

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

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

668/91

KEP-AE-Nr.: 912567

Übermittelt vom Bundesminister für Wirtschaft am 29. Oktober 1991 gemäß Artikel 2 des Gesetzes zur Einheitlichen Europäischen Akte (BGBl. II 1986 S. 1102 f.).

Die Vorlage ist vom Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 20. September 1991 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Inhaltsverzeichnis

DIE MARITIMEN INDUSTRIEN VOR NEUEN HERAUSFORDERUNGEN

A. EINLEITUNG

B. MARITIME THEMEN UND IHRE BEDEUTUNG FÜR DIE EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT

B.1. DIE BEDEUTUNG MARITIMER THEMEN

B.1.1. Meeresressourcen

B.1.2. Umweltpolitische Gesichtspunkte und internationale Normen

a) Klima

b) Normen

c) Umweltverschmutzung

B.1.3. Weltweite Verflechtung der Wirtschaft

B.11. DAS GEMEINSCHAFTSINTERESSE

B.11.1. Beschäftigung

B.11.2 Handel

a) Abhängigkeit der Gemeinschaft vom Welthandel

b) Ausweitung des innereuropäischen Handels

B.11.3. Umwelt

B.11.4. Fischerei

B.11.5. Meereswissenschaft

B.111. Die EG vor neuen maritimen Herausforderungen

C. **EUROPAS MARITIME INDUSTRIEN: ELEMENTE FÜR DIE EUROPÄISCHE WETT-
BEWERBSFÄHIGKEIT**

C.I. **DER SCHIFFBAU**

C.II. **DIE EG-FLOTTE**

C.III. **DIE ZULIEFERINDUSTRIE**

C.IV. **MEERESRESSOURCENINDUSTRIE UND MEERESFORSCHUNG**

C.V. **LAGE IN JAPAN UND DEN USA**

D. **EINE NEUE EUROPÄISCHE MARITIME INITIATIVE**

D.I. **EIN ANSATZ IM RAHMEN DES INDUSTRIEPOLITISCHEN KONZEPTS DER
KOMMISSION**

D.II. **AUF DEM WEGE ZU EINEM EINHEITLICHEN MARITIMEN ANSATZ -
Maßnahmen**

D.II.1. **Rahmenbedingungen der Wirtschaft**

D.II.2. **Sicherheit**

D.II.3. **FuE**

D.II.4. **Verkehr**

D.II.5. **Ausbildung**

D.II.6. **Umwelt**

D.II.7. **Wettbewerb in der EG**

D.II.8. **Internationale Dimension**

D.III **EINE INTEGRIERTE EUROPÄISCHE ANTWORT**

E. **SCHLUBFOLGERUNGEN**

A. EINLEITUNG

Maritime Themen gewinnen auf internationaler Ebene in ökologischer, wirtschaftlicher und politischer Sicht zunehmend an Bedeutung.

Hierauf sollte die Gemeinschaft in Anbetracht ihrer langen Küsten, ihrer Abhängigkeit von Aussenhandel und leistungsfähiger Schifffahrt und ihrer umweltpolitischen Interessen aktiv reagieren. Die EG sollte prüfen, welches der beste Weg zur Bewältigung der maritimen Herausforderungen ist. Dazu gehört auch die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Industrien der EG: Schifffahrt, Schiffbau, Dienstleistungssektor, Zulieferindustrie, Meeresressourcen - einschließlich Fischereisektor. Die Gemeinschaft sollte folgende Fragen zu einem möglichst frühen Zeitpunkt beantworten:

- Welcher sind die maritimen Interessen der EG?
- Wie werden die maritimen Interessen der EG von gegenwärtigen und zukünftigen Entwicklungen im internationalen maritimen Bereich beeinflusst?
- Wie kann erreicht werden, daß die verschiedenen maritimen Aspekte, die gemeinsam die Basis der maritimen Zukunft der Gemeinschaft bilden, als Teile der gesamten maritimen Dimension der Gemeinschaft gesehen werden?
- Ist die maritime Politik der einzelnen Mitgliedsländer noch angemessen angesichts eines sich ständig ändernden und zunehmend anspruchsvoller werdenden internationalen Umfelds?
- Wie können die maritimen Interessen der Gemeinschaft und besonders die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Industrien auf EG Ebene gefördert werden?

Die vorliegende Mitteilung verfolgt das Ziel eine offene Diskussion über die zunehmende Bedeutung der maritimen Dimension der Gemeinschaft herbeizuführen und eine Antwort der EG auf gegenwärtige und zukünftige Herausforderungen zu finden. Beabsichtigt ist, die entsprechenden maritimen Themen im Rahmen der allgemeinen Grundsätze der Industriepolitik der Gemeinschaft, wie kürzlich in der Mitteilung der Kommission "Industriepolitik in einem offenen und wettbewerbsorientierten Umfeld"¹⁾ dargelegt, zu entwickeln.

1) COM(90)556 end. 16. November 1990.

In diesem Zusammenhang sollte erwähnt werden, daß die vorliegende Mitteilung nicht einem traditionellen, auf sektorspezifische Aspekte ausgerichteten Ansatz folgt. Mit der vorliegenden Mitteilung wird vielmehr ein genereller und horizontaler Ansatz angestrebt, da die gesamte maritime Dimension - und damit die gemeinsamen Anliegen unterschiedlicher Beteiligter - angesprochen werden.

Die grundlegenden Ziele und der Inhalt dieser Mitteilung sind

- die Bedeutung der maritimen Themen und der entsprechenden Gemeinschaftsinteressen herauszustellen (Kapitel B),
- jene Bereiche, die für die Wettbewerbsfähigkeit der EG Industrien im Vergleich zu den wichtigsten internationalen Wettbewerbern wichtig sind, zu beschreiben (Kapitel C),
- die Möglichkeiten einer maritimen Initiative im Rahmen des Industriepolitischen Konzepts der Gemeinschaft zu beschreiben (Kapitel D),
- ein Diskussionsforum, bestehend aus Vertretern aller Interessierten Parteien (z.B. maritime Industrien, Forschungsinstitute, Maritime- und Wirtschaftsbehörden der Mitgliedsländer und Kommission) vorzuschlagen, welches dazu beitragen soll, die Art von Maßnahmen genauer zu definieren, die zu entwickeln sind, um die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen EG Sektoren zu verbessern,

In Form eines Berichts sollten die diesbezüglichen Beiträge der Kommission innerhalb von neun Monaten übergeben werden.

B. MARITIME THEMEN UND IHRE BEDEUTUNG FÜR DIE EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT

B.1. DIE BEDEUTUNG MARITIMER THEMEN

In jüngster Zeit haben Fragen, die mit der Erforschung und Nutzung der Meere und ihrer Ressourcen zusammenhängen, zunehmend an Bedeutung gewonnen.

B.1.1. Meeresressourcen

Die Weltmeere gelten heute als letzte große Herausforderung auf der Erde um Ressourcen zu erschließen und zu nutzen und so zur Versorgung der Menschheit auch in Zukunft beizutragen. Die Meeresressourcen rücken somit immer mehr ins Zentrum des Interesses, insbesondere angesichts zunehmender Bevölkerungszahlen und der Verknappung wichtiger Mineralien und fossiler Energieträger auf Land.

Die Meere werden in Zukunft Nahrungsmittel, Energie, Mineralien, chemische Stoffe und Lebensraum liefern können.

Ermöglicht wird eine verstärkte Nutzung der Meere erst durch Fortschritte in der Meereswissenschaft und -technologie, Forschung im Bereich von Fischfang, Zuchtmethoden und Aquakultur. Geforscht wird ferner im Bereich der Nutzung der Meere zur Gewinnung erneuerbarer Energien, z.B. aus Gezeiten-, Wellen- und thermischer Energie. Die Nutzung von Mineralien des Meeresbodens könnte ein Anliegen der nächsten Dekade sein.

B.1.2. Umweltpolitische Gesichtspunkte und internationale Normen.

a) Klima

Da die Meere die wichtigsten Puffer im globalen Klimasystem darstellen, beeinflussen sie das weltweite Klima in entscheidendem Maße. Die Ozeane wirken wie ein großer Speicher für Wärme und Kohlenstoff, die beide zwischen der Atmosphäre und den Weltmeeren auf natürliche Weise und in gewaltigem Umfang ausgetauscht werden. Vorhersagen über globale und regionale Klimawechsel müssen sich auf detailliertere Informationen über Volumen, Verteilung und Bewegung der Wassermassen sowie auf biogeochemische Strömungen, wie z.B. von Kohlenstoff, stützen können.

b) Umweltverschmutzung

Das wachsende Bewußtsein über die Bedeutung der Meeresressourcen geht zunehmend mit der Sorge um die Reinerhaltung der Meere einher, die durch Tankerunfälle und die dadurch hervorgerufenen Ölverschmutzungen, Einbringung gefährlicher Abfälle, und Überfischung einer Reihe von Fischarten beeinträchtigt wird. Die Bedeutung der Meeresressourcen und der Umweltverschmutzung spiegelt sich aber auch in zwischenstaatlichen Konflikten wegen des Zugangs zu Seegebieten und der Beanspruchung von Seegebieten wider.

c) Normen

Die Unfälle der "Exxon Valdez", der "Herald of Free Enterprise", der "Scandinavian Star" und die jüngsten Unfälle im Mittelmeerraum unterstreichen die Notwendigkeit, strengere internationale Regeln und Normen bezüglich Sicherheit, Kontrolle von Meeresverschmutzungen sowie der Konstruktion und des Betriebs von Schiffen im Rahmen der 'International Maritime Organization' (IMO) auszuarbeiten.

B.1.3. Weltweite Verflechtung der Wirtschaft

Mit zunehmender weltweiter Verflechtung der Wirtschaft gewinnt der Seeverkehr mehr und mehr an Bedeutung: schätzungsweise 95 % des gesamten Welthandels wird auf dem Seewege abgewickelt, und der weltweite Seeverkehr wird Schätzungen zufolge bis zum Jahr 2000 um jährlich 2,1% anwachsen⁽¹⁾.

B.11. DAS GEMEINSCHAFTSINTERESSE

Die EG mit ihren 12 Mitgliedsländern verfügt über rund 15.000 km Küstenlinie, zahlreiche Inseln, weit ins Meer ragende Halbinseln sowie die weltweit größte Hafenkonzentration. Kein anderer Erdteil verfügt im Verhältnis zu seiner Oberfläche über so lange Küsten wie Europa. Die Meereswirtschaftszonen (von 200 nautischen Seemeilen) der Mitgliedsländer umfassen eine Fläche von mehr als 3 mio. km².

B.11.1. Beschäftigung

Zahlen der Mitgliedsländer zeigen an, daß im Fischereisektor allein ungefähr 300.000 Personen auf See beschäftigt sind.

Da angenommen wird, daß auf jeden Fischer, der auf See arbeitet, vier bis fünf Arbeitsplätze an Land entfallen, ergeben sich für den Fischereisektor in der Gemeinschaft 1.5 bis 1.8 Millionen Beschäftigte. Auf der Basis dieser Zahlen kann die Zahl der Beschäftigten im gesamten maritimen Bereich (Schiffbau, Seetransport, Off-shore Industrie usw. eingeschlossen) auf ungefähr 2.5

(1) EEC Maritime Industries, Bericht von Moore Stephens - Accountants, 1989

Millionen geschätzt werden. Die Beschäftigung in der maritimen Industrie ist damit erheblich höher als zum Beispiel im Energie- oder Wassersektor der Gemeinschaft.

B.11.2. Handel

a) Abhängigkeit der Gemeinschaft vom Welthandel

Die EG ist der weltweit größte Handelspartner. Ausfuhren in Drittländer allein machen ungefähr 25 % der weltweiten Exporte aus. 90 % des Außenhandels der Gemeinschaft werden auf dem Seewege abgewickelt. Aufgrund des hohen Außenhandelsanteils am BSP (18 % im Jahre 1990), der höher liegt als in den USA (16 %) und Japan (17 %) und der noch nicht einmal die zunehmende Bedeutung von Dienstleistungen und Direktinvestitionen in Drittländern erfaßt, sowie aufgrund des innergemeinschaftlichen Liberalisierungsprozesses ist die EG von leistungsfähigen und sicheren Verkehrsmitteln abhängig.

b) Ausweitung des Innereuropäischen Handels

Nach Vollendung des Binnenmarktes und Fortführung des Liberalisierungsprozesses in den mittel- und osteuropäischen Ländern werden die Schifffahrt entlang der europäischen Küsten, der Mittelmeer- Ostsee- und Schwarzmeerküste sowie die Binnenschifffahrt zunehmen. Die in Europa bereits jetzt hohe Verkehrsnachfrage wird weiter steigen.

Durch verschiedene Vorschläge im Transportbereich und im Rahmen des gemeinschaftlichen Aktionsprogramms "Auf dem Weg zu einer Europäischen Infrastruktur"⁽¹⁾ ist die EG bemüht, die notwendigen Lösungen zu erarbeiten. See- und Binnenschiffsverkehr sind in vielen Fällen eine Alternative zum Straßen- und Eisenbahnverkehr und damit ein wichtiger Bestandteil im Rahmen des Europäischen Infrastrukturprogramms.

Leistungsfähige Hafenanlagen, neue Container-Technologien, neue Fährmodelle, kombinierter Verkehr, multimodale Verkehrsketten, bessere Nutzung von Binnenwasserstraßen sowie Investitionen in moderne Schiffstypen - Grundvoraussetzungen für einen leistungsfähigen Seeverkehr - sind somit für das künftige gemeinschaftliche Verkehrskonzept von unmittelbarer Bedeutung.

(1) KOM(90) 585 endg. vom 10. Dezember 1990.

B.11.3. Umwelt

Die Transportprobleme der EG und die weltweite Verschmutzung der Ozeane betreffen die umweltpolitischen Interessen der Gemeinschaft im maritimen Bereich.

In Anbetracht der zunehmenden Transportprobleme hat die Gemeinschaft ein spezifisches Interesse an Transportmethoden, die die Umwelt so wenig wie möglich belasten. Insofern können Küsten- und Binnenschifffahrt eine Alternative zum Straßen- und Eisenbahnverkehr bieten.

Schiffe verbrauchen je beförderte Tonne weniger Energie und belasten die Umwelt weniger mit Lärm- und Schadstoffen als jedes andere Verkehrsmittel. Darüber hinaus dürften Küsten- und Binnenschifffahrt in vielen Fällen das kostengünstigere Verkehrsmittel sein.

Mit Blick auf ihre langen Küsten, die teilweise bedrohten Fischbestände, aber auch mit Blick auf die Klimaauswirkungen, hat die Gemeinschaft ein vitales Interesse an der Reinhaltung der Ozeane. Hohe und wirksam anzuwendende internationale Normen liegen im Interesse der Gemeinschaft.

Im maritimen Bereich mit seinen globalen Märkten ist es entscheidend, daß Europäische Normen auf dem erforderlichen Niveau festgesetzt werden und mit internationalen Normen vereinbar sind. In Bereichen, wo es keine international vereinbarten Normen gibt, wird es notwendig sein, Normen auf europäischer Ebene zu setzen, die dann zu internationalen Normen führen. Normen für neue Technologien müssen schnell entwickelt werden, wenn sie den Erfordernissen des Marktes gerecht werden wollen.

Die USA setzten 1990 einseitige Vorschriften in Kraft, wonach zu einem späteren Zeitpunkt neue Tanker, die amerikanische Häfen anlaufen wollen, Doppelhüllen haben müssen. Auf der anderen Seite schlagen die Japaner im Rahmen der laufenden IMO-Verhandlungen den von einer führenden japanischen Werft entwickelten Zwischendecktanker als Alternative vor.

Obwohl einige EG Werften aus vier Mitgliedstaaten gemeinschaftlich eine eigene Tankerkonstruktion entwickelt haben, sind die entsprechenden Diskussion in der IMO den einzelnen Mitgliedstaaten überlassen.

B.11.4. Fischerei

Die Seefischerei der Europäischen Gemeinschaft ist eine der bedeutendsten der Welt. Die EG hat außerdem den größten Markt der Welt für Fischerei- und Aquakulturprodukte, wobei steigende Importe einen bedeutenden Anteil dieses Marktes abdecken.

Die Herausforderungen für die Gemeinschaft sind insbesondere: Verbesserung der Schutz- und Kontrollmaßnahmen; Abbau der Überkapazität der Fischfangflotte; Entwicklung neuer Technologien mit Blick auf Fischfang, Verarbeitung und Marketing; Forschung; Erhaltung und Erweiterung der Fischfangsmöglichkeiten in internationalen und externen Gewässern¹⁾.

Die steigende Nachfrage nach Fisch, besonders in den industrialisierten Ländern, und die gleichzeitige Knappheit der Fischressourcen tragen dazu bei, daß Aquakultur in wirtschaftlicher Sicht immer bedeutender wird.

Mit Blick auf die Stärkung der wissenschaftlichen und technologischen Basis der Fischindustrie der Gemeinschaft war ist das Fischerei- und Aquakultur-Forschungsprogramm FAR (1988-1992) eingeführt worden. Das neue agrar- und agroindustrielle Forschungsprogramm, welches Fischerei einschließt, ist Teil des dritten Rahmenprogramms.

1) Die Vorschrift (EG)170/83, die Basisbestimmungen der Fischereipolitik der Gemeinschaft betreffend, sehen in Artikel 8 die Ausarbeitung eines Berichts durch die Kommission für den Rat vor, der den Stand der Situation des Fischereisektors in der Gemeinschaft ermitteln, sowie gegenwärtige Probleme und Orientierungen für die Zukunft aufzeigen soll.

Dieser Bericht wird im letzten Trimester 1991 präsentiert werden. Daher bleibt der Beitrag (der Anteil) der Fischerei an der vorliegenden Mitteilung begrenzt.

B.II.5. Meereswissenschaft und -technologie

Der Meeresressourcensektor nimmt erst allmählich Formen an. Da dieser Bereich langfristig jedoch von entscheidender Bedeutung sein wird, müssen die Grundlagen für eine erfolgreiche Industrie der Gemeinschaft bereits heute geschaffen werden. Aus diesem Grund verdienen Meereswissenschaft und -technologie als Voraussetzung dafür höchste Aufmerksamkeit.

Das FuTE-Programm der Gemeinschaft im Bereich Meereswissenschaft und -technologie MAST⁽¹⁾ soll das Wissen über die Meeresumwelt erweitern und damit Technologien zum Schutz und zur Nutzung von Meeresressourcen fördern sowie die Zusammenarbeit einzelstaatlicher FuTE-Programme unterstützen.

Das BRITE/EURAM Programm der EG wendet sich an Materialien und Fertigungstechnologien, wobei Gebiete wie automatisches Schweißen mit Blick auf höhere Sicherheit und Leistungsfähigkeit von Schiffskonstruktionen eingeschlossen sind.

Gleichzeitig muß man sich darüber im Klaren sein, daß die Meeresnutzung als interdisziplinärer Vorgang auf die Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Bereichen und Fachgebieten angewiesen ist. Will Europa nicht den Anschluß an seine wichtigsten internationalen Konkurrenten verlieren, muß es schon heute diese interdisziplinäre Zusammenarbeit stärken.

B.III. Die EG vor neuen maritimen Herausforderungen

Die besonderen maritimen Interessen der EG müssen vor dem Hintergrund der internationalen maritimen Dimension gesehen werden.

Umweltpolitisch notwendige internationale Sicherheits- und Konstruktionsnormen, wie sie von der IMO zum Beispiel festgesetzt werden, betreffen direkt die Umweltpolitik der EG. Gleichzeitig beeinflussen sie aber auch die Lage und die Perspektiven der EG-Reeder, für die neue Normen sehr oft höhere Investitionskosten darstellen, sie betreffen auch die Werften, die sich an die neuen Normen anpassen müssen.

Die Meeresressourcenindustrie ist ein weiteres Beispiel. Zukünftige Möglichkeiten für eine erfolgreiche Teilnahme an diesem sich langsam entwickelnden Markt hängen nicht nur von Fortschritten in der meereswissenschaftlichen Disziplin ab, sondern auch davon, daß wissenschaftliche Erkenntnisse in industrielle Anwendungen umgesetzt werden können.

(1) AB L200, 13.7.1989

AB C174, 16.7.1990

Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Sektoren und Disziplinen ist deshalb nötig, und dies ist von besonderer Bedeutung für kleine und mittlere Unternehmen (KMU).

Dieses sind jedoch nur Beispiele von Bereichen, wo das Vorhandensein von gemeinsamen Interessen und/oder Synergieeffekten zwischen verschiedenen maritimen Sektoren schon ersichtlich ist. Angesichts der Vielfältigkeit der gesamten maritimen Dimension und der wechselseitigen Abhängigkeiten zwischen der Reinerhaltung der Ozeane und der Meeresressourcen auf der einen Seite und Schifffahrt, Schiffbau und Nutzung der Meeresressourcen auf der anderen Seite, sind alle maritimen Bereiche Teil einer einzigen maritimen Dimension.

Auch die Dienstleistungssektoren (Banken, Versicherungen, Klassifikationsgesellschaften ...) müssen im Rahmen dieser maritimen Dimension gesehen werden. Europa besitzt auf diesen Gebieten Erfahrung und ein umfangreiches Wissen, und hat insofern das größtmögliche Interesse daran, diesen komparativen Vorteil nicht zu verlieren.

Insofern erstreckt sich diese Mitteilung auf den gesamten maritimen Bereich, um somit den Weg zu ebnen für eine bessere Nutzung von gegenwärtigen und zukünftigen Synergieeffekten zwischen allen maritimen Disziplinen.

C. EUROPAS MARITIME INDUSTRIEN: ELEMENTE FÜR DIE EUROPÄISCHE WETTBEWERBSFÄHIGKEIT

Die maritime Zukunft Europas hängt von der Wettbewerbsfähigkeit seiner Wirtschaftszweige ab. Nur effiziente maritime Industrien können garantieren, daß die Gemeinschaft in der Lage sein wird, angemessen und erfolgreich am Welthandel teilzunehmen und die Weltmeere zu nutzen. Der heutige Stand der verschiedenen maritimen Industrien, ihre Anpassung, Entwicklung und ihre Bereitschaft zur Zusammenarbeit sind daher für die wirtschaftliche und politische Zukunft Europas von Bedeutung.

Maritime Wirtschaftszweige wie Schifffahrt und Schiffbau sind traditionelle Bereiche, die einem starken Wettbewerb aus Drittländern ausgesetzt sind.

Weltweite Überkapazitäten im Seeverkehr und Schiffbau, scharfer Wettbewerb, unlautere Preispraktiken und Schiffsbausubventionen in allen Formen haben ihre

Spuren hinterlassen. Schiffspreise waren nicht immer kostendeckend, die Frachtraten teilweise sehr niedrig. Bezogen auf den Schiffbau blieb nur wenig Spielraum für Investitionen in neue Maschinen, moderne Fertigungsanlagen oder die Entwicklung neuer Produktionstechnologien.

Maritime Aktivitäten werden technisch immer anspruchsvoller. Heute kann ein modernes Kreuzfahrtschiff mit ebenso viel Elektronik ausgestattet sein wie viele Kriegsschiffe, und ist wie eine Miniatur-Stadt, in der alle technischen Aspekte des modernen Lebens konzentriert sind. Wie schon in der Mitteilung der Kommission "Industriepolitik in Einem Offenen Und Wettbewerbsorientierten Umfeld"⁽¹⁾ betont, ist es heute nicht länger möglich von Industrien mit hohem oder niedrigem Technologiegehalt zu sprechen, sondern nur noch von Produkten mit unterschiedlichem Niveau technischer Differenziertheit.

Die Reedereien verlangen von den Werften und deren Zulieferern ständig die modernsten Konstruktionen, Geräuscharmheit, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit müssen dem letzten Stand der Technik entsprechen. Die Möglichkeit, technologisch anspruchsvolle Schiffe zu bauen, welche EG-Reedern erlauben, mit kleinen aber gut geschulten Besatzungen zu operieren, könnte die Wettbewerbsfähigkeit der EG Flotten gegenüber Drittländern erhöhen. Schiffsbesitzer müssen deshalb über die notwendigen Vorrichtungen verfügen können, wie z.B. vollintegrierte Schiffskontrollsysteme oder fernkontrollierte Deckmaschinen. Hersteller von Elektronik- und Computeranlagen für automatische Betriebsverfahren spielen insofern eine spezielle Rolle, da sie dieser Nachfrage entsprechen müssen.

C.1. DER SCHIFFBAU

Der Schiffbausektor ist verantwortlich für die Bereitstellung effizienter, moderner und sicherer Schiffe, und somit abhängig von FuE Anstrengungen, um technologische Verbesserungen und Fortschritte im Bereich der Schifffahrt machen zu können.

Die Leistungen des Schiffbausektors und seine Möglichkeiten, in FuE zu investieren, sind daher ein wichtiger Faktor für die maritimen Interessen der EG.

(1) KOM(90)556 end., 16. November 1990.

Heute verdankt die EG ihren Marktanteil von 20 % (gegenüber 38 % von Japan) dem Bau von Schiffen mit einem hohen technologischen Gehalt; hier verfügt die Gemeinschaft nach wie vor über einen komparativen Vorteil. Die jüngsten Anstrengungen Japans, dieses Marktsegment zunächst über den erfolgreichen Bau von Container- und Fahrgastschiffen zu erobern, bereiten diesem Industriezweig ernsthafte Schwierigkeiten. Diese Schwierigkeiten sind umso größer, da die EG-Schiffbauindustrie auf einem stark zersplitterten europäischen Markt tätig ist, auf dem erst in der letzten Zeit einige Anzeichen einer Kooperation sichtbar geworden sind, zum Beispiel mit der Errichtung des FuE Komitees, COREDES (Cooperation for Research and Development in European Shipbuilding).

Die Einführung moderner Produktionstechnologien, zusätzliche FuE-Anstrengungen und eine bessere Ausnutzung der Binnenmarktvorteile einschließlich einer stärkeren Zusammenarbeit innerhalb der Gemeinschaft sind daher dringend notwendig. So könnte überlegt werden, wie sich das Potential der Schiffbautechnik mit Blick auf die Meerestechnik - zum Beispiel für den Bau von neuen Off-shore-Anlagen, Versorgungsschiffen für die Nutzung der Weltmeere und von Einrichtungen für den Tiefseebergbau, hergestellt auf Spezialwerften - nutzen lässt.

Für den Schiffbau ist unverzichtbar, daß es sichere und umweltfreundliche Schiffstypen zu möglichst niedrigen Preisen unter fairen, normalen Wettbewerbsbedingungen anbieten kann.

Reeder werden bald eine neue Generation von Hochgeschwindigkeitsschiffen für den Transportbereich (und für Passagierschiffe) nachfragen, damit die Kunden den Anforderungen der just-in-time Lieferung und der Arbeitsteilung für gewisse hochwertige oder sensible Produkte gerecht werden können.

In diesem Zusammenhang sollte auch die Situation jener Marinewerften berücksichtigt werden, welche die sinkenden Verteidigungsausgaben zu spüren bekommen. Diese Werften versuchen, schrittweise ausbleibende Militäraufträge durch zunehmende Aktivitäten im zivilen Bereich auszugleichen. Das besondere technische Know-how, die Erfahrung und die Fertigkeiten der Marinewerften sollten für zivile Tätigkeiten, zum Beispiel für die Erforschung und Nutzung der Weltmeere, die Entwicklung von neuartigen unbemannten Tauchfahrzeugen und von Unterwasserrobotern, genutzt werden.

C.11 DIE EG-FLOTTE

Die EG-Flotten stehen einer Reihe von Herausforderungen gegenüber. 1975 entfielen auf die in der Gemeinschaft registrierte Flotte über 30% der Weltflotte. Seither ist der Anteil der Gemeinschaft ständig zurückgegangen und machte 1990 nicht einmal mehr 15% aus.

Dieser Rückgang ist teilweise auf den Anstieg protektionistischer Maßnahmen von Drittländern und auf unfaire Preispraktiken zurückzuführen. Die Kommission bemüht sich in internationalen Foren darum, diesen Entwicklungen entgegenzuwirken und offene Märkte und einen fairen Wettbewerb in der weltweiten Schifffahrt zu erreichen und zu erhalten. Dieses waren die wichtigsten Ziele der vier in 1986 angenommenen Ratsvorschriften¹⁾.

In einer Situation mit starkem internationalem Wettbewerb, anhaltendem weltweiten Überangebot an Seeverkehrsleistungen und einem daraus resultierenden Verfall der Frachtraten, litt die Flotte der Gemeinschaft unter einem komparativen Nachteil. Die mit der Beschäftigung von Besatzungen aus den Mitgliedsländern verbundenen Kosten waren in vielen Fällen ein wichtiges Element, welches zu diesen Nachteilen beitrug.

Reeder der Gemeinschaft machten vermehrt Gebrauch von offenen Schiffsregistern in Drittländern. Aber auch Mitgliedsländer selbst haben zusätzliche oder Zweitregister geschaffen, die, obwohl sie für einige Reeder hilfreich waren, die Gefahr wachsender Unterschiede in den Betriebsbedingungen zwischen den Flotten der Mitgliedsländer und von Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Reedern der Gemeinschaft in sich bergen.

Die Gemeinschaft hat ein Paket positiver Maßnahmen und Vorschläge vorgelegt, um dem Rückgang der EG-Flotte und der Beschäftigung von Seeleuten der Gemeinschaft zu begegnen: "Eine Zukunft für die Schifffahrtsindustrie der Gemeinschaft: Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsbedingungen des Seeverkehrs in der Gemeinschaft" (COM/89/266 final, 3. August 1989). Diese Maßnahmen schlossen den Vorschlag für ein Gemeinschaftsregister (EUROS) ein, Verbesserungen der Wirksamkeit der Hafenstaatkontrollen und die Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedsländern.

1) (EEC) Nr. 4055/86, 4056/86, 4057/86 und 4058/86 vom 22.12.1986, AB L 378, 31.12.1986.

Einige dieser Vorschläge sind schon verabschiedet und durchgeführt worden, andere sind Gegenstand von Diskussionen im Rat oder anderen EG-Institutionen. Auf Wunsch des Europäischen Parlaments wurde insbesondere der EUROS-Vorschlag modifiziert. Weitere Änderungen, die bewirken würden, daß Seeleute, welche auf einem EUROS-Schiff fahren, von der Einkommenssteuer ausgenommen würden, werden gegenwärtig geprüft. Mit dieser Maßnahme würden die mit der Beschäftigung von Seeleuten der Gemeinschaft verbundenen Kosten reduziert. Auch damit könnte die Wettbewerbsfähigkeit der EG-Flotte verbessert werden.

Bei der Entwicklung dieser und anderer Vorschläge hat die Kommission berücksichtigt, daß die EG-Flotte in einem sehr schwierigen Weltmarkt operieren muß.

Das Thema Seeschifffahrt, insbesondere die Notwendigkeit, die Wettbewerbsfähigkeit der EG-Schifffahrt zu verbessern, wird ein wichtiges Element im umfassenden Weißbuch über die zukünftige EG-Transportpolitik darstellen, welches die Kommission im Herbst 1991 vorbereiten wird.

Als Folge starken internationalen Wettbewerbs ist die Gemeinschaft bemüht, in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht eine moderne Fischereiflotte zu entwickeln, um den europäischen Markt mit qualitativ und gesundheitlich hochwertigen Produkten zu angemessenen Preisen beliefern zu können.

C.III DIE ZULIEFERINDUSTRIE

Die maritime Zulieferindustrie der Gemeinschaft setzt sich aus verschiedenen, meist mittleren Unternehmen zusammen. Einige Zulieferunternehmen beliefern Unternehmen des zivilen und des militärischen Bereichs auch außerhalb des maritimen Sektors. Dieser Sektor umfaßt alle Arten von Schiffsmaschinen, Navigations- und Sicherheitsausrüstungen und Instrumente zum Schutz der Meere.

In Ermangelung einer technischen Harmonisierung der Schiffsanlagen gibt es insbesondere bei Sicherheitseinrichtungen nur wenige Möglichkeiten zu größeren bedingten Rationalisierungseffekten.

Möglichkeiten für europäische Hersteller, die Chancen des europäischen Marktes zu nutzen, sind noch nicht vollständig ausgeschöpft. Das gilt beispielsweise

bei Anlagen für die Erforschung und Nutzung der Weltmeere. Schiffsantriebsanlagen sind ein weiteres Beispiel. Die Fertigung in Europa geht immer mehr zurück, während die Einfuhr von Maschinen, die in Japan oder Korea nach europäischen Lizenzen gebaut werden, zunimmt.

C.IV MEERESRESSOURCENINDUSTRIE UND MEERESFORSCHUNG

Die sich herausbildende Meeresressourcenindustrie ist kein klar abgegrenzter Bereich, sondern setzt sich aus allen Industriezweigen zusammen, welche die Infrastruktur für die Erforschung und Nutzung der Weltmeere liefern.

Der Off-shore-Bereich umfaßt z.B. den Konstruktionssektor – Spezialwerften, die Bohrinselformen und Plattformen bauen – und die Meerestechnik – Erforschung, Felderschließung – und andere Leistungen, einschließlich Versorgungsschiffen. Dieser Teilbereich schließt damit die Zulieferindustrie, Werften, Meereswissenschaft und -technologie ein.

Die Meeresressourcenindustrie muß sich, will sie erfolgreich sein, auf die FuE der Meereswissenschaft und -technik und auf den Transfer von Technologien von anderen Branchen stützen.

Die moderne vielseitige Meereswissenschaft braucht eine optimale Organisation der Meeresforschung. Trotz der engen Zusammenhänge zwischen Grundlagenforschung und angewandter Forschung und zwischen den einzelnen Fachrichtungen gibt es nach wie vor die überkommene Trennung zwischen der Forschung auf den Gebieten Fischerei, Verteidigung, Meeresbergbau, Navigation, Seewasserbau für Küstenschutz, und grundlegende Meereskunde, Meeresbiologie und Geologie.

FuE auf dem Gebiet der Marinetechologie in der Gemeinschaft wurde in einem solchen Ausmaß von den Erfordernissen der Off-shore-, Öl-, Gas- und Wehrtechnik beherrscht, daß die bereits entwickelte Technik nunmehr angepaßt und auf andere vielversprechende Gebiete wie die Marine Elektrotechnik und Elektronik, Unterwasserakustik und -kommunikation ausgedehnt werden muß, um die Erforschung und Nutzung des Schelf- und vor allem des Tiefseebereichs einschließlich der Entwicklung von autonomen (unbemannten) Tauchfahrzeugen sowie Flachsee- und Meeresbodensystemen zu erleichtern.

Für die maritimen Industrien Europas ist trotz gemeinsamer Probleme kennzeichnend, daß in und zwischen den einzelnen Bereichen, vor allem aber in der FuE, die Zusammenarbeit sehr gering ist und kaum gemeinsame Projekte entwickelt werden.

C.V. LAGE IN JAPAN UND DEN USA

In Japan besteht in Mischkonzernen und bei Fördermaßnahmen ein enger Zusammenhang zwischen Schifffahrt und Schiffbau. Diese Verbindungen werden am deutlichsten beim "home credit scheme", womit japanischen Reedern Finanzierungen zu niedrigen Kosten zur Verfügung gestellt werden, welche wiederum zwangsläufig für den Kauf von in Japan gebauten Schiffen genutzt werden. Ein anderes Beispiel sind die F&E Subventionen für scheinbar unabhängige Forschungsinstitute. In der Tat sollten diese Subventionen korrekterweise als direkte Vorteile für die maritimen Industrien angesehen werden. Japan, das stark von Rohstoffeinfuhren und Fertigwarenausfuhren abhängig ist, legt großen Wert auf eine starke und leistungsfähige Meeres- und Schiffbautechnik.

Die japanische Regierung investiert derzeit 286 Millionen ECU jährlich in meeres- und schiffbautechnische FuE-Programme. Die FuE im Schiffbau konzentriert sich in Japan auf ein sehr schnelles und hochtechnisches Superschiff, wofür 72 Mio ECU bereitstehen, und auf eine besonders zuverlässige Schiffsantriebsanlage, wofür schätzungsweise 15 Mio ECU zur Verfügung stehen.

1990 begann die Japan Shipbuilding Foundation mit der Konzipierung einer neuartigen Off-shore-Konstruktion als Teil von Maßnahmen, die das Neubaugeschäft der Werften stabilisieren sollen. Die Forschungsarbeiten erstrecken sich auch auf die Erforschung und Nutzung der Weltmeere durch große schwimmende Konstruktionen.

In den USA werden Schiffbau und Schifffahrt durch ein Bündel von Maßnahmen, gefördert. Dabei handelt es sich insbesondere um einen Ladungsvorbehalt und um die Begrenzung des innerstaatlichen Verkehr (Jones Act). Soweit die Schifffahrt betroffen ist, laufen diese Restriktionen dem Ziel eines freien und offenen Marktes im Bereich der Transportleistungen zuwider.

Auch wenn sich die USA für rund zehn Jahre nicht am Handelsschiffbau beteiligt haben, ist die jüngste Initiative der USA, die auf die weltweite Beseitigung wettbewerbsverzerrender Maßnahmen und Verhaltensweisen im Schiffbau abzielt, ein Zeichen dafür, welche Bedeutung sie dem Bau von Handelsschiffen beimessen, und in dies zu einer Zeit in der Haushaltskürzungen das Auftragsvolumen der Marinewerften drastisch verringern.

D. EINE NEUE EUROPÄISCHE MARITIME INITIATIVE

D.1. EIN ANSATZ IM RAHMEN DES INDUSTRIEPOLITISCHEN KONZEPTS DER KOMMISSION

Die Kommission, hat in der Vergangenheit bereits eine Reihe von Maßnahmen eingeleitet und vorgeschlagen. Einige sind bereits beschlossen worden, bei anderen, steht die notwendige Zustimmung des Rates noch aus.

ES fehlt jedoch an einer umfassenden Betrachtungsweise des maritimen Bereichs. Daher ist ein neues, wirkungsvolles Konzept für die maritimen Industrien Europas notwendig.

Die Absicht der Kommission besteht nach ihrem industriepolitischen Konzept⁽¹⁾ nicht darin, eigene Anstrengungen der Unternehmen zu ersetzen. Die Kommission kann bei der Lösung der Probleme nur flankierend tätig werden. Dabei verdienen vor allem jene Bereiche besondere Berücksichtigung, die gesamtwirtschaftlich eine bedeutende Rolle spielen. In der Mitteilung über das industriepolitische Konzept der EG wurde die maritime Industrie genannt, ausdrücklich hervorgehoben.

D.11 AUF DEM WEGE ZU EINEM EINHEITLICHEN MARITIMEN ANSATZ - Maßnahmen

Die künftigen Herausforderungen und der heutige Stand dieser Wirtschaftszweige in der Gemeinschaft zeigen, daß mehrere Gebiete die besondere Aufmerksamkeit der Gemeinschaft verdienen. Diese Gebiete betreffen die Grundlage dieser Wirtschaftszweige und dürften sich entscheidend auf die Wettbewerbsfähigkeit auswirken, da sie auch für eine bessere Nutzung von Synergieeffekten entscheidend sind. Eine vordringliche Aufgabe dürfte deshalb darin bestehen, sie über horizontale Maßnahmen zu stärken.

(1) KOM(90) 556 endg. vom 16. November 1990.

D.11.1 Rahmenbedingungen der Wirtschaft: Vollendung des Binnenmarktes

Ein Schwerpunkt des Binnenmarktprogramms der Kommission ist die Beseitigung von Handelshemmnissen. In der Zulieferindustrie gibt es nach wie vor Handelshemmnisse.

Daher wird derzeit am Entwurf einer Richtlinie gearbeitet, mit der die Normen für Ausrüstungsgegenstände von Handelsschiffen angeglichen werden sollen. Die Richtlinie soll für Ausrüstungsgegenstände gelten, die zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und zum Schutz der Meeresumwelt gegen Verschmutzung durch gefährliche Stoffe wichtig sind.

D.11.2 Sicherheit

Sicherheit auf See ist ein Anliegen von großer Bedeutung. Die Kommission bereitet zur Zeit eine Mitteilung vor, die eine große Anzahl dieser Aspekte berücksichtigt.

Unterschieden werden muß zwischen Navigationssicherheit, Sicherheit an Bord, Sicherheit am Arbeitsplatz und Schutz der Umwelt.

Maritime Tätigkeiten gehören zu den besonders unfallträchtigen Aktivitäten. Unfälle mit tödlichem Ausgang sind im Transport- und Fischereibereich besonders hoch.

In ihrem Weißbuch wird die Kommission die folgenden Themen ansprechen:

- die Auslegung und Durchführung internationaler Regeln in Europa unter Berücksichtigung der bestehenden Gemeinschaftsvorschriften;
- höhere Sicherheit auf Fahren und umweltfreundliche Tankerdesigns;
- Initiativen bezüglich der umfassenden Anwendung von Navigationshilfssystemen;
- regelmässige Hafenkontrollen, die sich auf die Befolgung existierender Sicherheitsnormen und die Beachtung von Umwelt- und Sozialvorschriften beziehen, auch mit Blick auf Wettbewerbsverzerrungen durch die mit nicht eingehaltenden Normen verbundenen Kostenvorteile.

Für den Fischereisektor hat eine Studie gezeigt, daß einer von zwei Unfällen auf das Schiff zurückzuführen ist (Sicherheit des Schiffs) und der andere auf die Tätigkeit der Fischer (Sicherheit am Arbeitsplatz). Diese Unterscheidung ist insofern wichtig, als sie die Notwendigkeit besserer Schiffsausrüstungen und beruflicher Schulungen zeigt. Die Kommission bereitet eine Mitteilung über Mindestanforderungen bezüglich Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit an Bord von Fischereiboote vor.

D.11.3 FuE

Für maritime FuE sollte ein integriertes Gemeinschaftskonzept angestrebt werden. Werften, Reedereien und Zulieferindustrie sollten ihre Interessen gemeinsam definieren und gemeinsame Strategien für die immer höheren Anforderungen an die Technik entwickeln.

Der Erfolg von Kooperationsvereinbarungen wird weitgehend von der Stärkung und schrittweisen Konzentrierung der FuE auf ausgewählte Projekte abhängen, in die Kunden, Hersteller und Lieferanten einbezogen werden.

Die Grundlage der maritimen FuE Europas sollte durch eine Koordinierung der Anforderungen an die meereswissenschaftliche und technische FuE Europas gestärkt werden. Außerdem wird befürwortet, durch eine bessere Zusammenarbeit der bestehenden FuE-Programme (z.B. MAST, EURET, BRITE/EURAM, EUREKA (EUROMAR) usw.) Schwerpunkte zu bilden.

D.11.4 Verkehr

Die Möglichkeiten, die sowohl See- als auch Binnenschifffahrt für eine Entlastung des überlasteten und umweltschädlichen Straßentransports bieten, sollten weiter untersucht werden. Berücksichtigt werden sollten Aspekte wie Containertechnologie, kombinierter Verkehr und Integration von Industrie- und Transportlogistik. Die Kommission arbeitet zur Zeit an der Entwicklung eines kombinierten Transportnetzes, welches maritime Verbindungen einschließt, und an der Erweiterung der Transportinfrastrukturpolitik. Wegen der Bedeutung, die

effiziente Häfen mit guten Anschlüssen an Straße, Schiene und Inlandswasserwege haben, werden auch Überlegungen zur Finanzierung von Häfen angestellt. Diese Aspekte werden in dem schon erwähnten Weißbuch über die Transportpolitik enthalten sein.

D.11.5 Ausbildung

Eine bessere Schulung bzw. Fortbildung ist nötig, um die Anzahl der Unfälle, die auf menschliches Versagen am Arbeitsplatz und auf See zurückzuführen sind, zu verringern.

Um die maritime Wettbewerbsfähigkeit zu stärken, bedarf es einer angemessenen Ausbildung des Personals nicht nur der Forschungsinstitute, sondern auch der betreffenden Unternehmen, um die Beschäftigten mit den neuen Technologien, Management- und Arbeitsverfahren, Informationssystemen, der Planung und der Qualitätssicherung vertraut zu machen.

Da die EG kein Niedriglohnstandort ist, muß sie die Vorteile verstärkter Fortbildung besser nutzen. Wettbewerbsfähigkeit, Produktivität und ein hohes Fortbildungsniveau, gehen immer Hand in Hand.

Die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Industrien wird davon abhängen, ob die Kunden-, Hersteller- und Zuliefererkette sowie die Forschungsinstitute in ganz Europa zu einer entsprechenden Zusammenarbeit - unter Berücksichtigung des EG-Wettbewerbsrechts - bereit sind. Die Einstellung gut vorgebildeter und motivierter Wissenschaftler und Ingenieure sowie ihre Fortbildung wird dabei eine zentrale Rolle spielen.

Dies gilt auch für Besatzungen an Bord. Eine EG Richtlinie ist in Verarbeitung, die vorsieht:

- angemessene Qualifikationen von Seeleuten und Mechanikern zu fördern;
- die Harmonisierung der Ausbildung von Seeleuten der Gemeinschaft zu fördern und die einheitliche Anwendung der von der IMO festgelegten Regeln sicherzustellen;
- Navigationssicherheit und Schutz der Umwelt gleichzeitig dadurch zu garantieren, daß Seeleute angemessene Qualifikationen haben.

D.11.6 Umwelt

Ein besserer Ansatz zur Erhaltung der maritimen Umwelt ist notwendig. Ein klarer Rahmen für EG-Initiativen in diesem Bereich muß definiert werden. Werften, Reeder, Zulieferindustrie und alle Sektoren, die sich mit Hafenanlagen befassen, sollten zusammen gemeinsame Strategien für eine bessere maritime Umwelt definieren.

Besonders erwähnenswert sind:

- Interpretation und Durchsetzung von IMO-Regeln auf europäischer Ebene unter Berücksichtigung bestehender EG-Gesetzgebung.
- Förderung einer umfassenden Politik bezüglich der sich auf die Dienstleistungen beziehenden Hafenanlagen (port reception facilities).
- Förderung neuer technologischer Systeme für Überwachung, Bekämpfung und Kontrolle von Meeresverschmutzungen, unabhängig davon, ob sie betriebsbedingt oder durch Unfälle verursacht sind.

D.11.7 Wettbewerb in der EG

Eine strenge Kontrolle der staatlichen Beihilfen ist eine notwendige Voraussetzung für einen unverzerrten Wettbewerb. Die 7. Richtlinie über staatliche Beihilfen für den Schiffbau⁽¹⁾ ist dafür ein wirkungsvolles Instrument. Auch mit Blick auf die Schifffahrt und das vorgeschlagene EG Schiffsregister wird das Ziel verfolgt, eine echte Konvergenz der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Mitgliedsländern zu erreichen⁽²⁾.

Die wettbewerbsrechtlichen Vorschriften gelten auch für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit. In dieser Hinsicht muß besonders bei Zusammenschlüssen berücksichtigt werden, daß einzelne Länder oder Europa nicht mehr die ausschlaggebenden Märkte sind. Für die maritimen Industrien ist das Konzept traditioneller Grenzen nicht vollständig anwendbar (Billigflaggen, Schwierigkeiten Importzölle zu erheben, usw.). Insofern kann das Konzept eines weltweiten, internationalen Wettbewerbs - vor allem für einige Sektoren - von besonderer Bedeutung sein, wenn europäische Kooperationsvorhaben in diesem Sektor beurteilt werden.

(1) ABl. Nr. L 380 vom 21. Dezember 1990.

(2) Siehe "Finanzielle und steuerliche Maßnahmen im Seeverkehr mit Schiffen, die in der Gemeinschaft eingetragen sind", SEC(89)921

D.11.8 Internationale Dimension

Der Schiffbau – und in geringerem Umfang auch andere Industrien – sind in hohem Maße einem unlauteren und durch Subventionen beeinflussten Wettbewerb von Drittländern ausgesetzt. Dieser unlautere Wettbewerb muß überwunden werden, damit am Weltmarkt faire Rahmenbedingungen für europäische Unternehmen geschaffen werden können.

Die Gemeinschaft bemüht sich im Rahmen der laufenden OECD-Verhandlungen um ein internationales Übereinkommen gegen wettbewerbsverzerrende Maßnahmen und unlautere Verhaltensweisen im Schiffbau. Hier verteidigt die gesamte Gemeinschaft die Interessen der EG gegenüber ihren größten Wettbewerbern am Weltmarkt.

Ebenso wichtig ist es, eine harmonisierte Position der Gemeinschaft besonders im Rahmen der "International Maritime Organisation" (IMO) zu haben.

D.111 EINE EUROPÄISCHE ANTWORT

Die Verwirklichung der genannten horizontalen Maßnahmen trägt dazu bei den maritimen Sektoren die Möglichkeit zu eröffnen, mit den neuesten Entwicklungen Schritt zu halten, die Vorteile des Binnenmarktes voll auszuschöpfen und Synergieeffekte besser auszunutzen.

Maritime Herausforderungen, die sich zum Beispiel auf die Meeresressourcen, die Verschmutzung der Ozeane, Entwicklungen im Transportbereich und Internationale Standards beziehen, können nicht länger nur auf der Basis der spezifischen Fragestellung gehandhabt werden. Schon heute, aber mehr noch in der Zukunft, verlangen maritime Herausforderungen Konzepte, die auf dem technischen Wissen, der Erfahrung und den FuE Anstrengungen aller maritimen Industrien und aller damit verbundenen Forschungsinstitute basieren.

Die verschiedenen maritimen Themen und Herausforderungen müssen deshalb als Bestandteile einer umfassenden maritimen Dimension gesehen und entsprechend gehandhabt werden.

Ein neuer, globaler und horizontaler Ansatz ist erforderlich – basierend auf der Zusammenarbeit der verschiedenen Industrien, der Mitgliedsländer, der Forschungsinstitute, der Universitäten und der Kommission. Erst ein solcher Rahmen ermöglicht die effiziente Wahrnehmung der maritimen Interessen der EG.

In der EG sollte ein Rahmen für einen effizienten Informationsaustausch durch ständigen Dialog zwischen allen betroffenen Gruppen geschaffen werden. Darauf aufbauend können Interessen, die von zwei oder mehr der maritimen Parteien geteilt werden, auf EG-Ebene identifiziert und analysiert werden. Diese Interessengebiete können beispielsweise Normen, Forschungsprogramme, Hafenanlagen oder Umweltfragen betreffen. Engere horizontale und vertikale Zusammenarbeit führt dazu, daß gemeinsame Ziele erkannt und gemeinsame Projekte und Strategien entwickelt werden können.

Vor diesem Hintergrund wird ein geeignetes Diskussionsforum vorgeschlagen, welches zur Definition und Vorbereitung der Details des Konzepts beitragen soll. In dem Forum sollen die betroffenen Industrien und Forschungsinstitute, die Maritimen- und Wirtschaftsbehörden der Mitgliedsländer und die Kommission vertreten sein.

Die Kommission könnte durch eine Gruppe, zusammengesetzt aus Vertretern aller beteiligten Generaldirektionen, vertreten werden.

Die Aufgaben dieses Forums, durch ein Netzwerk von Arbeitsgruppen organisiert, sollten sein:

- einen Rahmen für einen leistungsfähigen Informationsaustausch zwischen allen Beteiligten zu bieten;
- die gemeinsamen Interessen der einzelnen Branchen zu analysieren und festzulegen;
- die wichtigsten Bereiche zu identifizieren, in denen gemeinsame Interessen existieren und wo – unter Beachtung des Subsidiaritäts-Prinzips – Maßnahmen auf EG-Ebene angebracht wären.

Diese Gebiete könnten z.B. folgende Bereiche betreffen:

- Industrielle Auswirkungen integrierter Transportsysteme;
- Integrierte FuE-Projekte, an denen Nutzer, Hersteller und Technologieleferanten beteiligt sind;

- Auswirkungen von nationalen, EG und internationalen Vorschriften und Regelungen (Sicherheit auf See und Umweltschutz eingeschlossen), auf die maritimen Industrien.
- Technologietransfer zwischen militärischen und zivilen Bereichen einschließlich FuE; bessere Nutzung der vorhandenen militärischen Kapazitäten für andere Zwecke;
- Entwicklung von Strategien auf Gebieten, die der Schlüssel zu künftigen Entwicklungen auf Gebieten wie Meeresressourcen und Umwelttechnologie sind.
- Bewertung von Empfehlungen für internationale Normen;
- Notwendigkeit für Standardisierungen auf europäischer Ebene und Förderung von Qualitätsüberwachungsverfahren für maritime Industrien.

E. SCHLUSFOLGERUNGEN

Die Gemeinschaft ist sich der wachsenden Bedeutung der maritimen Dimension bewußt. Maritime Interessen berühren die wirtschaftlichen und politischen Interessen der EG unmittelbar.

Europas maritime Interessen sind so umfassend, daß sie von den einzelnen Wirtschaftszweigen allein nicht wahrgenommen werden können, zumal einige von ihnen mit großen Anpassungsproblemen konfrontiert sind.

Angesichts dieser Situation muß die Gemeinschaft ihren maritimen Grundlage stärken, damit sie künftige Entwicklungen auf diesem Gebiet besser nutzen kann. Allein sind dazu jedoch weder die maritimen Industrien noch die Mitgliedstaaten noch die Kommission in der Lage.

Daher bedarf es einer besseren internen Politik-Koordinierung und eines größeren Verständnisses zwischen den Unternehmen jedes Bereichs, den einzelnen Branchen, den Mitgliedstaaten und der Kommission.

Aus diesem Grunde wird vorgeschlagen, ein Diskussionsforum mit Vertretern aller betroffenen Parteien zu schaffen, und dem Forum folgende Aufgaben zu übertragen:

- genauer den Aufgabenbereich des globalen und horizontalen Konzepts zu definieren, identifizieren der wichtigsten Bereiche und der Maßnahmen, die entwickelt werden müssen, um die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Industrien der EG zu verbessern;

- die geeignete Methode für die Umsetzung dieser Maßnahmen zu bewerten.

Das Forum soll der Kommission innerhalb von 9 Monaten nach Annahme dieser Mitteilung einen Bericht vorlegen.

Im Anschluß an diesen Bericht wird die Kommission die Angemessenheit einer weiteren Mitteilung an den Rat und das Europäische Parlament über Vorschläge für konkrete Maßnahmen, die die gemeinsamen Interessen der maritimen Industrien betreffen, prüfen.

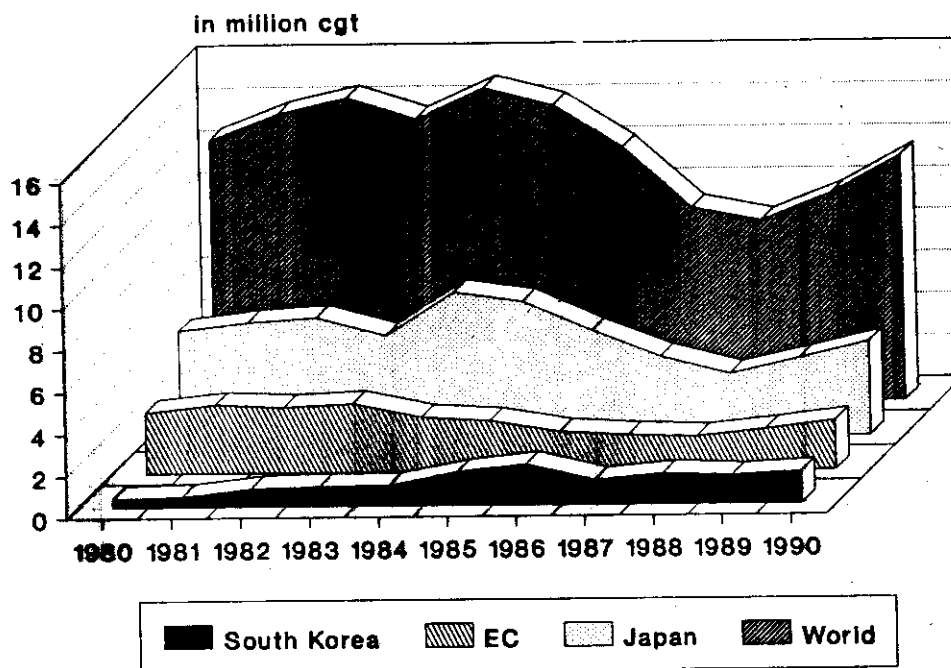
Schiffbau

- weltweite Schiffsproduktion
- Auftragsbestand
- Neubaupreise
- Weltmarktanteile am Schiffbau
- Beschäftigung

ANHANG

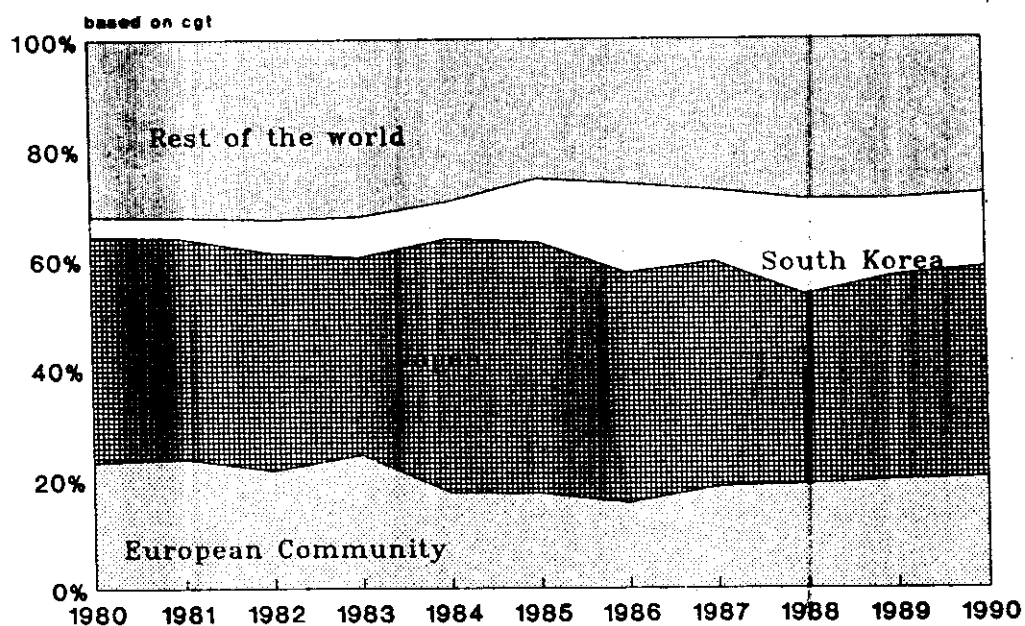
- **Schiffbau**
- **Handelsflotten**
- **Weltseeverkehr**
- **Aquakultur**

World Production of Ships



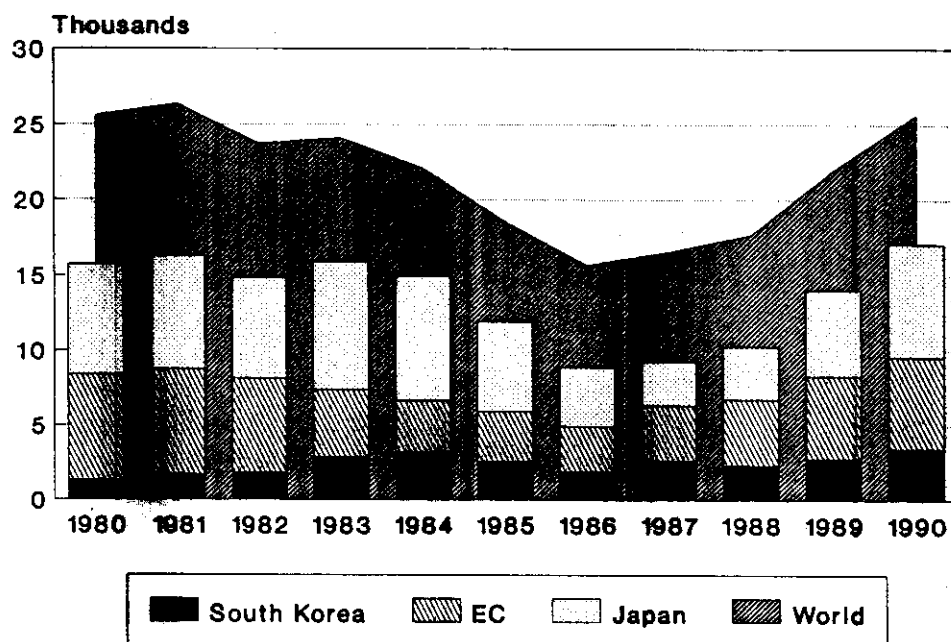
Lloyd's Maritime Information Service

Production of ships : shares in world production



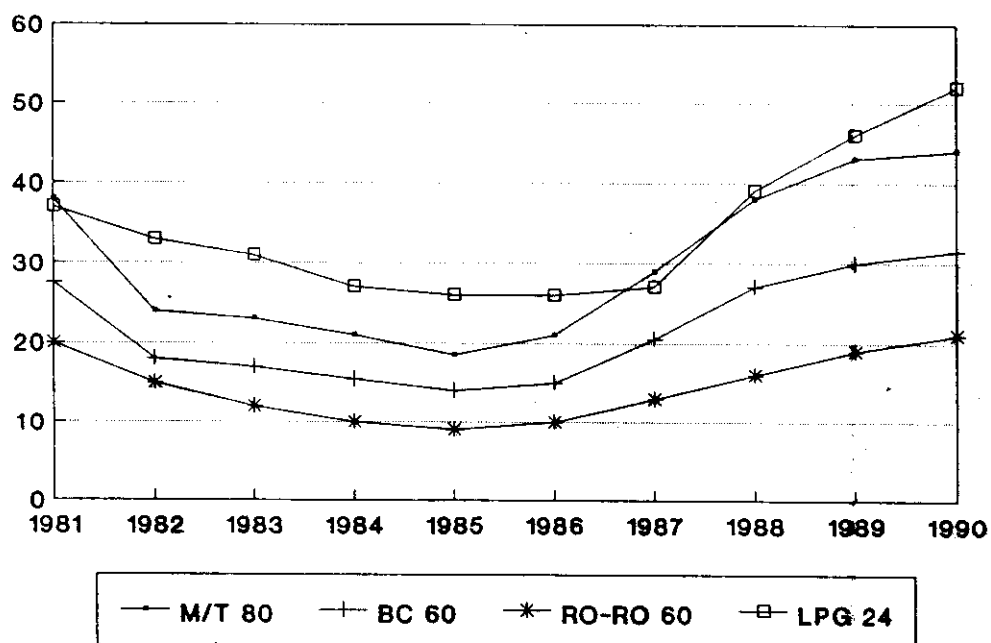
Lloyd's Maritime Information Service

Order Books (in million cgt)



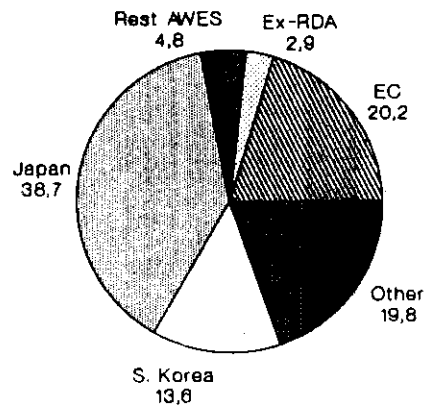
Lloyd's Maritime Information Service

Newbuilding Prices (in million US-Dollar)



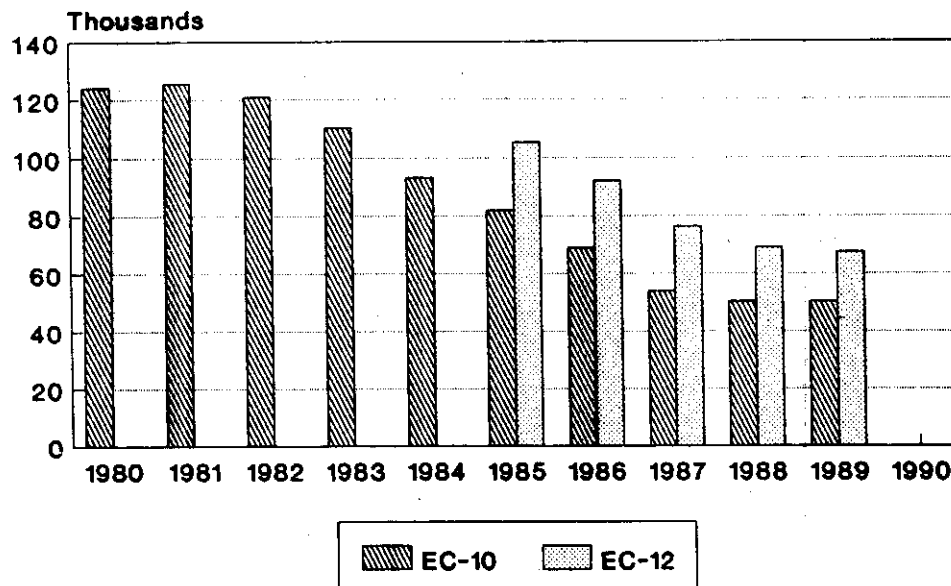
Fearnley's Review 1990

Shipbuilding-Worldmarketshares 1990 based on cgt



Lloyd's Maritime Information Service

Employment construction of new vessels



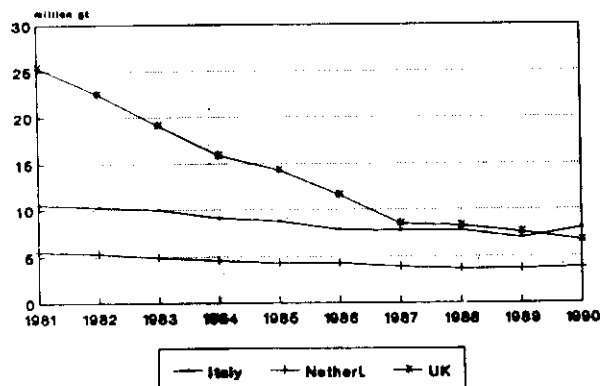
National sources

Handelsflotten

- **Gemeinschaftsflotten**
- **Handelsflotte - Welt und EG**
- **geschätzte Welthandelsflotte 1991-1994**

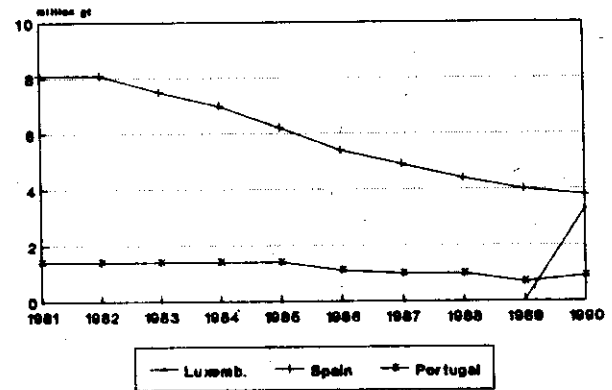
The Community Fleets

Member States' Fleets
by flag



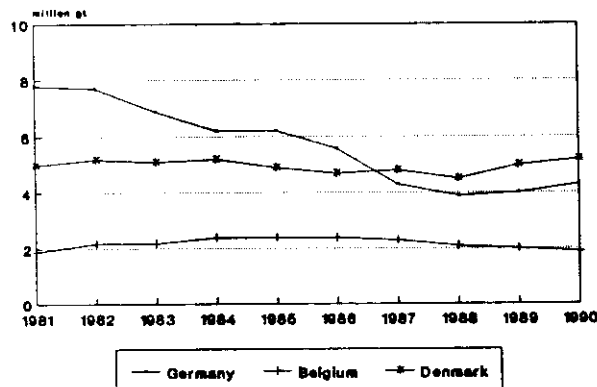
Lloyd's Register of Shipping

Member States' Fleets
by flag



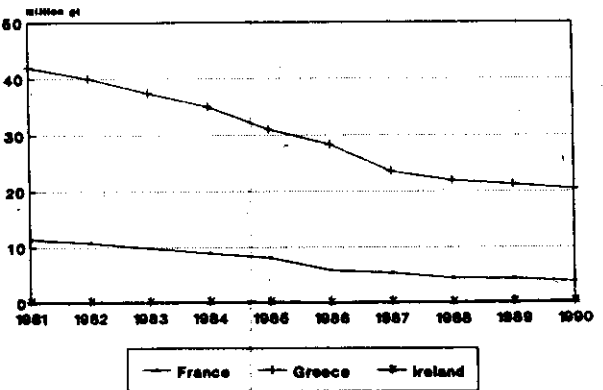
Lloyd's Register of Shipping

Member States' Fleets
by flag



Lloyd's Register of Shipping

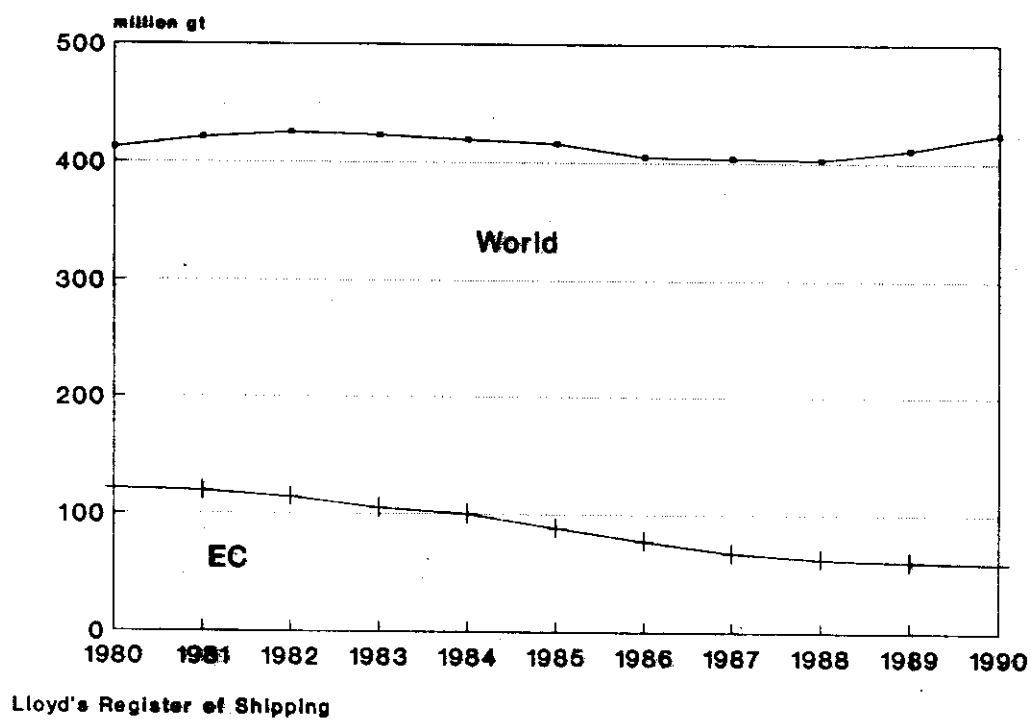
Member States' Fleets
by flag



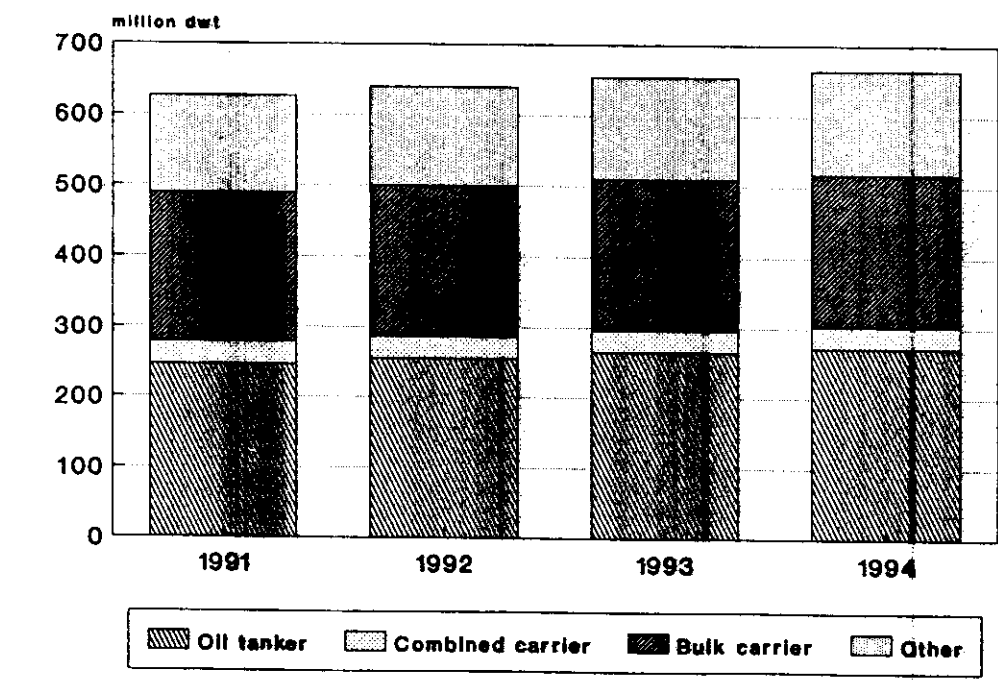
Lloyd's Register of Shipping

668/31

World and EC Fleet



Estimated World Fleet

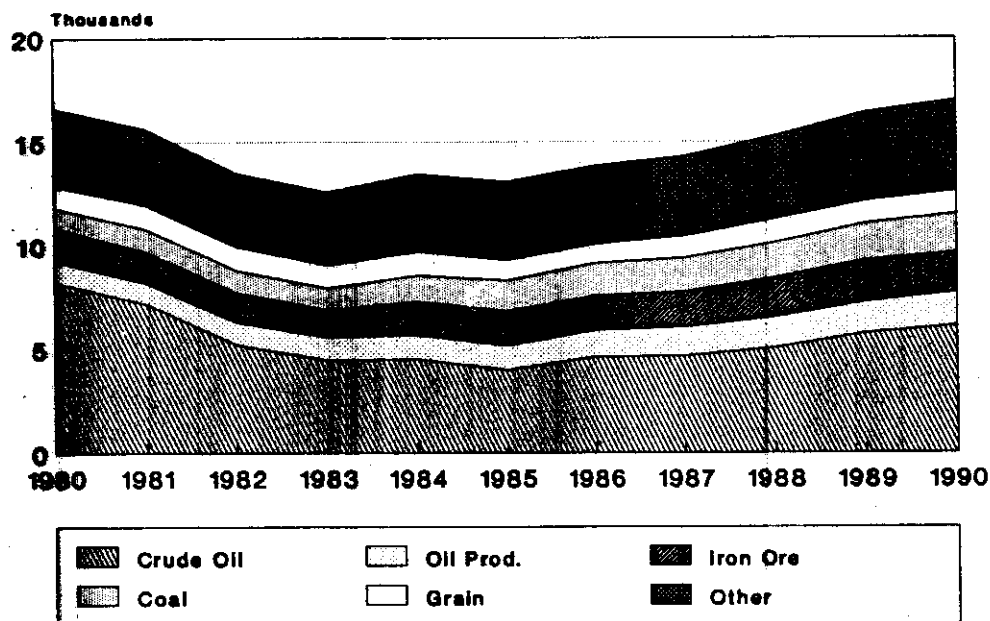


Weltseeverkehr

- ✓ **Weltseeverkehr in Tonnenmeilen**
- ✓ **Wirtschaftswachstum und Seeverkehr**

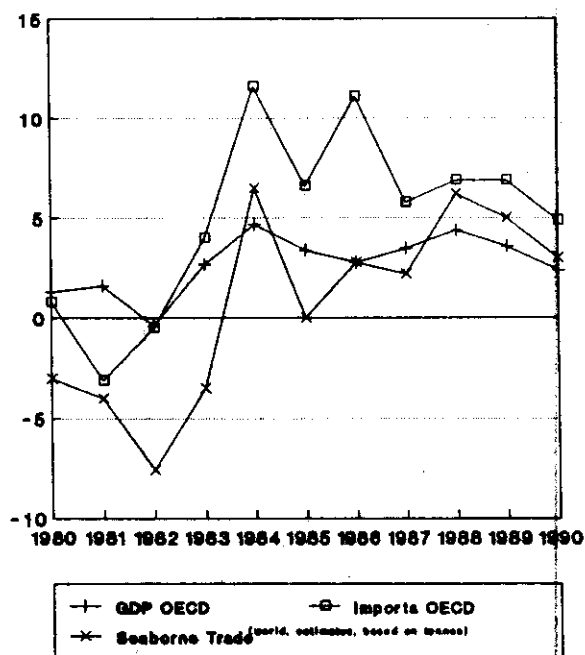
668/91

World Seaborne Trade (In billion tonne-miles)



Source: Fearnley's Review 1990

Economic Growth And Seaborne Trade (average annual growth rates)



Commission services

Aquakultur

- **Aquakulturproduktion**
- **Weltmarktanteile an der Produktion 1985**

Aquaculture

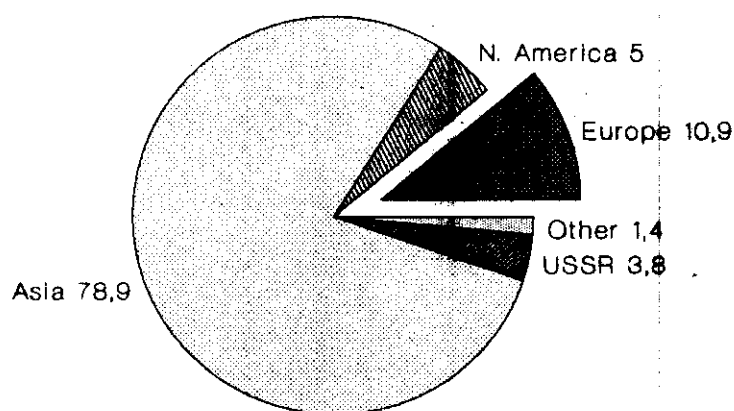
World Production 1988 (1)

- 14 million tonnes ■ 14% of fishery
- 22 billion US\$

EC Production 1989 (2)

- 847.000 tonnes • 1,6 billion ECU turnover

Shares in world production 1985 (total production, tonnes)



1) Fao, Commission services

2) Association Européenne des Economistes de la Pêche

3) Aquakultur und Aquatechnik, Sylt 1989

19.12.91

Beschluß**des Bundesrates**

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

Der Bundesrat hat in seiner 638. Sitzung am
19. Dezember 1991 zu der Vorlage wie folgt Stellung genom-
men:

1. Der Bundesrat begrüßt die Initiative der EG-Kommission zur Einsetzung eines Maritimen Diskussions-Forums, das eine Bestandsaufnahme der Situation der maritimen Industrien und Vorschläge für ein integriertes Gemeinschaftskonzept zur Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit erarbeiten soll.

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.

...

2. 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.

3. 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.
4. 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 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.
5. 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 Befähigungs-

nachweise 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.

6. 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.