



WEITBLICK. EU-Kommissar Joe Borg steht für eine europäische Perspektive in der Meerespolitik.

Foto: European Community, 2007

„Gut gerüstet für die Zukunft“

Joe Borg hat sich der Schaffung einer integrierten Meerespolitik für die EU verschrieben. In Brüssel sprach *nonstop* mit dem EU-Kommissar für Fischerei und Meerespolitik über unterschiedliche Interessen, asiatische Konkurrenz und Umweltschutz

nonstop: Herr Borg, Sie haben kürzlich das „Blaubuch“ vorgelegt, ein neues Konzept für eine integrierte Meerespolitik der EU. Dem Dokument war das „Grünbuch“ und eine einjährige Beratungsphase vorausgegangen. Es muss für Sie ein spannendes Jahr gewesen sein.

Joe Borg: Das war es auch. Nach der Veröffentlichung des Grünbuchs gab es Besorgnisse, die betroffenen Parteien würden sich nicht genügend engagieren. Doch die Resonanz von Institutionen, Regionen und Privatwirtschaft war überwältigend – ob Schifffahrtsbranche, Energiewirtschaft oder Tourismus. Alle Beteiligten meldeten sich mit ganz konkreten Vorschlägen zu Wort.

Die Konsequenz für uns war, dass wir den Blick jetzt nach vorne richten können – natürlich mit gebotener Vorsicht –, um eine zukünftige Meerespolitik für die EU zu entwerfen, die die unterschiedlichen Kräfte viel stärker einbindet und die Koordination wesentlich verbessert.

nonstop: Sie hatten ja Zeit, die Rückmeldungen auszuwerten. Wie war der allgemeine Tenor?

Borg: Es herrschte fast vollkommene Einigkeit darüber, dass eine integrierte Politik notwendig ist. Doch diese integrierte Politik muss das Subsidiaritätsprinzip respektieren.

VITA – JOE BORG

Bevor Joe Borg (54) Mitglied der Europäischen Kommission für Fischerei und Meerespolitik wurde, war er Außenminister von Malta und führte in dieser Funktion die Verhandlungen für den EU-Beitritt Maltas. Von 1979 an nahm der Jurist Joe Borg als Experte für Gesellschaftsrecht, Arbeitsrecht und Europäisches Recht verschiedene Lehraufträge an der Universität Malta wahr.

Dr. Borg wurde 1995 auf der Liste der Christdemokratisch-Nationalen Partei in das Repräsentantenhaus von Malta gewählt und war 1998/99 parlamentarischer Staatssekretär im Außenministerium. Darüber hinaus war er in unterschiedlichen Funktionen als Rechtsberater von Firmen und Körperschaften auf Malta tätig und war 1995 Hauptautor des maltesischen Unternehmensgesetzes.

Deshalb sind Entscheidungen auf europäischer Ebene nur dann zu treffen, wenn dies absolut erforderlich ist.

Außerdem haben die betroffenen Parteien ein Interesse daran, an dem Prozess beteiligt zu werden. Dem stimmen wir ohne Vorbehalt zu! Wenn man wirklich will, dass ein Prozess gestaltet und konsequent verwirklicht wird, dann müssen die Betroffenen ein Mitspracherecht haben. Natürlich gibt es auch Themen, die heftig umstritten sind. Sie sind von einigen der Betroffenen als nicht verhandelbar bezeichnet worden.

nonstop: Zum Beispiel?

Borg: Zum Beispiel der Vorschlag einer europäischen Küstenwache, einer europäischen Flagge oder eines europäischen Registers. Bei den Konsultationen wurde die Sorge laut, man könnte eine zentralisierte Küstenwache unter EU-Leitung vorschlagen. Zahlreiche Interessenvertreter und mehrere Mitgliedsländer würden der Bildung einer solchen zentralen Institution niemals zustimmen. Da war kein Konsens abzusehen.

nonstop: Können Sie sich alternative Maßnahmen zur verbesserten Zusammenarbeit der Mitgliedsländer vorstellen?

Borg: Die integrierte Meerespolitik wird eine bessere Zusammenarbeit zwischen den Küstenwachen der Mitgliedsländer und den entsprechenden Behörden fördern. In diesem Zusammenhang wird die Kommission auch Schritte zur Schaffung eines interoperablen Überwachungssystems unternehmen, das vorhandene Systeme, die zu unterschiedlichen Zwecken wie z. B. Sicherheit auf See, Umweltschutz, Fischereikontrolle, Grenzkontrolle und sonstigen polizeilichen Funktionen dienen, zusammenführt.

Dieser Bereich ist ein gutes Beispiel dafür, wie eine sektorübergreifende Herangehensweise die früher fragmentierten, auf Sektoren begrenzten Systeme effizienter macht und dabei Synergien freisetzt. Ein erster Schritt in diese Richtung werden Pilotprojekte sein, die ab 2008 Überwachungsinformationen aus mehreren Systemen für ein kleines Meeresgebiet zusammenfassen werden, um ein Gesamtbild der Situation zu erstellen, das dann verschie- →

→ denen Nutzern zugänglich gemacht wird.

nonstop: Wie steht es um das europäische maritime Cluster – wie wird es zu technischem Fortschritt und zu Innovationen beitragen?

Borg: Man darf nicht vergessen, dass Cluster von der Industrie getragen werden. Deshalb ist es nicht die Aufgabe der Kommission, Cluster zu bilden oder zu verwalten. Behörden können jedoch die richtigen Rahmenbedingungen schaffen, in denen sich Cluster formen und entwickeln können. Denn zwischen der Existenz von Clustern und der regionalen wirtschaftlichen Leistung scheint ein Zusammenhang zu bestehen.

Cluster können die Innovation fördern, denn Innovation kommt leichter zustande, wenn eine ausreichend große Anzahl gleich denkender, hoch qualifizierter, erfahrener Akteure interagieren und sich austauschen kann. Der Wettbewerbsvorteil Europas in vielen maritimen Bereichen ist im Wesentlichen der Fähigkeit zu verdanken, modernste, hochinnovative Produkte und Dienstleistungen anzubieten. In der heutigen, auf Wissen basierenden Wirtschaft ist daher die Schaffung möglichst günstiger Bedingungen für Innovationen eine essenzielle Aufgabe.

nonstop: Was kann die Kommission tun?

Borg: Während der öffentlichen Konsultationsphase zum Grünbuch bestätigten viele Befragte die Wichtigkeit von Clustern und begrüßten die Vorschläge des Grünbuchs zur Förderung von Clustern. Die Rolle der Kommission in diesem Kontext besteht darin, Wege zu ebnen und fördernd einzugreifen, etwa indem man innerhalb von Clustern Karrieremöglichkeiten erschließt, d. h. die verschiedenen Parteien an einen Tisch bringt und sie dann ihre Vorstellungen gemeinsam entwickeln lässt.

Die Kommission hat sich bereits in einem Arbeitspapier zum Thema „Maritime Cluster“ geäußert. Sie wird eine gründliche Analyse der Aktivitäten von maritimen Clustern, ihres Wertes und ihrer Erfolgsvoraussetzungen erarbeiten. Darüber hinaus werden wir untersuchen, welches

„Das hohe europäische Niveau bei Technologie, Qualität und Nachhaltigkeit muss erhalten bleiben.“

Joe Borg

Potenzial sich aus der Verknüpfung regionaler Cluster und ihres Know-hows als Basis für europäische oder sogar globale Bestleistungen ergibt. Diese Analyse maritimer Cluster und die entsprechende geografische und statistische Auswertung wird uns helfen, die Dynamik und das Potenzial maritimer Cluster in Europa besser zu verstehen und geeignete Maßnahmen im Sinne einer allgemeinen Cluster-Politik zu definieren. Die Ergebnisse wird die Kommission 2008 in einer Mitteilung vorlegen.

nonstop: Sie haben gerade den „Wettbewerbsvorteil Europas“ angesprochen. Wie kann sich die EU im Wettbewerb mit den asiatischen Kompetenzen und Kapazitäten im Schiffbau behaupten?

Borg: Seit den Siebzigerjahren hat der Aufstieg der Werften Asiens die europäischen Werften veranlasst, sich allmählich aus den Marktsegmenten für große, aber relativ einfach gebaute Handelsschiffe wie Tanker und Massengutfrachter zurückzuziehen und sich auf den Bau technisch anspruchsvollerer Schiffe zu konzentrieren, etwa Kreuzfahrtschiffe, Passagierschiffe und Fähren, Marineschiffe und verschiedenste kleinere Spezialschiffe.

Dadurch ist es der europäischen Werftenindustrie gelungen, ihre Stellung im Hinblick auf Umsätze an oder nahe der Spitze der weltweiten Schiffbaubranche zu halten, auch wenn ihre Produktion quantitativ geringer ist als die von Korea und Japan. Dieser wirtschaftliche Erfolg beruht auf technischer Exzellenz, ständiger

Innovation, Produktivität und Qualität. Ob es den Werften Europas gelingen wird, ihre starke Marktposition zu halten, hängt von zwei Faktoren ab: Zum einen müssen wir dafür sorgen, dass das hohe europäische Niveau im Hinblick auf Technologie, Qualität und Nachhaltigkeit erhalten bleibt, und zum Zweiten müssen wir uns auch weiterhin für faire internationale Wettbewerbsbedingungen einsetzen.

nonstop: Haben Sie konkrete Vorstellungen, wie das zu erreichen ist?

Borg: Die Kommission und die Schiffbaubranche haben ge-



TEAMWORK. Kommissar Borg und Kommissionspräsident Barroso bei der Vorlage des „Blaubuchs“.

DAS BLAUBUCH

Am 10. Oktober 2007 legten Kommissionspräsident José Manuel Barroso und Kommissar Joe Borg das „Blaubuch“ vor, das ein Konzept für eine integrierte Meerespolitik der EU umreißt. nonstop war auf der Pressekonferenz in Brüssel dabei und hatte im Anschluss daran die Gelegenheit zu einem exklusiven Interview mit Borg. Mit dem „Blaubuch“ wurde eine Vorschlagsliste konkreter Maßnahmen präsentiert:

- Ein europäischer Seeverkehrsraum ohne Hindernisse
- Eine europäische Strategie für die Meeresforschung
- Nationale integrierte Meerespolitiken
- Ein integriertes Netzwerk für Meeresüberwachung
- Ein Rahmen für die maritime Raumplanung
- Förderung eines europäischen Netzes maritimer Cluster
- Ein europäisches Netzwerk für die Meeresüberwachung und -datenerfassung
- Eine Strategie zur Eindämmung der Auswirkungen des Klimawandels in Küstenregionen

Foto: European Community, 2007

Foto: European Community, 2007



AM ZUGE. Als versierter Schachspieler versteht Joe Borg etwas von Strategie.

meinsam eine Strategie definiert: „LeaderSHIP 2015“. Teil dieser Strategie sind unter anderem Maßnahmen zur Einführung fairer multilateraler und bilateraler Marktregeln, gezielte öffentliche Förderung von Innovation auf dem Stand der Technik, die „Waterborne Research Platform“ zur Förderung der Zusammenarbeit von Wissenschaft und Industrie, Maßnahmen zur Qualifizierung von Arbeitskräften in ausreichender Zahl und der Schutz geistiger Eigentumsrechte.

Die hoch spezialisierte Schiffbauindustrie Europas ist wettbewerbsfähig, flexibel und gut gerüstet für die Zukunft. Trotzdem werden die derzeitigen enormen, langfristige nicht haltbaren Steigerungen der globalen Schiffbaukapazität – vor allem in Asien – Marktbedingungen schaffen, die europäische Werften in den kommenden Jahren wohl vor noch größere Herausforderungen stellen.

nonstop: Stichwort Herausforderungen: Umweltschutz ist ein wichtiges Thema in der Schifffahrt. Worauf muss sich die Branche einstellen, wenn es um die Reduzierung von Emissionen geht?

Borg: In diesem Bereich ist EU-Kommissar Dimas die treibende Kraft. Ganz offensichtlich gehört dieses Thema aber auch zu dem Gesamtkomplex Meerespolitik. Wir müssen sehen, was sich kurz- und mittelfristig bei den CO₂-Emissionen realistisch erreichen lässt. Ich glaube, es gibt einen Konsens, dass wir, wenn wir den Seetransport wirklich intensivieren wollen – und da gibt es viel Potenzial, dabei auf die Umwelt Rücksicht nehmen müssen.

nonstop: ... und auf die Wirtschaft.

Borg: Ja, aber eine Intensivierung des Transports ist bereits ein großes Plus für die Wirtschaft. Wachstum muss aber begleitet sein von der Entwicklung weiterer umweltfreundlicher Lösungen. So könnten Schiffe in Häfen elektrischen Strom statt eigene Maschinenkraft nutzen. Oder man könnte alternative Treibstoffe einführen. Doch solche Initiativen lassen sich nur mit internationaler Unterstüt-

zung realisieren. Die Seefahrt ist ein globaler Wirtschaftszweig. Deshalb obliegt die gesetzgeberische Initiative im Wesentlichen der IMO. Als Europäische Union können wir versuchen, innerhalb der IMO die Initiative zur Einführung internationaler Standards zu ergreifen.

nonstop: Letztlich bedeutet das aber: noch mehr Gesetze. Ehrlich gesagt graut es Industrie und Wirtschaft vor immer mehr Vorschriften ...

Borg: Darauf weisen Sie mit Recht hin. Die einzelnen Branchen haben bereits jetzt Vorschriften im Übermaß. Wenn man beispielsweise Logistik oder Fischerei ansieht, gibt es dort bereits eine Flut von gesetzlichen Regelungen. Gesetze und Vorschriften sollten unserer Ansicht nach daher eher die Ausnahme sein als die Regel. Wenn allerdings ein konkreter, handfester Grund für gesetzgeberisches Eingreifen vorliegt, dann dürfen wir uns davor auch nicht scheuen.

Aber Gesetze sind nicht unser eigentliches Ziel. Vielmehr sollte das Ziel darin bestehen, Anreize zu schaffen, d. h. nachhaltiges Wachstum zu stimulieren. Wir müssen die Schaffung von Mehrwert für bestehende Strukturen erleichtern, indem wir beispielsweise die Erstellung von Meereskartierungs-Tools, die Vernetzung von Forschungseinrichtungen oder den Aufbau maritimer Cluster fördern.

nonstop: Welche Rolle kommt einer Klassifikationsgesellschaft in diesem Kontext zu?

Borg: Die nachhaltige Nutzung der Meere ist eines der fundamentalen Ziele der integrierten Meerespolitik. Insofern spielt jede Einrichtung – einschließlich Klassifikationsgesellschaften –, die uns einer weiteren Verbesserung der Sicherheit auf See und des Meeresumweltschutzes näher bringt, eine wichtige Rolle im Gesamtkontext der Meerespolitik.

Diese Rolle sollte ernst genommen und gestärkt werden, damit die Bedürfnisse Europas in Bezug auf die genannten Ziele erfüllt werden können, ohne der Wettbewerbsfähigkeit europäischer Reedereien Abbruch zu tun. ■ AM