

12.05.93

Unterrichtung

durch das Europäische Parlament

EntschlieÙung zu den maritimen Industrien in Europa

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments
- 15590 - vom 10. Mai 1993. Das Europäische Parlament hat die EntschlieÙung
in der Sitzung am 21. April 1993 angenommen.

EntschlieBung zu den maritimen Industrien in Europa

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission über die maritimen Industrien vor neuen Herausforderungen (KOM(91)0335 - C3-0022/92),
 - in Kenntnis des Abschlußberichts des Maritimen Forums und der Schlußfolgerungen seiner vier Arbeitsgruppen,
 - in Kenntnis der Mitteilung der Kommission über die europäischen maritimen Industrien: Weitere Schritte zur Stärkung ihrer Wettbewerbsfähigkeit (KOM(92)0490),
 - unter Hinweis auf seine EntschlieBungen zu Fragen der Seeschifffahrt, insbesondere die vom 22. November 1991 zur Industriepolitik der Gemeinschaft im Bereich des Schiffbaus¹, vom 16. September 1992 zu den durch das Austreten von Öl aus Schiffen verursachten Umweltschäden², vom 17. November 1992 zur Umwelt und zur Wettbewerbsfähigkeit der Industrie³, vom 19. Januar 1993 zur Regeneration und Reinhaltung der Ostsee⁴, und vom 21. Januar 1993 zur Havarie des Öltankers "Braer"⁵,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Wirtschaft, Währung und Industriepolitik sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherschutz und des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A3-0111/93),
- A. in Anbetracht der Tatsache, daß die maritimen Industrien in der Gemeinschaft Arbeitsplätze für eine große Zahl von Beschäftigten zur Verfügung stellt, in allen Bereichen zusammen etwa 2,5 Millionen,
- B. in Anbetracht der Tatsache, daß 90% des Außenhandels der Gemeinschaft per Schiff abgewickelt wird,
- C. angesichts der Tatsache, daß Schiffe weniger Energie pro beförderte Tonne verbrauchen und in bezug auf Lärm und Luftverschmutzung umweltfreundlicher sind als jedes andere Beförderungsmittel,
- D. in Kenntnis der "aggressiven" Politik der USA und Japans, die damit ihre Industrien vor der europäischen Konkurrenz schützen wollen,

¹ ABl. Nr. C 326 vom 16.12.1991, S. 257.

² ABl. Nr. C 284 vom 02.11.1992, S. 80.

³ ABl. Nr. C 337 vom 21.12.1992, S. 46.

⁴ Teil II Punkt 6 des Protokolls dieses Datums.

⁵ Teil II Punkt 1 des Protokolls dieses Datums.

- E. in der Erwägung, daß die Europäische Gemeinschaft im maritimen Bereich vielfältige Interessen hat und folglich ein gemeinsames Vorgehen der Mitgliedstaaten und der Industrie unverzichtbar ist, wenn sie ihre Ziele erreichen will,
- F. in der Erwägung, daß ein bedeutender Teil der Wirtschaft bestimmter Mitgliedstaaten und Regionen in überdurchschnittlich hohem Maße von den maritimen Industrien abhängig ist, so daß sie die Auswirkungen jedweder ungünstigen Entwicklung viel schmerzlicher zu spüren bekommt als andere,

Bedeutung der maritimen Industrien in der Europäischen Gemeinschaft

1. betont die große Bedeutung der verschiedenen maritimen Industrien in der Europäischen Gemeinschaft für die Wirtschaft der Gemeinschaft sowohl als bedeutende eigenständige Sektoren als auch im Hinblick auf ihre Bedeutung für die Entwicklung des Handels der Gemeinschaft, für ihre Rohstoffbasis, für ihre Umwelt und wegen der Ausstrahlungseffekte auf ein breites Spektrum anderer Industrie- und Dienstleistungsbranchen; stellt außerdem fest, daß die maritimen Industrien in der Gemeinschaft ein bedeutender Arbeitgeber ist und auch künftig sein wird;
2. stellt fest, daß die Lage der einzelnen maritimen Industrien in der Gemeinschaft sehr unterschiedlich ist, daß es jedoch eine Reihe beunruhigender Aspekte bei der Position der Europäischen Gemeinschaft in einigen der wichtigeren Sektoren gibt, beispielsweise den starken Rückgang des Gemeinschaftsanteils an der Weltflotte und den Anteil der von europäischen Werften an europäische Eigner gelieferten Neubauten, und auch die Tatsache, daß das Volumen der EG-kontrollierten Tonnage unter ausländischen Flaggen heute größer ist als die unter EG-Flaggen; ist der Ansicht, daß sich die Europäische Gemeinschaft mit diesen Problemen auseinandersetzen muß, wenn sie ihre Wettbewerbsfähigkeit erhalten und ihre industrielle Basis sichern will;
3. stellt die zentrale Bedeutung einer starken Schifffahrt der Gemeinschaft für alle maritimen Industrien fest und ist der Auffassung, daß der Nutzen einer großen in den Mitgliedstaaten registrierten Flotte und einer hohen Zahl von Seeleuten aus der Gemeinschaft sich positiv auf verwandte Bereiche, insbesondere Schiffbau und Herstellung maritimer Ausrüstungen, auswirkt, und zwar sowohl auf die Geschäftstätigkeit im inländischen Markt als auch auf die Erhaltung wesentlicher seeorientierter beruflicher Fähigkeiten; stellt darüber hinaus die strategische Bedeutung starker Industrien in der Gemeinschaft auch mit Blick auf die Verteidigung fest;
4. lehnt die häufig gemachte Unterscheidung zwischen zukunftsorientierten und rückläufigen Industrien, zwischen Industrien im Niedergang und Industrien, die im Wachsen begriffen sind, ab; hält es für wichtiger, die Entwicklung aufkommender maritimer Industrien zu fördern, wie Tiefseebergbau, Meereswärmee-nutzung, Trinkwassererzeugung und Bau von schwimmenden Plattformen, wie auch von bereits stärker ausgereiften Industrien wie z.B. Aquakultur; ist jedoch der Ansicht, daß die traditionelleren Sektoren wie Schiffbau und Fischerei nicht vernachlässigt werden dürfen und sich auch ihre Wettbewerbsposition durch Anwendung moderner Techniken und andere geeignete Maßnahmen erheblich verbessern läßt;

Notwendigkeit einer integrierten maritimen Strategie

5. bedauert es, daß die maritimen Industrien häufig nach Einzelaspekten aufgespalten behandelt und ihre Probleme als unabhängig voneinander angesehen werden, wobei unterschiedliche und in manchen Fällen widersprüchliche Maßnahmen auf sie angewendet werden, und daß die Zuständigkeiten für diese Branche nicht nur auf nationaler Ebene übermäßig aufgesplittet sind, sondern auch innerhalb der EG-Kommission; ist vielmehr der Ansicht, daß es eine eindeutige Wechselbeziehung zwischen den meisten der maritimen Industrien gibt und zahlreiche der zu ergreifenden Gemeinschaftsmaßnahmen horizontalen Charakter haben;
6. fordert deshalb eine integrierte und langfristige Gemeinschaftsstrategie für die maritimen Industrien in Europa unter Einbeziehung von Aspekten der Steuer-, Verkehrs-, Umwelt- und Sicherheits-, Rohstoff-, Sozial-, Wettbewerbs-, F&E- und internationalen Politik und dies innerhalb eines wirksamen, wirtschaftlich rationellen und demokratischen Entscheidungsrahmens;

Maritimer Umweltschutz

7. weist unter Bezugnahme auf seine Entschlieung vom 17. Dezember 1992 zu dem Tankerunglck und der lpest vor La Corua¹ sowie auf seine obengenannte Entschlieung vom 21. Januar 1993 zur Havarie des ltankers "Braer" darauf hin, daß die notwendige und ökologisch sinnvolle Verkehrsverlagerung von der Straße auf das Wasser nicht zu einer Risikoverlagerung im Transportsektor führen darf: die spezielle Aufmerksamkeit der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten muß daher der Kollisionsverhtung durch Verkehrsleitsysteme gelten; in geeigneten Fällen sollen Pipelines (z.B. für den Gefahrguttransport) als umweltfreundliche Alternative in Betracht gezogen werden; in diesem Zusammenhang kommt der Ozeanographie eine besondere Bedeutung zu;
8. vertritt in dem Bewußtsein der zunehmenden Bedeutung der Meere als Ressourcenbasis, Lebensraum und als wichtigstes Puffersystem im globalen Klimasystem die Auffassung, daß die Vergabe von Forschungs- und Entwicklungsmitteln an die Berücksichtigung ökologischer Kriterien gekoppelt sein muß; dazu gehören auch Projekte aus den Mitteln für militärische Konversion wie PERIFRA und CONVER, die z.B. an maritime Industrien gehen; die Forschungsmittel für den maritimen Bereich sollten erhöht werden, sich in einem entsprechenden Haushaltstitel niederschlagen und besonders regenerative Energieträger als umweltfreundliche Alternative zu fossilen Brennstoffen und Kernkraft fördern;
9. fordert unter Hinweis auf Artikel 130 r Absatz 2 des EWG-Vertrags eine Stärkung der Umweltvorsorge innerhalb der maritimen Industriepolitik, was z.B. durch eine Qualitätskontrolle nach ökologischen Kriterien während des industriellen Fertigungsprozesses erreicht werden kann und wobei die Industrie bereit sein muß, innerhalb der vorgegebenen Rahmenbedingungen Verantwortung auch für Umweltaspekte zu übernehmen; darüber hinaus ist eine Verbesserung der Sicherheitsbestimmungen durch die Schaffung von Sanktions- und Haftpflichtregelungen anzustreben;
10. fordert im Hinblick auf die Verordnung (EWG) Nr. 3760/92 des Rates vom 20. Dezember 1992 zur Einführung einer gemeinschaftlichen Regelung für die Fischerei und Aquakultur² und angesichts der Mitteilung der Kommission

¹ Teil II Punkt 6 a des Protokolls dieses Datums.

² ABl. Nr. L 389 vom 31.12.1992.

"Gemeinsame Fischereipolitik: Überwachung der Rechtsvorschriften" (SEK(92)0394) eine stärkere Kontrolle der Fangmethoden und eine bessere Überwachung der Fanggründe sowie die Entwicklung von Fischereitechnologien, die eine Bestandsschonung (z.B. durch selektives Fischen) unterstützen, wobei Umweltaspekte beim Einsatz und Betrieb von Aquakulturen berücksichtigt werden müssen;

11. fordert angesichts der offenbar von den Mitgliedstaaten aufgrund ungenügender materieller und personeller Ausstattung nicht ausreichend durchgeführter Hafenstaatskontrollen, erhebliche Anstrengungen zu unternehmen, um die Überwachung der Einhaltung der bestehenden Vorschriften zur maritimen Sicherheit drastisch und umgehend zu verschärfen;
12. ist der Auffassung, daß für einen mittleren Zeithorizont die Bündelung der verschiedenen, bereits vorhandenen maritimen staatlichen Institutionen wie Fischereiüberwachung, Zoll, Wasserschutzpolizei, in einer europäischen Küstenwache ein geeignetes Mittel zur effektiven Überwachung sein kann, wobei diese Küstenwache in der Durchführung von Aufgaben des Öko-Monitoring auch eine Perspektive für militärische Standorte und Einrichtungen böte, die von den Mittelkürzungen der Verteidigungsministerien betroffen sind;
13. fordert unter Hinweis auf die Katastrophe der "Aegean Sea" vor La Coruña die Kommission auf zu prüfen, inwiefern die Entladestationen (Terminals) für Gefahrenstoffe von küstennahen oder von terrestrischen Standorten weg in Seegebiete verlegt werden können, von denen aus die zu entladenden Gefahrgüter mit Pipelines oder kleineren Schiffen zum Festland transportiert werden;
14. nimmt zur Kenntnis, daß die Kommission inzwischen eine Mitteilung über "Eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr" vorgelegt hat, zu der in einem separaten Verfahren Stellung genommen werden wird, und fordert, daß die Politik der maritimen Sicherheit integraler Bestandteil der maritimen Industriepolitik wird;

Das Maritime Forum

15. begrüßt in diesem Zusammenhang ausdrücklich die Einrichtung eines Maritimen Forums der interessierten Unternehmen der maritimen Industrien, um die Gesamtsituation im maritimen Sektor zu prüfen und Empfehlungen für künftige Maßnahmen auszuarbeiten; hält es für sehr wichtig, den Abschlußbericht der vom Forum der maritimen Industrien eingesetzten hochrangigen Arbeitsgruppe bei jedem künftigen Vorgehen der Gemeinschaft zur Förderung der maritimen Industrien in Europa zu berücksichtigen;
16. ist der Ansicht, daß dieses Forum eine breitere Grundlage für die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen maritimen Industrien bei Fragen von gemeinsamem Interesse als zuvor geschaffen hat, und daß dies insbesondere für die Sektoren Schifffahrt und Schiffbau gilt, deren Schicksal so stark voneinander abhängt und die bislang häufig sehr unterschiedliche Strategien und Zielsetzungen verfolgten;
17. hält den Abschlußbericht des Forums für eine ausgezeichnete Grundlage für weitere Fortschritte und glaubt, daß er bei geeigneten Folgemaßnahmen zur Formulierung einer kohärenten Industriepolitik für den maritimen Sektor führen könnte, die als Modell für die Festlegung horizontaler industriepolitischer Maßnahmen in anderen Sektoren dienen könnte;

Notwendige Anschlußmaßnahmen: Elemente für eine Gemeinschaftsstrategie

18. begrüßt es, daß die Kommission positiv auf die Empfehlungen des Forums reagiert und zugesagt hat, verschiedene Schritte zur Umsetzung dieser Empfehlungen einzuleiten;
19. sieht jedoch die Antwort der Kommission als nicht präzise genug an und hält es für notwendig, daß die Kommission insbesondere drei Themenbereiche sehr viel eindeutiger angeht:
 - die auf internationaler Ebene zu ergreifenden Initiativen, um die Branche auf der Basis der Gegenseitigkeit dem Wettbewerb zu öffnen, energische Maßnahmen zum Schutz der Umwelt zu ergreifen, einheitlichere und wirksamere Inspektionen in den Häfen zu erreichen und den Mißbrauch von Billigflaggen, beispielsweise Substandard-Schiffe und -Besatzungen, einzuschränken,
 - die von der Kommission einzuleitenden Schritte, um ihre eigene interne Organisation und die zahlreichen beteiligten Generaldirektionen eindeutig auf die Erfordernisse einer integrierten maritimen Industriepolitik auszurichten,
 - die konkreten Maßnahmen, die die Kommission nach Zustimmung der betroffenen Industriezweige im Anschluß an die Empfehlungen des Maritimen Forums und der Industrie-Arbeitsgruppen vorzuschlagen beabsichtigt, insbesondere, ob sie das bestehende Forum (das sie offenbar jährlich einberufen will) durch Schaffung einer Maritimen Stiftung oder Agentur auszuweiten gedenkt;
20. begrüßt die Initiative der maritimen Regionen und Interessengruppen, die Schaffung einer Europäischen Vereinigung der maritimen Regionen zu prüfen, um Gemeinschaftsinitiativen im gesamten Spektrum der maritimen Themen zu fördern;
21. ist der Ansicht, daß die Kommission diese Initiative unterstützen sollte, die im Einklang mit dem Geist des Maritimen Forums steht, so lange sie nicht zu einer unnötigen Doppelarbeit innerhalb des Forums führt;
22. ist der Ansicht, daß die Kommission, die Mitgliedstaaten und die Unternehmen ihre Politik abstimmen müssen, um Probleme wie die Beseitigung technischer Hemmnisse, die Verzerrung des Wettbewerbs und unlautere Praktiken bei der Preiskalkulation wirksamer angehen zu können;
23. ist der Ansicht, daß für die maritimen Industrien folgende Punkte auf Gemeinschaftsebene unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Vorschläge wie z.B. über EUROS und über die Sicherheit im Seeverkehr miteinbezogen und weiterverfolgt werden sollten:
 - ein wirksames Paket positiver Maßnahmen zugunsten der EG-Schifffahrt, das so attraktiv ausfallen muß, daß es Schiffe in den Registern der Mitgliedstaaten zu halten bzw. Ausflagungen rückgängig zu machen vermag; derartige Maßnahmen sollten insbesondere gemeinsame steuerrechtliche Vorschriften für die Schifffahrt umfassen, wozu auch eine flexible Abschreibungsregelung für den Betrieb von Schiffen und/oder sonstige Maßnahmen zur Erleichterung von Investitionen sowie eine angemessene Lockerung der Einkommenssteuer und der Sozialabgaben für die Beschäftigung von Seeleuten aus der Gemeinschaft zählen,
 - Bereitstellung von weiteren Hintergrundinformationen, Unfalluntersuchungsberichten und Statistiken mit Analysen hinsichtlich der ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen, auf die sich künftige Initiativen stützen können,

- eine besondere Qualifikation der Schiffsbesatzungen durch Aus- und Weiterbildung gemäß technischem Fortschritt und obligatorische Schulung in Sicherheitsbereichen/-einrichtungen, einheitliche Arbeitssprache an Bord und in der Schiff-Land-Kommunikation sowie verbindliche Qualitätssicherung des Managements,
 - ein Paket wirksamer Maßnahmen zum Schutz der maritimen Umwelt und zur Verhinderung weiterer Katastrophen wie mit der "Braer" und der "Aegean Sea", das u.a. verbesserte und verschärfte Haftungs- und Sicherheitsvorschriften für die Schiffe, Besatzungen und Fahrtrouten beinhaltet,
 - integrierte Maßnahmen der Gemeinschaft zur Förderung der Küstenschifffahrt, wodurch Verkehrsengpässe und Umweltverschmutzung verringert sowie zusätzliche Wirtschaftstätigkeit und Arbeitsplätze geschaffen werden könnten,
 - eine integrierte Forschungs- und Entwicklungsstrategie der Gemeinschaft zur Förderung von Umweltschutz und Sicherheit, zur Stimulierung neuer Entwurfskonzepte und Grundlagentechnologien einschließlich des Einsatzes der Wasserstofftechnologie, zur Prüfung des Potentials und Förderung der Entwicklung von marinen Zukunftsindustrien und Ressourcen sowie Maßnahmen zur Durchführung der geeigneten Pilotprojekte, insbesondere die Entwicklung umweltfreundlicher Supertanker,
 - die Einrichtung einer neuen Arbeitsgruppe durch die hochrangige Gruppe, um die Forschungs- und Entwicklungsstrategie der Gemeinschaft zu koordinieren,
 - Unterstützung der Erarbeitung gemeinschaftlicher Muster und technischer Vorschriften für die Meerestechnologien, um Skalenerträge zu erzielen,
 - die Untersuchung der aufkommenden Personalprobleme, um sicherzustellen, daß die Seeleute der Gemeinschaft wieder attraktive Beschäftigungsbedingungen vorfinden und ausreichend ausgebildet sind, um neuen Anforderungen gerecht zu werden, und die Anheuerung von Substandard-Besatzungen zu verhindern,
 - unbeschadet der laufenden Erörterungen über Schiffbausubventionen im Rahmen der OECD Prüfung neuer Instrumente zur Förderung des Schiffbaus in der Gemeinschaft aufgrund einer achten Schiffbaurichtlinie sowie energische Weiterverfolgung der Vorschläge des Maritimen Forums für die Finanzierung,
 - Prüfung der sich aus der Konversion der heutigen Marinewerften auf zivile Produktion ergebenden Probleme und der Aussichten für Marinewerften im allgemeinen,
 - Gewährleistung, daß die Lage der maritimen Industrien der EWR-Länder und der Länder Mittel- und Osteuropas im Rahmen der Gemeinschaftsstrategie in vollem Umfang berücksichtigt wird;
24. fordert von den Regierungen der Mitgliedstaaten die Unterstützung und Umsetzung der obigen Vorschläge sowie der einschlägigen Empfehlungen im Abschlußbericht des Maritimen Forums;
25. ist der Ansicht, daß im Haushalt 1993-1994 ausreichende Haushaltsmittel für eine Fortsetzung der Zusammenarbeit auf europäischer Ebene und für die Durchführung der notwendigen Gemeinschaftsmaßnahmen, die der Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der einzelnen maritimen Industrien dienen, enthalten sein sollten;

332/93

- 8 -

o o

26. beauftragt seinen Präsidenten, diese EntschlieÙung dem Rat, der Kommission und den Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.

Enrico VINCI
Generalsekretär

Egon KLEPSCH
Präsident