duidelijk onderscheid moet worden gemaakt tussen enerzijds de algemene beleidsstrategie en anderzijds de concrete middelen om het nagestreefde doel te verwezenlijken, en met name de mededingingsregels [zie in dit verband zijn advies over de Mededeling van de Commissie „Het industriebeleid in een door concurrentie gekenmerkte open context”⁽¹⁾]. Als in de toekomst het concurrentievermogen van de maritieme sector werkelijk bepalend moet zijn voor de toekomst van het „maritieme Europa”, gaat het door de Commissie voorgestelde beleid niet ver genoeg. De maatregelen in kwestie zijn namelijk ontoereikend om de bedrijven in deze sector op korte en middellange termijn in staat te stellen „met gelijke wapens” te concurreren met de bedrijven in de rest van de wereld, gelet op het feit dat de concurrentieregels op de internationale markten vaak met voeten worden getreden.

⁽¹⁾ PB nr. C 40 van 17. 2. 1992.

3.5.1. Daarom is het onder de huidige omstandigheden noodzakelijk dat, ter aanvulling van het mededingingsbeleid, een specifiek beleid wordt uitgewerkt of specifieke maatregelen worden genomen om de Europese scheepvaart en scheepsbouw te steunen.

3.6. Het Comité pleit verder ook voor meer duidelijkheid omtrent de concrete verdeling van de bevoegdheden tussen de Gemeenschap en de Lid-Staten binnen het kader van het zgn. „subsidiariteitsbeginsel”. Met steun alléén zijn de betrokken bedrijven niet gediend; zij hebben veeleer behoefte aan een industriebeleid dat, d.m.v. coördinatie en financiële steunverlening, de ondernemers in staat stelt hun bedrijf te consolideren en nieuw leven in te blazen, en zulks in een sfeer van toenemende samenwerking tussen de diverse sectoren onderling en binnen elke sector afzonderlijk.

3.7. In de allereerste plaats echter moet er in deze bedrijfstak een radicale mentaliteitsverandering komen. Door de al te lang aanslepende crisis in deze sector zijn honderdduizenden arbeidsplaatsen verloren gegaan (voornamelijk in de minst ontwikkelde regio's van de Gemeenschap), is de gemiddelde leeftijd van de werknemers in de betrokken bedrijven aanzienlijk toegenomen en zijn de meest bekwame jongeren hun heil gaan zoeken in andere bedrijfstakken (de zgn. „groeisectoren”). Van een echte „sociale dimensie” valt in het Commissiedocument echter maar weinig te bespeuren. De Commissie denkt alleen maar aan beroepsopleidingsprogramma's om het toenemende gebrek aan arbeidskrachten in de maritieme sector te kunnen ondervangen; dergelijke programma's zijn uiteraard óók noodzakelijk, maar als de Gemeenschap haar maritieme sector werkelijk wil helpen moet zij ook aan de „sociale dimensie” van haar beleid de nodige prioriteit toekennen.

3.8. Daarbij moet ook aan de veiligheid van de betrokken arbeidskrachten en aan de bescherming van het zeemilieu worden gedacht. Dit is wellicht veel meer een kwestie van mentaliteit en professionele aanpak dan van technologische kennis. Als er voor schepen en havens niet opnieuw adequate veiligheidsvoorschriften komen en als deze niet strikt in acht worden genomen, zouden de risico's voor de in economisch, historisch en ecologisch opzicht zo waardevolle Europese kusten en, daarmee samenhangend, de uitgaven voor het herstel van de aangerichte milieuschade weleens enorm kunnen toenemen.

Gedaan te Brussel, 26 mei 1992.

*De Voorzitter
van het Economisch en Sociaal Comité*

Michael GEUENICH