KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 15.10.2009
KOM(2009)540 endelig

BERETNING FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET, EUROPA-PARLAMENTET, DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET

STATUSRAPPORT OM EU'S INTEGREREDE HAVPOLITIK

{SEK(2009) 1343}

BERETNING FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET, EUROPA-PARLAMENTET, DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET

STATUSRAPPORT OM EU'S INTEGREREDE HAVPOLITIK

1. INDLEDNING

EU's integrerede havpolitik (IMP) har rodfæstet sig som den nye metode til at fremme en optimal udvikling af alle havrelaterede aktiviteter på en bæredygtig måde. Den har bekræftet visionen om, at Europa ved at samle alle hav- og oceanrelaterede politikker kan få et meget større udbytte heraf med meget færre miljøvirkninger. EU-institutionerne, medlemsstaterne og regionerne har oprettet forvaltningsstrukturer til at sikre, at havrelaterede politikker ikke længere udarbejdes isoleret, men tager synergi og forbindelser med andre sektorpolitikker i betragtning. Interesseparterne har bekræftet den betydelige interesse, der blev udvist i forbindelse med den vidtrækkende høring, der fandt sted i 2006-7, hvor IMP blev etableret som en særlig bottom-up-dreven politik i EU. Tværsektorielle redskaber såsom maritim fysisk planlægning, integreret overvågning og viden om havet har gjort betydelige fremskridt og burde føre til væsentlige forbedringer i den måde, hvorpå vi forvalter havene. EU's sektorpolitikker med påvirkning af have og kyster, såsom fiskeri-, transport-, miljø-, energi-, industri- og forskningspolitik, har alle tydeligt bevæget sig i retning af større integrering og overensstemmelse. Kommissionen har også taget de første skridt til at gennemføre IMP på regionalt plan. Kort sagt er EU's integrerede havpolitik ved at ændre den måde, hvorpå europæerne betragter deres have og oceaner, og den har bekræftet den strategiske betydning, som kontinentets have og kystområder har.

Da Det Europæiske Råd den 14. december 2007[1] godkendte EU's integrerede havpolitik og 'blåbog'[2], bad det Kommissionen om at aflægge beretning efter to år om politikkens resultater. Denne statusrapport opsummerer disse resultater og udstikker kursen for den næste fase af IMP. Den fremhæver også, hvordan samordnede politikker for havområder, maritime sektorer og kystområder kan bidrage til at løse nogle af problemerne tilknyttet den nuværende globale økonomiske krise og imødekomme behovet for at gøre en afgørende indsats, hvad angår klimaændringer og miljøforringelse. Blåbogen fra oktober 2007 udstikker en ambitiøs handlingsplan. Den indeholder nye arbejdsmetoder, tværgående redskaber og en bred vifte af specifikke foranstaltninger med sigte på at forbedre den maritime økonomi, beskytte og genskabe havmiljøet, intensivere forskning og innovation, skabe udvikling i kyst- og randregioner, vise lederskab i internationale maritime anliggender og gøre Europas maritime dimension mere synlig.

Rammebestemmelserne for IMP tilsigter hovedsagelig at nå (og er allerede på vej hertil) fire målsætninger:

- fremme integreringen af forvaltningsstrukturer ved at gøre dem mere bredtfavnende og basere dem på samarbejde

---

1 16616/1/07 REV 1.

2 En integreret EU-havpolitik - KOM(2007) 575 endelig af 10.10.2007 og SEK(2007) 1278 af 10.10.2007.

- opbygge videngrundlaget og de nødvendige tværgående redskaber til at muliggøre gennemførelsen af integrerede sektorpolitikker

- forbedre sektorpolitikkernes kvalitet ved aktivt at søge synergi og større overensstemmelse på tværs af sektorer

- tage hensyn til de særlige forhold i de regionale have omkring Europa gennem skræddersyede løsninger, når ovenstående gennemføres.

Gennemførelsen af handlingsplanen er skredet godt frem: 56 af de 65 foranstaltninger i planen er blevet iværksat eller afsluttet (hovedsagelig som Kommissionens eller Rådets retsakter). For 9 foranstaltningers vedkommende er der truffet diverse tiltag, men endnu ikke vedtaget formelle dokumenter. Efter den første fase koncentrerer Kommissionen og medlemsstaterne nu deres indsats om effektiv gennemførelse i marken, medens der om nødvendigt gennemføres supplerende aktiviteter på alle relevante indsatsområder.

Blåbogen og handlingsplanen blev udarbejdet i et helt anderledes økonomisk klima. Krisen har ikke sparet de maritime erhverv for faldende indtægter og generel afmatning. Ud over de hidtil opnåede resultater beskriver dokumentet også, hvilke fremtidige foranstaltninger der er nødvendige for at frigøre det potentiale, der ligger unægteligt i vore oceaner, have og kystregioner, og behandler også de økonomiske problemer, som de maritime sektorer står overfor.

2. HAVFORVALTNING OG INDDRAGELSE AF INTERESSEPARTER

Blåbogen gør sig til fortaler for en omfattende nytænkning af forvaltningstilgangen til have og oceaner på alle regeringsplaner: EU-institutionerne, medlemsstaterne og regionerne. Politiske aktører har i det store og hele været meget positivt indstillede over for denne tilgang: to år efter start er der truffet foranstaltninger overalt i Unionen til at nedbryde skillevæggene mellem de forskellige havrelaterede sektorpolitikker, inddrage de maritime interesseparter mere generelt og finde muligheder for synergi.

2.1. EU-institutionerne

Kommissionen har truffet adskillige foranstaltninger til at integrere havpolitikaspekterne. Der har siden 2005 været en styringsgruppe bestående af kommissærer, der har drøftet alle væsentlige politiske tiltag, herunder blåbogen og handlingsplanen. Der er blevet fastlagt strukturer for regelmæssige møder for de implicerede generaldirektorater for at finde synergi og undgå eventuelle indbyrdes modvirkende foranstaltninger. Kommissionen har ligeledes omorganiseret sine tjenestegrene og udvidet mandatet for Generaldirektoratet for Maritime Anliggender og Fiskeri for at sikre en overordnet koordination af politikken og om nødvendigt udvikle tværsektorielle redskaber samt tage hensyn til specifikke regionale forhold.

Rådet har udvist stor vilje og overbevisning med hensyn til den integrerede havpolitik. I konklusionerne fra mødet den 8. december 2008[3] anerkendte det ikke kun IMP's tværsektorielle natur ved at behandle emnet på en samling i Rådet (almindelige anliggender og eksterne forbindelser), men bekræftede på ny, "at en integreret tilgang til maritime spørgsmål udgør et væsentligt mål, da det er nødvendigt at styrke synergierne,

[3] 16503/1/08 REV 1.

sammenhængen og merværdien i forbindelse med de sektorspecifikke foranstaltninger, Den Europæiske Union har iværksat, ved at integrere dem i en samlet vision for have, oceaner og kyster under hensyn til de særlige regionale forhold (...)."

Institutionelt vil det sige, at Rådets og medlemsstaternes aktive inddragelse sikres både i Rådet (almindelige anliggender) og i medlemsstaternes kontaktgrupper for IMP. Disse grupper garanterer, at de nationale administrationers nuværende ekspertise fuldt ud udnyttes, at medlemsstaternes og kystregionernes specifikke behov får fuld opmærksomhed, og at der skabes politisk enighed med størst mulig gennemsigtighed og virkning.

Europa-Parlamentets støtte til, og behandling af, havpolitikken har været meget positiv[4]. Havpolitikrelaterede spørgsmål behandles imidlertid stadig adskilt i forskellige udvalg og strukturer.

Regionsudvalget er kommet med mange nyttige bidrag og forslag til den integrerede havpolitik. Kommissionen har især taget udtalelsen om blåbogen[5] til efterretning, da den indeholder vigtige forslag til det fremtidige arbejde. Udvalgets nylige udtalelse om "søfarts- og kystpakken"[6] er et værdifuldt eksempel på, hvordan divergerende interesser kan forenes på en sammenhængende, komplementerende og synergisk måde.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg afgav den 14. april 2008 en udtalelse, hvori det gav sin særlige støtte til IMP[7].

2.2. Medlemsstaterne

Da grønbogen kom frem, fandtes der kun nogle få tiltag med integreret tilgang i medlemsstaterne. To lande, Frankrig og Nederlandene, indberettede, at de havde administrative strukturer til koordinering af havrelaterede anliggender. Portugal havde allerede iværksat konkrete bestræbelser med henblik på en havstrategi.

Siden da er der sket væsentlige fremskridt, og flere medlemsstater har taget initiativer til at integrere havpolitikken og i stadig større grad dele bedste praksis, hvad angår tilgange til integreret havpolitik. De er helt i overensstemmelse med de retningslinjer, som Kommissionen offentliggjorde i juni 2008[8] og vedrører organisatoriske ændringer og/eller udvikling af integrerede strategier på længere sigt med henblik på bæredygtig udvikling af maritime sektorer og kystregioner.

Vigtige eksempler herpå er den hollandske "Nationaal Waterplan", den franske "Grenelle de la Mer", den tyske "Entwicklungsplan Meer", den svenske lov om en sammenhængende havpolitik, den polske tværministerielle havpolitikplan og den britiske "Marine Bill".

Irland, Portugal og Slovenien har også taget skridt i denne retning, og der rapporteres om lignende foranstaltninger i Belgien, Bulgarien, Danmark, Finland, Grækenland, Italien, Spanien og Tjekkiet.

---

4 Ikke mindst med betænkningen fra afdøde Willi Piecyk, MEP: A6-0163/2008 (Transport- og Turismeudvalget).

5 CdR 22/2008 endelig, vedtaget den 9. april 2008.

6 CdR 416/2008 endelig, vedtaget den 17 juni 2009.

7 EUT 2008/C 211/07.

8 KOM(2008) 395 endelig af 26.6.2008.

2.3. Regionerne

Kystregionerne har været partnere i IMP fra begyndelsen. De er også bedst placerede til at afgøre, hvad der kræves for at gennemføre politikken lokalt og på hvert enkelt vandområdeplan. De har ligeledes udvist stor evne til at samarbejde med deres nationale myndigheder og med regioner fra andre medlemsstater for at fremme integrerede løsninger på havrelaterede spørgsmål. Konferencen af Perifere Kystregioner (CPMR), der samler omkring 160 europæiske regioner, følger nøje udviklingen i handlingsplanen gennem det regelmæssige arbejde på møder i Aquamarina-arbejdsgruppen, der blev oprettet til at fremme IMP-foranstaltninger på regionalt plan.

Følgende tre større tiltag bør nævnes i denne forbindelse:

- de første regionale handlingsplaner for integreret havpolitik – havplanen for Asturias[9] og havplanen for Schleswig-Holstein[10]

- kystcharter for Bretagne af 29. april 2009[11]

- atlasset "Channel Spaces — A world within Europe"[12] af Arc Manche, november 2008, er et eksempel på bedste praksis i dokumentationen af tværnationale maritime forbindelser.

Kommissionen er bekendt med, at andre regioner følger innovative integrerede fremgangsmåder for kyst- og havforvaltning og støtter dem fuldt ud.

2.4. Interesseparterne

Lige siden deres overvældende reaktion på høringen i 2006 har interesseparterne medvirket til udarbejdelsen af EU's integrerede havpolitik. Aktører fra regionerne, erhvervslivet og ngo'erne var de første, der kæmpede for at samle alle EU-politikker vedrørende have, maritime sektorer og kystregioner. Deres bidrag har været grundlaget for innovative ideer og redskaber.

Det ovennævnte CPMR, De Maritime Industriers Forum[13] – MIF, der i øjeblikket repræsenterer 25 maritime handelssammenslutninger, og det europæiske netværk af maritime klynger[14] har været aktive støtter af EU's IMP. De større miljø-ngo'er deltager ligeledes aktivt i IMP-processen.

Interessepartskonferencen 'Europas maritime dag' er blevet en årligt tilbagevendende begivenhed, hvor de forskellige grupperinger har en yderst produktiv meningsudveksling[15]. Kommissionen vil fortsat tilstræbe en stigende inddragelse af interesseparterne i denne begivenhed. Samtidig vil interesseparterne blive tilskyndet til igen af afholde decentraliserede begivenheder omkring den europæiske maritime dag den 20. maj for at fremhæve nationale, regionale og lokale bidrag til IMP.

---

9 Jf. "inforegio panorama", nr. 23, september 2007, ISSN 1608-389X

10 Landesinitiative Zukunft Meer, jf. http://www.schleswig-holstein.de

11 Charte des espaces côtiers Bretons, jf. http://www.bretagne.fr/

12 'Espace Manche : un monde en Europe', jf. http://www.arcmanche.com

13 Jf. http://www.mif-eu.org.

14 http://www.european-network-of-maritime-clusters.eu/

15 Alt om 'Europas maritime dag' 2009 kan læses her: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/maritimeday/index_en.html

Der er for nylig set meget opmuntrende tegn på, at IMP-interesseparter opretter deres egne mere permanente udvekslingsstrukturer. Forskningssamfundet, de regionale organisationer, de maritime industrier og miljøorganisationerne har normalt deres egne midler og veje til at tale med EU-institutionerne, men en offentlig dialog mellem de forskellige interessegrupper hørte til sjældenhederne. Kommissionen ønsker at udbygge støtten til, at interesseparterne selv varetager dialogen på tværs af sektorerne.

3. TVÆRSEKTORIELLE REDSKABER

I blåbogen blev behovet for tværsektorielle redskaber som støtte for IMP fastlagt; der drejer sig om: maritim fysisk planlægning, integreret overvågning og opbygning af en marin videnbase. Udviklingen af disse tre redskaber er skredet godt frem, og der er allerede konstateret nogle vigtige resultater.

3.1. Maritim fysisk planlægning og integreret kystforvaltning

En udvidelse af aktiviteterne på Europas have medfører større konkurrence om det begrænsede havareal. Maritim fysisk planlægning er et nøgleinstrument til afbalancering af de sektorbestemte interesser og til at opnå en bæredygtig anvendelse af havets ressourcer med en økosystembaseret tilgang som det fundamentale princip. Det er en proces, der giver en stabil, pålidelig og målrettet planlægningsramme for offentlige myndigheder og interesseparter til at koordinere deres bestræbelser og optimere anvendelsen af havarealet til fordel for den økonomiske udvikling og havmiljøet.

Kommissionen vedtog i 2008 "Køreplan for maritim fysisk planlægning: opstilling af fælles principper i EU"[16]. Den indeholder 10 hovedprincipper og søger at drøfte udviklingen af en fælles tilgang blandt medlemsstaterne ved at tilskynde dem til at gennemføre maritim fysisk planlægning på nationalt og på europæisk plan.

Interesseparter fra alle relevante maritime sektorer tilsluttede sig de 10 hovedprincipper, som de fandt hensigtsmæssige, vidtrækkende og et vigtigt grundlag for udvikling af maritim fysisk planlægning på europæisk plan i drøftelser tilrettelagt af Kommissionen i 2009[17]. Kommissionen lancerede ligeledes to forberedende tiltag i Østersøen (som led i EU's strategi for Østersøregionen) og i Nordsøen/Nordøstatlanten, der sigter mod at udvikle grænseoverskridende samarbejdsaspekter af maritim fysisk planlægning, såvel som en undersøgelse af potentialet for maritim fysisk planlægning i Middelhavet og de økonomiske fordele ved maritim fysisk planlægning.

Efter henstillingen i Kommissionens blåbog om at oprette et system for udveksling af bedste praksis inden for udvikling af integreret kystforvaltning lancerede Kommissionen i 2009 et støtteprojekt, der skulle tilskynde til deling af bedste praksis og fremme en effektiv integreret kystforvaltning[18]. Rådet undertegnede ved udgangen af 2008 protokollen om integreret kystforvaltning under Barcelonakonventionen.

3.2 Integreret havovervågning

---

16 KOM(2008) 791 endelig af 25.11.2008.

17 http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/spatial_planning_en.html#6.

18 http://ec.europa.eu/environment/iczm/ourcoast.htm.

Integreret maritim overvågning skal føre til mere effektive operationer til søs og mindske driftsomkostningerne. De mulige besparelser på EU-plan er betydelige i betragtning af det voksende behov for at detektere, spore, opspore og begrænse ulovlige aktiviteter til søs samt at forebygge ulykker til søs, detektere ulovlige olieudslip, overvåge fiskeaktiviteter og beskytte miljøet.

Hidtil har Kommissionen udarbejdet detaljerede oversigter over forskellige nationale, regionale og europæiske tiltag vedrørende integreret maritim overvågning[19], fuldendt en undersøgelse af juridiske og forskriftsmæssige aspekter af integreret maritim overvågning og sammen med Det Europæiske Forsvarsagentur og EU's Militærstab gjort status efter en anmodning fra Rådet (forsvarsministrene)[20]. Det har også lanceret to indkaldelser af forslag med et budget på 5,7 mio. EUR[21] til pilotprojekter for integreret overvågning, der fremmer et tættere samarbejde mellem nationale myndigheder i Middelhavet og i Nordsøen.

Disse foranstaltninger har i betydelig grad styrket den interne koordinering blandt Kommissionens tjenestegrene og med medlemsstaterne om dette følsomme emne. Meddelelsen: "Integrering af havovervågningen i Den Europæiske Union"[22] bygger på det hidtidige arbejde og udstikker de vejledende principper for etableringen af en fælles ramme for informationsudveksling for EU's havpolitiske område baseret på eksisterende og nye overvågningskapaciteter, herunder de præ-operationelle GMES-tjenester. Det er nødvendigt at oprette omfattende konsultationer mellem Kommissionen og medlemsstaterne for at omsætte disse principper til en politik.

3.3. Opbygning af en marin videnbase

Der bliver ingen havpolitik uden egentlig information og viden om Europas have og kyster. Den marine viden er i øjeblikket meget spredt og omkostningsineffektiv. Det europæiske havobservations- og havdatanetværk (Emodnet) tilsigter, som annonceret i blåbogen, at mindske usikkerheden omkring vores viden om havene såvel som omkostningerne for dem, der anvender marine data. De allerede eksisterende databaser og observeringsprogrammer skal vurderes, hvad angår dækning, detailopløsning og dataindsamlingshyppighed. Data fra forskellige kilder burde samles på en overordnet og kompatibel måde og stilles til rådighed som et redskab til bedre forvaltning. Der er væsentlige forberedende foranstaltninger på vej til at samle datalag for hydrografi, geologi, biologi og kemi på havområdeplan. Kommissionen har gennem det statistiske kontor indsamlet socioøkonomiske havdata og fastlagt en række analytiske udfordringer.

Det europæiske havatlas-projekt skal gøre offentligheden generelt mere opmærksom på havrelaterede spørgsmål.

4. NØGLEFORANSTALTNINGER I SEKTORPOLITIKKER

Handlingsplanen indeholdt sektorbestemte foranstaltninger på alle havrelevante indsatsområder, såsom transport, miljø, energi, industri, beskæftigelse, forskning, fiskeri, forbindelser udadtil m.fl. Der er blevet lagt særlig vægt på en integreret tilgang og på at forstå

---

19 SEK(2008) 2337.
20 COSDP 949, PESC 1366.
21 Indkaldelse af forslag MARE/2008/13 og 2009/04.
22 KOM(2009) 538 af 14.10.2009 og SEK(2009) 1341.

forbindelserne mellem de forskellige sektorpolitikker, finde synergi og mindske tværsektorielle uoverensstemmelser. Hvad angår nogle bestemte sektorpolitikker, er der blevet iværksat nogle vigtige tiltag med integrering som det overordnede element. Gennemførelsen heraf vil i de nærmeste år blive direkte relevant for udviklingen af tværgående tilgange i forbindelse med IMP. To vigtige tilfælde bør fremhæves:

Strategien for havforskning og maritim forskning[23] er den første europæiske strategi overhovedet, der fremmer havforskning. Denne strategi er en banebrydende indsats for at gennemføre det europæiske forskningsrum, der skal fremme videnskabelig topkvalitet og udvikle skelsættende innovationer både gennem bedre integrering af igangværende forskning og ved at udvikle nye kapaciteter på tværgående forskningsområder. Denne integrerede forskningsstrategi skal hjælpe nøglesektorerne i den maritime økonomi, fra energi til shipping og fra de nye blå bioteknologier til målene for EU's miljøpolitik.

Rammedirektivet om havstrategi[24], der udgør miljøsøjlen i IMP, kræver, at medlemsstaterne opnår god miljøtilstand i deres havområder inden 2020 for således at beskytte det ressourcegrundlag, som havrelaterede økonomiske og samfundsmæssige aktiviteter afhænger af. Gennemførelsen af dette direktiv vil drage nytte af den videre udvikling af tværgående IMP-redskaber, såsom maritim fysisk planlægning og Emodnet, medens de forskellige nødvendige foranstaltninger til gennemførelsen, såsom den samfundsøkonomiske analyse af menneskets havrelaterede aktiviteter, der skal gennemføres i 2012 og med jævne mellemrum derefter, yderligere vil underbygge den videre udvikling af IMP. I nær tilknytning til rammedirektivet om havstrategi har den fælles fiskeripolitik også integreret økosystemtilgangen som det overordnede princip. Hvad de globale fællesområder angår, har EU indtaget førerstillingen med en politik på globalt plan og har vedtaget en forordning om beskyttelse af sårbare marine økosystemer i det åbne hav mod bundfiskeredskabers skadelige virkninger[25].

Ud over disse integreringsfremskridt inden for nogle sektorpolitikker er det desuden lykkedes Kommissionen at forbedre koordineringen og udviklingen af en mere strategisk tilgang til stort set alle sektorpolitikker, hvilket forventes at få en varig positiv virkning, og som fortsat vil blive videreudviklet.

Kommissionen vedtog således den 13. november 2008 en meddelelse om offshore-vindkraft[26], der fastlægger de udfordringer, der skal tages op for at udnytte Europas offshore-vindkraftpotentiale. Her vil bidraget fra maritim fysisk planlægning udgøre et nøgleelement for en bæredygtig udvikling af offshore-energi.

Rådet gav i konklusionerne om integreret havpolitik den 8. december 2008 udtryk for sin tilfredshed med meddelelsen, som den betegnede som et vigtigt bidrag til integreret havpolitik, men det anførte dog, at det er nødvendigt at arbejde videre med de andre vedvarende offshore-energikilder, såsom bølge-, tidevands- og havstrømsenergi[27].

EU's støtte fra samhørighedspolitikken i perioden 2007-2013 gives til vigtige programmer med en tydelig maritim dimension i f.eks. de græske øer og Østersøen.

---

23 KOM(2008) 534 endelig af 3.9.2008.
24 Direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008.
25 Forordning (EF) nr. 734/2008, EUT L 201 af 30.7.2008, s. 8.
26 KOM(2008) 768 endelig af 13.11.2008.
27 Punkt 8 i Rådets dokument 16503/1/08 Rev 1 af 5.12.2008.

Samhørighedspolitikkens programmer støtter desuden alle randregioner med betydelige støttemuligheder for havrelaterede foranstaltninger.

EU's søtransportstrategi for 2009-2018[28] fremlægger hovedmålene for det europæiske søtransportssystem for de kommende år. Den fastlægger de nøgleområder, hvor en EU-indsats vil styrke sektorens konkurrenceevne, samtidig med at den fremmer kvalitetsshipping og forøger de sikkerheds-, samfunds- og miljømæssige resultater.

Af særlig betydning i denne sammenhæng er meddelelsen og handlingsplanen med henblik på etablering af et europæisk søtransportområde uden barrierer[29]. De forelagte foranstaltninger, der hovedsagelig vedrører told og sundheds/hygiejnekontrol, kræver et omfattende tværgående samarbejde. Foranstaltningerne vil forenkle og fremskynde de administrative procedurer for søtransport mellem havne beliggende i EU og udvide det indre marked til søtransport inden for EU. Det skulle sætte skub i nærskibsfarten i Europa og skabe nye muligheder for vækst og beskæftigelse.

For at forbedre arbejdsbetingelserne for søfarende blev elementer af konventionen om søfarendes arbejdsforhold indarbejdet i fællesskabslovgivningen[30]. Kommissionen har ligeledes arbejdet på igen at undersøge, om søfartssektorerne fortsat bør være undtaget fra den europæiske social- og arbejdsmarkedslovgivning på visse punkter.

Den integrerede havpolitik har også tydeligt medvirket til at øge koordineringen i mange andre EU-relevante politikker, herunder for sikkerhed til søs og i havne; fremme af maritime klynger; støtten til Europas skibsværfter og skibsudrustningssektor, som det omtales i 'LeaderSHIP 2015-processen'; udviklingen af bæredygtig kyst- og havturisme og strategien for tilpasning til klimaændringer.

Andre havrelaterede sektortiltag, som Kommissionen har foreslået, såvel som en række af Kommissionens dokumenter, der ikke direkte vedrører havet, men som dog klart har en maritim dimension, er nævnt i Kommissionens arbejdsdokument, der ledsager denne statusrapport[31].

Denne Kommission har kort sagt ikke kun sigtet mod at udvikle både tværgående og sektorbestemte foranstaltninger til støtte for en bæredygtig vækst i kystområder og maritime sektorer. Den har også prioriteret højt at gennemføre en mere strategisk og integreret tilgang til havrelateret sektorpolitik, der forventes at få en varig positiv virkning, og som fortsat vil blive videreudviklet.

5. REGIONALE STRATEGIER

Europas havområder er utrolig forskelligartede. Deres økosystemer og økonomier er blevet formet af meget forskellige geografiske, klimatiske, historiske, politiske og menneskelige påvirkninger. De brede principper, IMP er baseret på, er de samme alle steder, og gennemførelsen af politikken kræver, at de omsættes til målrettede strategier og specifikke foranstaltninger, der er skræddersyede til hvert havområdes særlige forhold og aspekter. Kommissionen har derfor valgt en havområdetilgang for gennemførelsen af IMP, hvis

---

28 KOM(2009) 8 endelig af 21.1.2009.
29 KOM(2009) 10 endelig af 21.1.2009.
30 Direktiv 2009/13/EF.
31 SEK(2009) 1343.

fundamentale forudsætning er, at hver enkelt havregion er unik og derfor kræver individuel opmærksomhed, der afvejer anvendelserne heraf på en bæredygtig måde. Tilsvarende er de miljømæssige aspekter af Europas forskelligartede have også et hovedelement i havstrategi-rammedirektivet, der anerkender forskellige havregioner.

Udbygningen af samarbejdet inden for disse havregioner er derfor nøgleelementet, hvis gennemførelsen af IMP skal lykkes.

Hidtil har Kommissionen fremsat forslag om regionale tilgange for den arktiske region og Middelhavet, og der er blevet lanceret en strategi for Østersøen.

Der blev således i meddelelsen om "Den Europæiske Union og den arktiske region"[32] fremsat specifikke forslag til at beskytte og bevare den arktiske region i harmoni med dens befolkning, fremme bæredygtig ressourceudnyttelse og forbedre multilateral forvaltning. Kommissionen har til hensigt at øge inputtet til Det Arktiske Råd og udbygge dialogen med de arktiske stater og de berørte interesseparter.

I juni 2009 foreslog Kommissionen en EU-strategi for Østersøområdet[33]. Det drejer sig om den første EU-makroregionale strategi, der omhandler miljøspørgsmål, energi- og transportaspekter, det økonomiske vækstpotentiale samt sikkerhed til søs og skibsfartssikkerhed. Strategien udgør med den fremtrædende maritime dimension og integrerede tilgang det første vigtige skridt i retning af en regional gennemførelse af IMP i Østersøområdet. Den vil hjælpe med til at finde svar på udfordringerne i regionen, ikke kun gennem en udbygget intern koordination i medlemsstaterne, men også gennem grænseoverskridende netværker og samarbejde med Rusland.

I Kommissionens meddelelse om Middelhavet[34] foreslås der måder og veje til at etablere en integreret havpolitik under hensyntagen til regionens komplekse politiske forhold. Middelhavet, der er et halvlukket hav med tætbefolkede kyster, kan kun forvaltes gennem øget dialog og samarbejde blandt EU-medlemsstater og kyststater, der ikke er i EU. I meddelelsen foreslås der muligheder for at forbedre forvaltningen af maritime anliggender og sikre en mere omfattende inddragelse af kyststaterne i forvaltningen af havarealet.

6. FREMTIDEN OG VISIONERNE

De sidste to år har bekræftet, at IMP er en yderst lovende politik, der giver et væsentligt bidrag til vækst, beskæftigelse og miljømæssig bæredygtighed i og uden for Europas kystområder. På trods af sin unge alder har denne EU-politik allerede ændret den måde, hvorpå Europa varetager aktiverne i hav- og kystområder.

Efter tre års intense forhandlinger er det absolut nødvendigt at holde gang i bevægelsen for at løse de væsentlige mellem- og langsigtede problemer omkring miljøbeskyttelse og økonomisk vækst og velvære. De akkumulerede virkninger af klimaændringerne og den økonomiske krise mærkes i særlig høj grad i den maritime verden: havene er afgørende for klimaet, og de maritime industrier har været afgørende for globalisering og fremgang. Det er derfor vigtigt at frigøre det maritime Europas økonomiske potentiale, optimere regeringernes bestræbelser på

---

32 KOM(2008) 763 endelig af 20.11.2008.

33 KOM (2009) 248 og SEK (2009) 712 af 10. 6.2009.

34 "En integreret havpolitik for en bedre forvaltning i Middelhavsområdet", KOM(2009) 466 endelig af 11.9.2009.

havene og yderligere undersøge mulighederne for synergi, der kan give økonomisk vækst og miljømæssig stabilitet til gensidig fordel.

Kommissionen mener, at disse målsætninger bedst vil kunne nås med en kombination af fremskridt på seks strategiske områder.

Integreret havforvaltning skal fremmes yderligere. De fremskridt, der er gjort de seneste år, skal omsættes til effektive integrerede strukturer på alle styringsniveauer. EU-institutionerne, medlemsstaterne og kystregionerne har et særligt ansvar med hensyn til at sikre en tidlig politisk integration og til at vedtage samordnede, fælles dagsordner for maritime anliggender og yderligere modarbejde den fremherskende tankegang med isolerede sektorpolitikker. Inddragelsen af interesseparter i udformningen af havpolitik burde ligeledes permanent holdes i hævd i forvaltningsstrukturerne. Det skulle også føre til en intensiveret dialog mellem EU, medlemsstaternes regeringer og kystregioner, der ofte ligger inde med den ekspertise, der er nødvendig for en integreret tilgang til maritime anliggender. Af samme grund burde man støtte oprettelsen af et tværsektorielt forum, hvor interesseparterne kan drøfte maritime anliggender.

Tværgående indsatsredskaber er yderst vigtige for at fremme den økonomiske udvikling, miljøovervågningen, sikkerheden og håndhævelsen af lovene på Europas have. Maritim fysisk planlægning kombineret med en stadig voksende marin viden kan især løse op for betydelige økonomiske investeringer og drastisk forbedre den måde, hvorpå vi forvalter havarealerne og bevarer deres økosystemer. Det skal være et redskab, der anvendes i praksis på alle relevante forvaltningsniveauer, også sammen med de relevante mekanismer til at sikre fælles beslutningstagning i forbindelse med grænseoverskridende investeringer. Integreringen af havovervågning rummer muligheden for at gøre en forskel med hensyn til den måde, hvorpå væsentlige politiske mål, såsom bekæmpelse af illegal immigration, sikring af handelsskibsfart og beskyttelse af naturressourcer, gennemføres af de nationale myndigheder. Medlemsstaterne og Kommissionen skal fortsat arbejde sammen om disse emner, for at de processer, der er blevet sat i værk i de sidste to år, kommer til at bære frugt.

Fastlæggelse af grænserne for bæredygtigheden af de menneskelige aktiviteter, der påvirker havmiljøet i årene fremover, vil inden for rammerne af havstrategi-rammedirektivet give klarhed og udgøre en platform for en positiv udvikling af alle maritime aktiviteter med behørig hensyntagen til deres kumulative virkninger. Gennemførelsen af dette direktiv vil derfor forblive en væsentlig målsætning for IMP, der også skulle udvikle det nødvendige samarbejde mellem alle relevante sektorer og tjenester med henblik herpå, herunder bl.a. mellem marin videnskab og marin miljøpolitik.

Havområdestrategier er nøglen til en vellykket gennemførelse af IMP. Der er her, at politikkens prioriteter og redskaber kan tilpasses de specifikke geografiske, økonomiske og politiske forhold i hver enkelt større havregion. Samarbejde med og blandt medlemsstater og regioner, der er fælles om et havområde, er et altafgørende element for succes, der om nødvendigt bør ledsages af en egentlig dialog med de tredjelande, der sammen med EU er fælles om et havområde. En indsats i en del af et havområde kan også være nyttig til at opnå gode resultater og bedste praksis.

IMP's internationale dimension[35] kræver ligeledes større opmærksomhed, som det fremgår af en specifik meddelelse herom, der offentliggøres sammen med denne statusrapport. Europa må gå forrest for at forbedre den globale havforvaltning, som det er tilfældet, når det drejer sig om piratvirksomhed eller ødelæggende fangstmetoder. Kommissionen har til hensigt at udbygge dialogen med et begrænset antal større maritime partnere og udvide deltagelsen i internationale fora og uformelle processer.

Gennemførelsen af IMP burde på baggrund af den nuværende økonomiske afmatning lægge **fornyet vægt på bæredygtig økonomisk vækst, beskæftigelse og innovation.** Således bør EU fremover undersøge mulighederne for synergi mellem den europæiske energipolitik og IMP, fremme energiproduktion fra havet, herunder vedvarende energikilder, og anvende havet mere til energitransport gennem rørledninger, i undervandsnet og med fartøjer. Det vil også blive nødvendigt yderligere at forbinde EU's klimapolitik med IMP gennem udvikling af en strategi for tilpasning til klimaændringer i kyst- og havområder med det sigte at beskytte kystinfrastrukturer og bevare havets biodiversitet. Som led i den igangværende debat vedrørende territorial samhørighed er det vigtigt at sikre, at der fuldt ud tages hensyn til hav- og kystområder.

EU vil også skulle fremme bedre søtransport for at nå frem til en samordnet modalitet, gennemføre begrebet med 'sømotorveje' og forbedre EU-programmet for nærskibsfart. Stadig med den økonomiske udvikling af maritime aktiviteter for øje vil det være nødvendigt at finde veje og midler til yderligere at stimulere maritim beskæftigelse og investering i shipping under EU-flag og fortsat søge at fremme renere skibe. Støtte til innovation og forskning inden for skibe med ringe eller endog ingen emissioner vil selvfølgelig forsætte med at indgå i Fællesskabets indsats for den strategisk vigtige skibsbygningssektor. EU kan på denne måde give de europæiske skibsværfter og skibsudrustningsindustrier et konkurrencemæssigt teknologisk forspring i forhold til verdens andre regioner og gøre søtransport – navnlig langs Europas kyster – sikrere og mere forsvarlig.

Sluttelig kan nævnes, at Kommissionen er ved at undersøge de fremtidige finansieringsbehov, som IMP-relaterede foranstaltninger kunne indebære, i forbindelse med de overordnede overvejelser angående de næste finansielle overslag.

Kommissionen har til hensigt i 2010 at udarbejde et dokument med detaljerede projekter og tiltag med henblik på yderligere at udvikle de ovennævnte seks strategier efter høringer af interesseparterne.

---

35 "Udvikling af den internationale dimension i EU's integrerede havpolitik", KOM(2009) 536 endelig af 14.10.2009.