

09.12.91

EG - K - U - VP - Wi

Empfehlungen

der Ausschüsse

zur

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an
den Rat, das Europäische Parlament und den Wirtschafts- und
Sozialausschuß über die maritimen Industrien vor neuen
Herausforderungen

KOM(91) 335 endg.; Ratsdok. 8283/91

Punkt der 638. Sitzung des Bundesrates am 19. Dezember 1991

Der federführende Ausschuß für Fragen der Europäischen
Gemeinschaften (EG),
der Ausschuß für Kulturfragen (K),
der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
(U),
der Ausschuß für Verkehr und Post (VP) und
der Wirtschaftsausschuß (Wi)
empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage wie folgt Stellung
zu nehmen:

EG
VP
Wi

1. Der Bundesrat begrüßt die Initiative der EG-Kommission
zur Einsetzung eines Maritimen Diskussions-Forums, das
eine Bestandsaufnahme der Situation der maritimen

Ausgeliefert am 10. DEZ. 1991

Industrien und Vorschläge für ein integriertes Gemeinschaftskonzept zur Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit erarbeiten soll.

EG
VP
Wi

2. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, die Initiative durch konkrete Vorschläge für die Ausgestaltung einer koordinierten maritimen Gemeinschaftspolitik in Abstimmung mit den Ländern zu unterstützen.

EG
VP
Wi

3. Die EG-Kommission legt mit dem Ratsdokument "Die maritimen Industrien vor neuen Herausforderungen" (Nr. 8283/91) eine industriepolitische Plattform für meereswirtschaftliche Industriezweige vor. Es ist zu begrüßen, daß damit bisher industriepolitisch vernachlässigte Sektoren in den Blickpunkt rücken und zugleich einer übersektoralen Betrachtung unter horizontalen Gesichtspunkten unterzogen werden, d. h., die Wettbewerbsfähigkeit konkurrenzfähiger Unternehmen ist nicht sektoral, sondern durch global wirkende, den Wettbewerb fördernde Rahmenbedingungen zu steigern.

In ihrer Mitteilung nimmt die Kommission unter Beachtung des Subsidiaritätsprinzips eine konsequente marktwirtschaftliche Position ein, indem allein dem globalen Markt die Fähigkeit zur optimalen Faktorallokation zugesprochen wird. Eine EG-Politik, die der Bedeutung der maritimen Industrie in der Gemeinschaft entspricht, soll die Marktkräfte nur unterstützen und die Standortvorteile der Mitgliedstaaten nutzen.

Es ist ausdrücklich zu begrüßen, daß in dem Ratsdokument meereswirtschaftliche Industriezweige in so umfassender Weise dargestellt werden. So wird herausgehoben, daß

...

- die Meeresressourcen ein wichtiges Versorgungspotential für die Zukunft der Menschheit darstellen (Mineralien, fossile Energieträger, Fischerei, Aquakultur),
- der Meeresforschung deshalb, aber auch wegen des Meeresumweltschutzes großes Gewicht zukommt,
- Rahmenbedingungen für die ökonomische Nutzung von der rechtlichen (z. B. Seerechtsfragen, Normen der Schiffsicherheit) wie auch von der ökologischen Seite her verbindlich und einheitlich festzulegen sind,
- innerhalb des sich verstärkenden weltwirtschaftlichen Wettbewerbs die Bedeutung von Schifffahrt und Schiffbau wegen der starken Abhängigkeit der EG vom Außenhandel und wegen der Ausweitung des innereuropäischen Handels wächst,
- zur Beseitigung von technischen Handelshemmnissen die Angleichung von Normen und Standards, z. B. für eine umweltschonende Ressourcennutzung und zur Erhöhung der Sicherheit im Seeverkehr, notwendig wird.

Eine "maritime Herausforderung" und entsprechender Handlungsbedarf wird nicht nur für einzelne der zuvor genannten Bereiche, sondern auch für das interdependente Gefüge gesehen, das zwischen Erforschung der Meere, ökologischem Schutz, Ressourcennutzung, verkehrlichen Aspekten und der rechtlichen Sicherung maritimer Nutzungen, also zwischen ökonomischen und ökologischen Interessen, besteht.

In bezug auf die industriepolitischen Instrumentarien wird entsprechend dem horizontalen Ansatz in zweifacher Weise eine Weichenstellung vorgenommen.

Industriepolitische Ziele sollen zum einen nicht mehr durch eine im engeren Sinn sektorale Förderpolitik verfolgt werden. Zum anderen erfordert die Maßgabe "internationale Wettbewerbsfähigkeit" in erster Linie, Rahmenbedingungen für außerordentliche FuE-Leistungen zur Sicherung wettbewerblicher Positionen und zur Beschleunigung des technologischen Wandels bereitzustellen.

Eine solchermaßen verstandene Industriepolitik sieht in erster Linie nicht mehr einzelne Unternehmen oder Produkte in einem engen sektoralen Verhältnis, sondern benennt zunächst wichtige strategische Themen und Handlungsfelder bzw. maritime Zukunftsaufgaben, die aufgrund ihrer Größe nur in enger Kooperation von Unternehmen und/oder Forschungseinrichtungen zu bewältigen sind.

Neben der Koordination von FuE-Anstrengungen und der Erhöhung des Qualifikationsniveaus der Beschäftigten sind Infrastrukturprogramme, die effiziente Verkehrsleit- und Transportsysteme entwerfen (z. B. unter Einbeziehung von Hochgeschwindigkeitsschiffen), anzudenken. Außerdem ist im Zuge internationaler Verhandlungen auf die Kontrolle und Beseitigung wettbewerblicher Verzerrungen hinzuwirken.

EG
U

4. Der Bundesrat stellt fest, daß dem Gedanken des maritimen Umweltschutzes fast ausschließlich unter wirtschaftlichen Aspekten Rechnung getragen worden ist. Dies ist im

...

Hinblick auf die Bemühungen der Anrainerstaaten von Nord- und Ostsee für die Durchsetzung wirkungsvoller Umweltschutzmaßnahmen absolut unzureichend.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, sich bei den weiteren Beratungen im Ministerrat für eine verstärkte Berücksichtigung umweltpolitischer Belange einzusetzen. Dazu gehören insbesondere

- die Einbeziehung von Umweltbehörden und Umweltverbänden in das Diskussionsforum,
- die Prüfung der Auswirkungen maritimer Forschungsvorhaben und ihrer Realisierung auf das gesamte Öko-System vor Auftragsvergabe und Mittelbewilligung,
- die Anhebung des Stellenwertes des maritimen Umweltschutzes unter gleichzeitiger Konkretisierung der im Rahmen einer maritimen Industriepolitik zu berücksichtigenden Umweltschutzaspekte (z. B. Umweltverträglichkeit von Maßnahmen), einschließlich Erarbeitung umweltpolitischer Rahmenbedingungen.

EG
U

5. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, darauf hinzuwirken, daß die Kommission das einzusetzende Diskussionsforum insbesondere auf die Problematik der bisher unzureichenden zivilrechtlichen Haftung bei Schiffsunfällen und Off-Shore-Einrichtungen hinweist und ihm den Auftrag erteilt, Lösungswege für eine Haftungsverschärfung in diesen Bereich unter Anlehnung an die Regelungen des amerikanischen Oil-Pollution-Act 1990 zu erarbeiten; denn die Kosten der letzten Katastrophen durch Schiffe und die genannten Einrichtungen überschritten den bisher geltenden Haftungsrahmen um ein Vielfaches. Angesichts der langen Küste der EG und angesichts

668/1/91

der Zunahme des Schiffsverkehrs insbesondere mit gefährlichen Gütern und der Zunahme von Off-Shore-Einrichtungen ist eine Haftungsverschärfung als Anstoß zur Erhöhung der Sicherheit in diesem Bereich dringend geboten.

EG
K

6. Der Bundesrat weist vorsorglich darauf hin, daß es in der angekündigten EG-Richtlinie (vgl. Abschnitt D II 5 - Ausbildung - der Vorlage) nicht um eine Harmonisierung der Ausbildung von Seeleuten in der Gemeinschaft gehen kann, sondern nur um eine Anerkennung beruflicher Befähigungsnachweise auf der Grundlage des gegenseitigen Vertrauens. Im übrigen ist nach dem derzeitigen Stand der Beratung des Vorschlages der EG-Kommission für eine Richtlinie des Rates über eine zweite allgemeine Regelung zur Anerkennung beruflicher Befähigungsnachweise in Ergänzung zur Richtlinie 89/48/EWG davon auszugehen, daß die Seefahrtsberufe überwiegend in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen.

EG
VP
Wi

7. Der Bundesrat erwartet, daß die von der Mitteilung betroffenen deutschen Länder innerhalb der deutschen Delegation sowohl im Diskussionsforum als auch in den vorgesehenen Arbeitskreisen jeweils angemessen beteiligt werden.