

LV

LV

LV



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 15.10.2009
COM(2009)540 galīgā redakcija

**KOMISIJAS ZIŅOJUMS PADOMEI, EIROPAS PARLAMENTAM, EIROPAS
EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI**

**PROGRESA ZIŅOJUMS PAR EIROPAS SAVIENĪBAS INTEGRĒTO JŪRNICĪBAS
POLITIKU**

{SEC(2009) 1343}

KOMISIJAS ZIŅOJUMS PADOMEI, EIROPAS PARLAMENTAM, EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI

PROGRESA ZIŅOJUMS PAR EIROPAS SAVIENĪBAS INTEGRĒTO JŪRNICĪBAS POLITIKU

1. IEVADS

Eiropas Savienības integrētā jūrniecības politika ir jauna pieeja, ko izmanto, lai ilgtspējīgā veidā veicinātu visu ar jūru saistīto darbību optimālu attīstību. Tā ir apstiprinājusi uzskatu, ka, koncentrējot politiku uz jūrām un okeāniem, Eiropa var no tās gūt daudz lielāku atdevi, daudz mazāk ietekmējot vidi. ES iestādes, dalībvalstis un reģioni ir izveidojuši pārvaldības struktūras, lai nodrošinātu, ka ar jūrām saistītā politika vairs netiek veidota izolēti un tajā tiek ņemta vērā saistība un sinerģija ar citām politikas jomām. Ieinteresētās personas arī pēc plašā apspriešanās procesa 2006.–2007. gadā ir izrādījušas vērā ņemamu interesi, un tas padarījis integrēto jūrniecības politiku par tādu Eiropas Savienības politiku, kura lielā mērā tiek veidota „no apakšas uz augšu”. Pārnozarisks politikas instrumentu jomā, piemēram, attiecībā uz jūras teritoriālo plānošanu, integrēto pārraudzību vai zināšanām par jūrām, ir konstatēts taustāms progress, kam būtu ievērojami jāuzlabo okeānu pārvaldība. ES nozaru politika, kas skar jūras un piekrasti, piemēram, zvejniecības, transporta, vides, enerģētikas, rūpniecības vai pētniecības politika, ir ievērojami progresējusi lielākas integrācijas un konsekvences virzienā. Komisija ir arī spērusi pirmos soļus, lai īstenotu integrēto jūrniecības politiku reģionu līmenī. Īsi sakot, ES integrētā jūrniecības politika maina eiropiešu skatījumu uz jūrām un okeāniem un atkārtoti apstiprina Eiropas jūru un piekrastes reģionu stratēģisko nozīmi.

Apstiprinot ES integrēto jūrniecības politiku un Zilo grāmatu¹, 2007. gada 14. decembra Eiropadome² lūdza Komisijai divu gadu laikā ziņot par šīs politikas rezultātiem. Šajā ziņojumā ir apkopoti minētie rezultāti un iezīmēta nākamā integrētās jūrniecības politikas posma virzība. Apskatīts arī tas, kā vienotas politikas veidošana, orientējoties uz jūrām, jūrniecības nozarēm un piekrastes apgabaliem, var palīdzēt novērst grūtības, ko rada šābrīža pasaules ekonomikas krīze un vajadzība izlēmīgi rīkoties, lai novērstu klimata pārmaiņas un vides kvalitātes pasliktināšanos. 2007. gada oktobra Zilajā grāmatā paredzēts vērienīgs rīcības plāns. Tajā iekļautas jaunas darba metodes, pārnozarisks instrumenti un plašs nozarei specifisku pasākumu klāsts, kuru mērķis ir uzlabot jūrniecības ekonomiku, aizsargāt un atjaunot jūras vidi, stiprināt pētniecību un novatorismu, veicināt piekrastes un nomaļo reģionu attīstību, izvirzīties vadībā starptautisko jūrlietu risināšanā un sekmēt Eiropas jūrlietu publicitāti.

Integrētās jūrniecības politikas pamatuzdevums (ko tā jau ir sākusi pildīt) ir sasniegt četrus mērķus:

- veicināt pārvaldības struktūru integrēšanu, padarot tās iekļaujošākas un vairāk uz sadarbību vērstas,

¹ Integrētā Eiropas Savienības jūrniecības politika, COM(2007) 575, galīgā redakcija, 10.10.2007., un SEC(2007) 1278, 10.10.2007.

² 16616/1/07 REV 1.

- veidot zināšanu bāzi un pārnozarisiskus instrumentus, kas vajadzīgi, lai ļautu īstenot integrētu politiku,
- uzlabot nozaru politikas kvalitāti, aktīvi cenšoties panākt nozaru sinerģiju un uzlabojot to saskaņotību,
- īstenojot visus iepriekšminētos mērķus, ņemt vērā Eiropas reģionālo jūru specifiku, izstrādājot īpaši situācijai atbilstošus risinājumus.

Rīcības plāna īstenošana noris sekmīgi: no plāna 65 pasākumiem 56 pasākumi ir iesākti vai pabeigti (lielākoties Komisijas vai Padomes tiesību aktu veidā). Kaut gan vēl nav pieņemti oficiāli dokumenti, 9 pasākumos ir īstenotas dažādas iniciatīvas. Pašlaik pēc pirmā posma Komisija un dalībvalstis koncentrē darbu uz plāna praktisku īstenošanu, pēc vajadzības īstenojot papildu darbības visās attiecīgajās politikas jomās.

Zilā grāmata un rīcības plāns tika sagatavots radikāli atšķirīgā ekonomiskajā situācijā. Krīze ir skārusi arī jūrniecības ekonomiku: ir samazinājušies ieņēmumi, un nozare ir piedzīvojusi lejupslīdi. Papildus līdzšinējo rezultātu uzskaitīšanai šajā dokumentā ir īpaši atzīmētas jomas, kurās vajadzīga turpmāka rīcība, lai ne tikai izmantotu mūsu okeānu, jūru un piekrastes apgabalu nenoliedzamo potenciālu, bet arī lai risinātu jūrniecības nozares ekonomiskās problēmas.

2. JŪRLIETU PĀRVALDĪBA UN IEINTERESĒTO PERSONU IESAISTĪŠANA

Zilajā grāmatā aicināts uz būtisku pārvaldības pieejas pārdomāšanu attiecībā uz jūrām un okeāniem visos pārvaldības līmeņos — ES iestāžu, dalībvalstu un reģionu līmenī. Politiskie spēki šo pieeju kopumā ir uzņēmuši ļoti labvēlīgi — divus gadus pēc tās ierosināšanas visā Eiropas Savienībā ir veikti pasākumi, lai novērstu vairāku ar jūru saistīto politikas virzienu savstarpējo norobežotību, plašāk iesaistītu jūrniecības nozarē ieinteresētās personas un identificētu politikas sinerģijas iespējas.

2.1. ES iestādes

Komisija, virzoties uz jūrniecības politikas integrāciju, ir veikusi vairākas darbības. Kopš 2005. gada darbojas komisāru Vadības grupa, kas ir apspriedusi visas galvenās Zilās grāmatas rīcības plānā iekļautās politikas iniciatīvas. Ir iedibināta regulāra iesaistīto ģenerāldirektorātu sanāksmju rīkošana, lai apzinātu sinerģijas un novērstu politikas virzienu iespējamās nekonsekvences. Komisija ir arī reorganizējusi tās dienestus un paplašinājusi Jūrlietu un zivsaimniecības ģenerāldirektorāta pilnvaras, lai nodrošinātu politikas vispārēju koordināciju un pēc vajadzības izstrādātu pārnozarisiskus instrumentus, kā arī ņemtu vērā reģionu specifiku.

Padome ir izrādījusi ciešu apņemšanos īstenot integrēto jūrniecības politiku. Savos 2008. gada 8. decembra secinājumos³ tā ne tikai atzina integrētās jūrniecības politikas pārnozarisiskumu, uzdodot to risināt Vispārējo lietu un ārējo attiecību padomei, bet arī „apstiprin(ā)ja, ka integrēta pieeja jūrlietām ir būtisks mērķis, jo rīcības, ko Eiropas Savienība īsteno atsevišķās nozarēs, sinerģija, saskaņotība un pievienotā vērtība ir jāatbalsta, integrējot to visaptverošā redzējumā par jūrām, okeāniem un piekrasti, ņemot vērā specifiskās reģionu īpatnības (...)”

³ 16503/1/08 REV 1.

Institucionālā ziņā Padomes un dalībvalstu aktīva līdzdalība tiek nodrošināta gan Vispārējo lietu padomē, gan integrētās jūrniecības politikas dalībvalstu kontaktgrupās. Šīs grupas garantē, ka pilnībā tiek izmantota valstu iestāžu uzkrātā pieredze, ka tiek pievērsta nedalīta uzmanība specifiskajām dalībvalstu un piekrastes apgabalu vajadzībām un ka politiskā vienprātība tiek veidota ar maksimālu pārredzamību un ietekmi.

Jūrniecības politika Eiropas Parlamentā tiek atbalstīta un ir labi pārstāvēta⁴. Taču jūrniecības politikas jautājumi joprojām tiek skatīti savstarpēji nesaistītā veidā vairākās komitejās un struktūrās.

Reģionu komiteja ir devusi daudzus integrētajai jūrniecības politikai svarīgus impulsus. Komisija jo īpaši ir ņēmusi vērā tās atzinumu par Zilo grāmatu⁵, kurā ir turpmākajam darbam nozīmīga informācija. Komitejas nesenis atzinums par jūras un piekrastes pasākumu paketi⁶ ir noderīgs piemērs tam, kā var saskaņotā, savstarpēji papildinošā un sinerģiskā veidā saistīt atšķirīgas intereses.

Eiropas ekonomikas un sociālo lietu komiteja 2008. gada 14. aprīlī sniedza atzinumu⁷, kas ir īpaši labvēlīgs integrētajai jūrniecības politikai.

2.2. Dalībvalstis

Zaļās grāmatas pieņemšanas laikā integrētas pieejas izmantošanas iniciatīvas dalībvalstīs bija retums. Divas valstis — Francija un Nīderlande — ziņoja, ka tām ir ieviesta administratīvā struktūra ar jūru saistīto jautājumu politikas koordinēšanai. Portugāle tolaik jau bija sākusi konkrētu darbu okeānu stratēģijas sagatavošanai.

Kopš tā laika ir panākts ievērojams progress, un ir vairāk dalībvalstu, kuras uzsākušas īstenot iniciatīvas, lai integrētu jūrniecības politiku, un arvien vairāk apmainās ar integrētas jūrniecības politikas pieejas paraugprakses piemēriem. Tie pilnībā saskan ar Komisijas 2008. gada jūnijā publicētajām vadlīnijām⁸, kas attiecas uz organizatoriskām izmaiņām un/vai jūrniecības nozaru un piekrastes reģionu ilgtspējīgas attīstības ilgāka termiņa integrētu stratēģiju izstrādi.

Nozīmīgi piemēri ir Nīderlandes „*Nationaal Waterplan*”, Francijas „*Grenelle de la Mer*”, Vācijas „*Entwicklungsplan Meer*”, Zviedrijas likums par saskaņotu jūrniecības politiku, Polijas starpministriju jūrniecības politikas plāns un Apvienotās Karalistes Jūras likums.

Arī Īrija, Portugāle un Slovēnija šajā virzienā ir progresējuši. Par līdzīgām darbībām ziņo Beļģija, Bulgārija, Čehija, Dānija, Itālija, Grieķija, Somija un Spānija.

2.3. Reģioni

Piekrastes reģioni ir pilntiesīgi integrētās jūrniecības politikas partneri kopš tās sākuma. Tie vislabāk var novērtēt, kas vajadzīgs, lai ieviestu politiku vietējā līmenī un katra jūras baseina mērogā. Tie arī lieliski spēj sadarboties ar savas valsts iestādēm, kā arī ar citu dalībvalstu

⁴ Īpaši jāatzīmē mirušā EP deputāta *Willi Piecyk* ziņojums A6-0163/2008 (Transporta un tūrisma komiteja).

⁵ RK 22/2008, galīgā redakcija, pieņemts 2008. gada 9. aprīlī.

⁶ RK 416/2008, galīgā redakcija, pieņemts 2009. gada 17. jūnijā.

⁷ OV 2008/C 211/07.

⁸ COM(2008) 395, galīgā redakcija, 26.6.2008.

reģioniem, lai atbalstītu integrētus ar jūru saistīto jautājumu risinājumus. Perifēro piejūras reģionu konference (CPMR), kurā apvienojušies apmēram 160 Eiropas reģioni, cieši seko rīcības plāna progresam regulārās sapulcēs, ko rīko *Aquamarina* darba grupa, kas izveidota, lai atbalstītu integrētās jūrniecības politikas darbības reģionu līmenī.

Šajā kontekstā ir vērts izcelt trīs būtiskas iniciatīvas.

- Pirmie integrētās jūrniecības politikas reģionālie rīcības plāni — Astūrijas jūrniecības plāns⁹ un Šlēsvigas-Holšteinas jūrniecības rīcības plāns¹⁰.

- 2009. gada 29. aprīļa Bretaņas piekrastes harta¹¹.

- Atlants „*Channel Spaces — A world within Europe*”¹², ko 2008. gada novembrī sagatavoja organizācija *Arc Manche*, ir starptautisko jūrniecības attiecību dokumentēšanas paraugprakses piemērs.

Komisijai ir informācija par vēl citiem reģioniem, kuros izmanto integrētu novatorisku piekrastes un jūras pārvaldības praksi, un tos pilnībā atbalsta.

2.4. *Ieinteresētās personas*

Jau kopš apspriešanas procesā, kurš notika 2006. gadā, izrādītās lielās atsaucības ieinteresētām personām ir bijusi būtiska nozīme ES integrētas jūrniecības politikas izveidē. Reģionālie dalībnieki, uzņēmēji un NVO bija pirmie, kas atbalstīja vajadzību apvienot ES politikas virzienus, kas ietekmē jūras, jūrniecības nozares un piekrastes reģionus. Pamatojoties uz ieinteresēto personu ieguldījumu, ir izstrādātas novatoriskas koncepcijas un līdzekļi.

Iepriekšminētā CPMR, Jūrniecības nozaru forums (MIF)¹³, kas pašlaik pārstāv 25 jūrniecības arodpavienības, un Eiropas jūrniecības dažādas jomas pārstāvošu segmentu tīkls¹⁴ ir aktīvi atbalstījuši ES integrēto jūrniecības politiku. Integrētās jūrniecības politikas procesā aktīvi piedalās arī galvenās NVO, kas darbojas vides jomā.

Eiropas jūras dienā rīkotā ieinteresēto personu konference ir kļuvusi par gadskārtēju pasākumu, kurā starp dažādajiem dalībniekiem notiek ļoti produktīva informācijas apmaiņa¹⁵. Komisija turpinās atbalstīt ieinteresēto personu plašāku dalību šajā pasākumā. Vienlaikus ieinteresētās personas tiks iedrošinātas Eiropas jūras dienā 20. maijā no jauna organizēt decentralizētus pasākumus, tādējādi atspoguļojot valstu, reģionu un vietēja mēroga ieguldījumu integrētajā jūrniecības politikā.

Ir nesen un ļoti labvēlīgas liecības par to, ka integrētajā jūrniecības politikā ieinteresētās personas pašas veido ilgstošākas informācijas apmaiņas struktūras. Kaut gan pētniecības aprindām, reģionālajām organizācijām, jūrniecības nozarēm un vides NVO ir savi tradicionāli

⁹ Skatīt „*inforegio panorama*”, Nr. 23, 2007. gada septembris, ISSN 1608-389X.

¹⁰ *Landesinitiative Zukunft Meer*, skatīt <http://www.schleswig-holstein.de>.

¹¹ *Charte des espaces côtiers Bretons*, skatīt <http://www.bretagne.fr/>.

¹² *Espace Manche: un monde en Europe*, skatīt <http://www.arcmanche.com>.

¹³ Skatīt <http://www.mif-eu.org>.

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

¹⁵ Pilna dokumentācija par 2009. gada Eiropas jūras dienu ir atrodama šajā tīmekļa vietnē: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/maritimeday/index_en.html.

līdzekļi dialogam ar ES iestādēm, dažādo interešu grupu publiskais dialogs līdz šim netika organizēts. Komisija pastiprināti atbalstīs dažādas nozares pārstāvošo ieinteresēto personu pašorganizāciju.

3. PĀRNOZARISKI POLITIKAS INSTRUMENTI

Zilajā grāmatā tika apzināta vajadzība pamatot integrēto jūrniecības politiku ar pārnozariskiem politikas instrumentiem, piemēram, jūras teritoriālo plānošanu, integrētu pārraudzību un zināšanu bāzes par jūru izveidi. Šo trīs līdzekļu izstrāde ir noritējusi sekmīgi, un var ziņot par pirmajiem svarīgajiem rezultātiem.

3.1. Jūras teritoriālā plānošana un piekrastes zonas integrēta pārvalde un apsaimniekošana

Saimniecisko darbību apjoma palielināšanās Eiropas jūrās nozīmē to, ka palielinās konkurence par ierobežoto jūras telpu. Jūras teritoriālā plānošana ir svarīgs instruments nozaru interešu līdzsvarošanā un jūras resursu ilgtspējīgas izmantošanas nodrošināšanā, un tā pamatprincips ir uz ekosistēmu balstīta pieeja. Tas ir process, kas valsts iestādēm un ieinteresētām personām nodrošina stabilitu, uzticamu un orientētu plānošanas sistēmu, lai tās koordinētu savu rīcību un optimizētu jūras telpas izmantošanu par labu ekonomikas attīstībai un jūras videi.

Komisija 2008. gadā pieņēma dokumentu „Ceļvedis jūras teritoriālajai plānošanai: kopēju principu sasniegšana Eiropas Savienībā”¹⁶. Tajā noteikti 10 pamatprincipi un apspriesta dalībvalstu jūras teritoriālās plānošanas kopīgas pieejas izstrāde valstu un ES līmenī.

Ieinteresētās personas, kas pārstāvēja visas attiecīgās jūrniecības nozares, atbalstīja 10 pamatprincipus kā piemērotus, pilnīgus un derīgus turpmākai jūras teritoriālās plānošanas izstrādāšanai Eiropas līmeņa diskusijās, kuras Komisija rīkoja 2009. gadā¹⁷. Komisija sāka arī divas sagatavošanās darbības Baltijas jūrā (īstenojot ES stratēģiju Baltijas jūras reģionam) un Ziemeļjūrā/Atlantijas okeāna ziemeļaustrumu daļā ar mērķi izstrādāt jūras teritoriālās plānošanas pārrobežu sadarbības aspektus, izpētīt iespēju īstenot jūras teritoriālo plānošanu Vidusjūrā, kā arī izpētīt jūras teritoriālās plānošanas devumu ekonomikai.

Saskaņā ar Komisijas Zilās grāmatas ieteikumu izveidot sistēmu, kuras mērķis ir apmaiņa ar piekrastes zonas integrētas pārvaldes un apsaimniekošanas izveides paraugpraksi, Komisija 2009. gadā sāka īpašu projektu, lai atbalstītu apmaiņu ar paraugpraksi un sekmētu faktisku piekrastes zonas pārvaldes un apsaimniekošanas ieviešanu¹⁸. Barselonas konvencijas satvarā Padome 2008. gada beigās parakstīja Protokolu par integrētu piekrastes zonas pārvaldi un apsaimniekošanu.

3.2. Jūrniecības pārraudzības integrēšana

Jūrniecības pārraudzības integrēšanas rezultātā būtu jāuzlabojas jūrā veikto darbību efektivitātei un jāsamazinās darbības izmaksas. Iespējamie ietaupījumi ES mērogā ir ievērojami, ņemot vērā to, ka arvien palielinās vajadzība konstatēt nelikumīgas darbības jūrā, sekot tām, pārtraukt un kontrolēt tās, kā arī novērst nelaimes gadījumus uz jūras, konstatēt nelikumīgu naftas izplūdi, uzraudzīt zvejas darbības un aizsargāt vidi.

¹⁶ COM(2008) 791, galīgā redakcija, 25.11.2008.

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

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

Līdz šim Komisija ir sagatavojusi detalizētus pārskatus par dažādajām valsts, reģionu un Eiropas mēroga iniciatīvām saistībā ar jūrniecības pārraudzības integrēšanu¹⁹, pabeigusi pētījumu par jūrniecības pārraudzības integrācijas tiesiskajiem un regulatīvajiem aspektiem un kopā ar Eiropas Aizsardzības aģentūru un ES Militāro štābu pēc Aizsardzības padomes pieprasījuma ir veikusi situācijas analīzi²⁰. Tā ir izdevusi arī divus uzaicinājumus iesniegt priekšlikumus ar kopējo vērtību 5,7 miljoni euro²¹ par pārraudzības integrācijas izmēģinājuma projektiem, kuri sekmē valstu iestāžu ciešāku sadarbību Vidusjūrā un Ziemeļjūras baseinā.

Šīs darbības ir ievērojami stiprinājušas Komisijas dienestu iekšējo koordināciju un Komisijas dienestu koordināciju ar dalībvalstīm šajā delikātajā jautājumā. Paziņojuma „Ceļā uz Eiropas Savienības jūrniecības pārraudzības integrāciju”²² pamatā ir līdz šim paveiktais darbs, un tajā noteikti ES jūrniecības nozares informācijas koplietošanas vides izveides pamatprincipi, kuru pamatā ir esošā un jaunā pārraudzības jauda, tai skaitā vides un drošības globālās novērošanas (GMES) pirmsoperatīvie pakalpojumi. Lai šos principus pārvērstu politikas nostādnēs, Komisijai un dalībvalstīm būs ļoti daudz jākonsultējas.

3.3. Zināšanu bāzes par jūru izveide

Bez pienācīgiem datiem un zināšanām par Eiropas jūrām un piekrasti jūrniecības politiku izveidot nevar. Zināšanas jūrniecības jomā joprojām ir nevienmērīgi pieejamas, un to glabāšana ir nerentabla. Eiropas Jūras novērojumu un datu tīkla (EMODNET) mērķis, kā paziņots Zilajā grāmatā, ir mazināt nenoteiktību attiecībā uz zināšanām par jūru, kā arī par to subjektu, kuri lieto datus par jūru, darbības izmaksām. Esošās datubāzes un novērojumu programmas jāizvērtē, ņemot vērā to aptvērumu, izšķirtspēju un datu vākšanas biežumu. No dažādiem avotiem iegūtie dati jāapkopo pilnīgā un saderīgā veidā, un tie jādara pieejami kā labākas pārvaldības instruments. Patlaban risinās nozīmīgi sagatavošanās darbi, lai jūras baseinu mērogā sistēmiski apkopotu hidrogrāfiskos, ģeoloģiskos, bioloģiskos un ķīmiskos datus. Komisija ar sava statistikas dienesta palīdzību ir ievākusi sociālekonomiskos datus par jūras baseiniem un identificējusi vairākas analītiska rakstura problēmas.

Eiropas Jūras atlanta projekta mērķis ir palielināt sabiedrības informētību jautājumos, kas saistīti ar jūru.

4. GALVENĀS DARBĪBAS NOZARU POLITIKAS JOMĀ

Rīcības plānā paredzētas darbības visās ar jūru saistītajās būtiskajās politikas jomās — transporta, vides, enerģētikas, rūpniecības, nodarbinātības, pētniecības, zvejniecības, ārējo attiecību un citās jomās. Īpaša uzmanība pievērsta integrētas pieejas izmantošanai, veidojot šo dažādo politikas virzienu savstarpējo saikni, apzinot sinerģijas iespējas un samazinot nekonsekvences nozarēs. Dažu nozaru politikas virzienu gadījumā ir īstenotas svarīgas iniciatīvas, īpašu uzmanību atvēlot integrācijai. Šo virzienu īstenošana nākamajos gados būs tiešā veidā saistīta ar pārnozarisku politikas instrumentu izstrādi plašajā integrētās jūrniecības politikas kontekstā. Jāizceļ divi svarīgi gadījumi.

¹⁹ SEC (2008) 2337.

²⁰ COSDP 949, PESC 1366.

²¹ Uzaicinājumi iesniegt priekšlikumus MARE/2008/13 un 2009/04.

²² COM(2009) 538, galīgā redakcija, 14.10.2009., un SEC(2009) 1341.

Stratēģija jūras zinātniskajai un tehniskajai pētniecībai²³ ir pirmā Eiropas mēroga stratēģija, kas veicina jūras pētniecību. Šī stratēģija ir pirmais praktiskais solis, lai ieviestu Eiropas Pētniecības telpu, kura veicina zinātnisko izcilību un progresīvu jauninājumu izstrādi, gan sekmīgāk integrējot esošās pētniecības darbības, gan attīstot jaunas spējas plašā daudzdisciplinārā zinātņu spektrā. Šī integrētā pētniecības stratēģija noderēs galvenajās jūrniecības ekonomikas nozarēs — no enerģētikas līdz kuģniecībai un jaunajām jūras biotehnoloģijām, līdz ES vides politikas mērķu sasniegšanai.

Jūras stratēģijas pamatdirektīvā²⁴, kas ir integrētās jūrniecības politikas vides pīlārs, pieprasīts dalībvalstīm līdz 2020. gadam sasniegt labu vides stāvokli savos jūras ūdeņos, tādējādi aizsargājot resursu bāzi, no kuras ir atkarīgas ar jūru saistītās saimnieciskās un sociālās darbības. Šo direktīvu ieviest palīdzēs integrētās jūrniecības politikas pārnozārisko instrumentu, piemēram, jūras teritoriālās plānošanas un *EMODNET*, tālāka izstrāde, savukārt dažādās darbības, kas jāveic, lai to ieviestu, piemēram, ar jūru saistīto cilvēka darbību sociālekonomiskā analīze, kas jāpabeidz 2012. gadā un pēc tam regulāri jāatkārto, palīdzēs turpmākā integrētās jūrniecības politikas izstrādē. Arī kopējā zivsaimniecības politikā, kas ir cieši saistīta ar Jūras stratēģijas pamatdirektīvu, kā vispārējs princips ir paredzēta integrēta uz ekosistēmu orientēta pieeja. Globālā mērogā Eiropas Savienība pirmā ir pieņēmusi regulu par jutīgu tāljūras ekosistēmu aizsardzību pret negatīvo ietekmi, ko rada grunts zvejas rīki²⁵.

Turklāt papildus šai integrācijai dažu nozaru politikas virzienos Komisija ir sekmīgi uzlabojusi koordināciju un izstrādājusi labāku vispārēji stratēģisku pieeju nozaru politikas veidošanai, kurai, paredzams, būs ilgstoša pozitīva ietekme un kuru tā turpinās pilnveidot.

Tāpēc Komisija 2008. gada 13. novembrī pieņēma paziņojumu par jūras vēja enerģiju²⁶, kurā noteikti uzdevumi, kas jārisina, lai Eiropā izmantotu jūras vēja enerģijas potenciālu. Svarīgs tā elements ir ieguldījums, ko ilgtspējīgai jūras vēja enerģijas attīstībai dos jūras teritoriālā plānošana.

Padome 2008. gada 8. decembra secinājumos par integrēto jūrniecības politiku atzinīgi novērtēja šo paziņojumu kā svarīgu ieguldījumu integrētajā jūrniecības politikā, vienlaikus norādot, ka ir jāturpina darbs, lai apgūtu ar vēja enerģiju nesaistītus jūras atjaunojamās enerģijas avotus, piemēram, viļņu, plūdmaiņu, jūras straumju un termogradiantu enerģijas avotus²⁷.

No Eiropas Savienības kohēzijas politikas finansējuma 2007.–2013. gadam tiek atbalstītas svarīgas programmas, kam ir nepārprotama saikne ar jūrniecību, piemēram, Grieķijas salās un Baltijas jūrā. Turklāt kohēzijas politika atbalsta visiem attālākajiem reģioniem paredzētas programmas, un vērā ņemamas finansējuma iespējas ir pieejamas ar jūrniecību saistītām darbībām.

Jūras transporta stratēģijā 2009.–2018. gadam²⁸ izvirzīti galvenie Eiropas jūras transporta sistēmas mērķi turpmākajiem gadiem. Tajā identificētas svarīgākās jomas, kurās ar rīcību ES

²³ COM(2008) 534, galīgā redakcija, 3.9.2008.

²⁴ 2008. gada 17. jūnija Direktīva 2008/56/EK.

²⁵ Regula (EK) Nr. 734/2008, OV L 201/8, 30.7.2008.

²⁶ COM(2008) 768, galīgā redakcija, 13.11.2008.

²⁷ Padomes dokumenta 16503/1/08, Rev. 1, 5.12.2008., 8. punkts.

²⁸ COM(2009) 8, galīgā redakcija, 21.1.2009.

līmenī ir jāstiprina nozares konkurētspēja, vienlaikus veicinot kvalitatīvu kuģniecību un uzlabojot drošību un ietekmi uz sabiedrību un vidi.

Šajā kontekstā īpaši svarīgs ir Paziņojums un rīcības plāns ar mērķi izveidot Eiropas jūras transporta telpu bez šķēršļiem²⁹. Lai īstenotu piedāvātos pasākumus, galvenokārt muitas un sanitāro pārbaūžu jomā, ir vajadzīga ļoti cieša nozaru sadarbība. Šie pasākumi vienkāršos un paātrinās administratīvās procedūras jūras transportam starp ES ostām un paplašinās iekšējo tirgu, attiecinot to uz jūras transportu ES robežās. Tā Eiropā tiktu stimulēta tuvsatiksmes kuģošana un radītas jaunas iespējas izaugsmei un nodarbinātībai.

Lai uzlabotu jūrnieku darba apstākļus, Kopienas tiesību aktos ir iestrādāti elementi no 2006. gada Konvencijas par darbu jūrniecībā³⁰. Komisija turpina strādāt arī pie atkārtota izvērtējuma par to, vai attiecībā uz jūrā strādājošajiem ir pamatoti nepiemērot noteiktas darba un sociālās jomas tiesību aktu daļas.

Integrētā jūrniecības politika neapšaubāmi ir uzlabojusi daudzu citu svarīgu ES politikas virzienu koordināciju, tostarp to virzienu koordināciju, kas attiecas uz kuģošanas un ostu drošību, dažādas jūrniecības jomas pārstāvošu segmentu tīklu veicināšanu, atbalstu Eiropas kuģu būves un kuģu aprīkojuma nozarei (izstrādāts *LeaderSHIP 2015* procesā), ilgtspējīga piekrastes un jūras tūrisma attīstību un stratēģiju, kas paredzēta, lai pielāgotos klimata pārmaiņām.

Komisijas dienestu darba dokumentā, kas papildina šo progresu ziņojumu, norādītas arī citas ar jūru saistītas dažādu jomu iniciatīvas, kuras Komisija ir aizsākusi, un minēti vairāki Komisijas dokumenti, kuriem nav tiešas saistības ar jūru, bet kuros ir skaidri iezīmēta jūrniecības dimensija³¹.

Jāsecina, ka tādā veidā šī Komisija ir pievērsusi uzmanību ne tikai nozares vai pārnozaru darbībām, ar kurām tiek atbalstīta piekrastes reģionu un jūrniecības jomu ilgtspējīga izaugsme. Tā ir veltījusi lielu uzmanību arī tam, lai vispārējā pieeja politikas jomās, kas ir saistītas ar jūru, kļūtu stratēģiskāka un integrētāka, radot ilgstošu labvēlīgu ietekmi, un Komisija šo pieeju turpinās pilnveidot.

5. REĢIONĀLĀS STRATĒGIJAS

Eiropas jūru baseini ir ārkārtīgi daudzveidīgi. To ekosistēmas un ekonomiku ir veidojuši ļoti dažādi ģeogrāfiskie, klimatiskie, vēsturiskie, politiskie un cilvēka ietekmes radītie faktori. Kaut gan vispārējie integrētās jūrniecības politikas pamatprincipi visur ir vienādi, lai īstenotu politiku, tie jāpārveido mērķtiecīgās stratēģijās un konkrētos pasākumos, kas pielāgoti katra jūras baseina specifikai. Tāpēc Komisija integrētās jūrniecības politikas īstenošanai ir izvēlējusies uz jūras baseiniem orientētu pieeju, kuras pamatatziņa ir, ka ikviens jūras reģions ir unikāls un ka tam ir jāpievērš individuāla uzmanība, ilgtspējīgi līdzsvarojot tā izmantošanu. Līdzīgā veidā arī Jūras stratēģijas pamatdirektīvā, kurā atzīta jūras reģionu dažādība, svarīgs elements ir Eiropas daudzveidīgo jūru vides specifika.

Tāpēc, lai sekmīgi īstenotu integrēto jūrniecības politiku, būtiska nozīme ir sadarbības stiprināšanai šajos jūras reģionos.

²⁹ COM(2009) 10, galīgā redakcija, 21.1.2009.

³⁰ Direktīva 2009/13/EK.

³¹ SEC (2009) 1343.

Līdz šim Komisija reģionālo pieeju izmantojusi attiecībā uz Arktiku un Vidusjūru, un atsevišķi ir paredzēta stratēģija Baltijas jūrai.

Paziņojumā „Eiropas Savienība un Arktikas reģions”³² ir izteikti konkrēti priekšlikumi, lai aizsargātu un saglabātu Arktiku un tās iedzīvotāju dzīvesveidu, veicinātu resursu ilgtspējīgu izmantošanu un uzlabotu daudzpusējo pārvaldību. Komisija ir paredzējusi izvērst dalību Arktikas padomē un stiprināt dialogu ar Arktikas valstīm un attiecīgajām ieinteresētajām personām.

Komisija 2009. gada jūnijā ierosināja ES stratēģiju Baltijas jūras reģionam³³. Šī ir pirmā Eiropas Savienības makroreģionālā stratēģija, kurā apskatīti vides problēmjautājumi, ar enerģētiku un transportu saistīti jautājumi, ekonomiskās izaugsmes potenciāls, kā arī drošuma un drošības jautājumi. Stratēģija, kurā liela uzmanība pievērsta jūrai un kurā izmantota integrēta pieeja, ir nozīmīgs pirmais solis ceļā uz integrētās jūrniecības politikas īstenošanu Baltijas jūras reģionā. Tā palīdzēs risināt problēmas reģionā, ne tikai stiprinot dalībvalstu savstarpējo koordināciju, bet arī veidojot pārrobežu sadarbības tīklus un izvēršot pozitīvu sadarbību ar Krieviju.

Komisijas paziņojumā par Vidusjūru³⁴ piedāvāti turpmākās attīstības virzieni integrētās jūrniecības politikas izveidē, ņemot vērā reģiona sarežģīto politisko situāciju. Vidusjūru, kuru gandrīz pilnībā aptver sauszeme un kuras piekraste ir ļoti blīvi apdzīvota, iespējams pārvaldīt tikai tad, ja tiek sekmēts dialogs un sadarbība starp Vidusjūras piekrastes ES dalībvalstīm, kā arī tām Vidusjūras valstīm, kas nav ES dalībvalstis. Paziņojumā ieteiktas alternatīvas jūrlietu pārvaldības uzlabošanai, kā arī piekrastes valstu labākai iesaistīšanai jūras telpas pārvaldībā.

6. PERSPEKTĪVA UN NĀKOTNES SKATĪJUMS

Pēdējos divos gados integrētā jūrniecības politika ir sevi apliecinājusi kā ļoti daudzsološs politikas virziens, kas dod ievērojamu ieguldījumu izaugsmei, darbavietu radīšanā un vides ilgtspējā Eiropas piekrastes apgabalos un citās teritorijās. Kaut gan šī jaunā ES politika ir izstrādāta nesen, tā jau ir mainījusi Eiropas izpratni par jūras un piekrastes resursu apsaimniekošanu.

Pēc sīvām trīs gadu ilgām diskusijām ir svarīgi noturēt iesākto tempu, lai risinātu svarīgākos vidēja termiņa un ilgtermiņa uzdevumus — vides aizsardzības, ekonomiskās izaugsmes un labklājības nodrošināšanu. Klimata pārmaiņu un ekonomikas krīzes dubultā ietekme jo īpaši jūtama ir jūrās: okeāni ir mūsu klimata procesu noteicēji, bet jūrniecības nozare — globalizācijas un labklājības veicinātāja. Tāpēc ir svarīgi atrisināt Eiropas jūrniecības ekonomisko potenciālu, optimizēt valdību rīcību saistībā ar jūrām un turpināt pētīt sinerģijas iespējas, kas ļauj ekonomikas izaugsmei un vides stabilitātei vienai otru stiprināt.

Komisija uzskata, ka šos mērķus vislabāk var sasniegt, panākot progresu sešos stratēģiskos virzienos.

Jāturpina veicināt **integrēta jūrniecības pārvaldība**. Pēdējos gados novērotais progress nu ir jānostiprina, izmantojot integrētas struktūras visos pārvaldības līmeņos. ES iestādēm,

³² COM(2008) 763, galīgā redakcija, 20.11.2008.

³³ COM(2009) 248, galīgā redakcija, un SEC(2009) 712, 10.6.2009.

³⁴ „Ceļā uz integrētu jūrniecības politiku labākai pārvaldībai Vidusjūrā”, COM(2009) 466, galīgā redakcija, 11.9.2009.

dalībvalstīm un piekrastes reģioniem ir jo īpaši jā rūpējas, lai nodrošinātu augšupēju politikas integrāciju un, jūrlietu jomā pieņemot saskanīgus kopējus darba plānus, neļautu gūt virsroku tādai izpratnei par politiku, kurā nozares tiek apskatītas izolēti. Arī ieinteresēto personu dalība jūrniecības politikas veidošanā ir paliekošāk jāiekļauj pārvaldības struktūrās. Tādējādi tiktu izvērstas arī aktīvāks dialogs starp Eiropas Savienību, dalībvalstu valdībām un piekrastes reģioniem, kuru rīcībā bieži vien ir svarīgas speciālās zināšanas, kas vajadzīgas integrētā pieejā jūrlietām. Šā paša iemesla dēļ ir jāatbalsta arī starpnozaru platformas veidošana ieinteresēto personu dialogam par jūrlietām.

Ekonomikas attīstības, vides pārraudzības, drošuma, drošības un tiesību aizsardzības veicināšanai attiecībā uz Eiropas okeāniem un jūrām maksimāli svarīgi ir **pārnozariski politikas instrumenti**. Jo īpaši jūras teritoriālā plānošana, vienlaikus uzlabojot zināšanas par jūru, var atbrīvot ceļu ievērojamiem ieguldījumiem un krasī uzlabot jūru telpas pārvaldību, saglabājot jūru ekosistēmas. Tai jāklūst par praktisku instrumentu visos attiecīgajos pārvaldības līmeņos un jāietver mehānismi, kas vajadzīgi, lai ļautu pieņemt kopīgus lēmumus par pārrobežu ieguldījumiem. Iespējams, integrējot jūras pārraudzību, tiks mainīts veids, kā valstu iestādes īsteno galvenos politikas mērķus, piemēram, apkaro nelegālo imigrāciju vai aizsargā komerciālo kuģu satiksmi un dabas resursus. Dalībvalstīm un Komisijai būs jāturpina sadarbība šajos jautājumos, lai pēdējos divos gados sāktie procesi dotu gaidīto rezultātu.

Nākotnes jūras vidi ietekmējošo cilvēka darbību **ilgtspējības robežu definīcija**, kas noteikta Jūras stratēģijas pamatdirektīvas satvarā, dos skaidrību un nodrošinās bāzi, uz kuru pamatojoties sekmīgi veidot visas jūrniecības darbības, ņemot vērā to kumulatīvo ietekmi. Minētās direktīvas īstenošana tāpēc joprojām paliek viens no integrētās jūrniecības stratēģijas pamatmērķiem, un jāiedibina arī šā mērķa sasniegšanai vajadzīgā sadarbība starp visām iesaistītajām nozarēm un dienestiem, tai skaitā starp zinātniskajām aprindām un jūras vides politikas veidotājiem.

Integrētās jūrniecības politikas sekmīgā īstenošanā būtiski svarīgas ir **jūru baseinu stratēģijas**. Šajā stadijā politikas prioritātes un instrumentus var pielāgot katra lielā jūras reģiona specifiskajiem ģeogrāfiskajiem, ekonomiskajiem un politiskajiem apstākļiem. Lai gūtu panākumus, būtiska nozīme ir to dalībvalstu un reģionu savstarpējai sadarbībai, kuriem ir kopīgi jūru baseini, un nepieciešamības gadījumā tā jāpapildina ar pienācīgu dialogu ar trešām valstīm, kurām ir kopīgs jūras baseins ar ES valstīm. Nosakot pozitīvos piemērus un paraugpraksi, noderīga var izrādīties arī darbība apakšbaseinu mērogā.

Lielāka uzmanība būs jāpievērš arī **integrētās jūrniecības politikas starptautiskajai dimensijai**³⁵, kā parādīts šim tematam veltītajā paziņojumā, kas publicēts kopā ar šo ziņojumu. Eiropa jau ir uzņēmusies vadošu lomu pirātisma un kaitīgu zvejas metožu apkarošanas jautājumā, un tāpat tai ir jāuzņemas vadošā loma globālajā jūrniecības pārvaldībā. Komisija paredz stiprināt dialogu ar dažiem nozīmīgākajiem jūrniecības partneriem un tās dalību starptautiskos forumos un neformālos procesos.

Īstenojot integrēto jūrniecības politiku pašreizējos ekonomiskās lejupslīdes apstākļos, ir **no jauna jāpievērš pastiprināta uzmanība ilgtspējīgai ekonomikas izaugsmei, nodarbinātībai un novatorismam**. Tāpēc nākotnē Eiropas Savienībai būtu jāpēta Eiropas enerģētikas politikas un integrētās jūrniecības politikas sinerģijas iespējas, veicinot enerģijas, tostarp atjaunojamās enerģijas, ražošanu, izmantojot jūru, un vairāk izmantot jūru enerģijas

³⁵ „Eiropas Savienības integrētās jūrniecības politikas starptautiskās dimensijas izveide”, COM (2009) 536, galīgā redakcija, 14.10.2009.

pārvadei pa cauruļvadiem, zemūdens elektrotīkliem un ar kuģiem. Turklāt ciešāk jāsaista ES klimata pārmaiņu politika un integrētā jūrniecības politika, izstrādājot stratēģiju attiecībā uz pielāgošanos klimata pārmaiņām piekrastes apgabalos un jūrās, lai aizsargātu piekrastes infrastruktūru un saglabātu jūras bioloģisko daudzveidību. Diskusijai par teritoriālo kohēziju pieņemoties apmērā, būs svarīgi nodrošināt, lai tajā tiktu pienācīgi atspoguļota arī jūru un piekrastes teritoriju problemātika.

ES būs jāveicina arī jūras transporta uzlabošana, lai sekmētu komodalitāti, īstenotu jūras maģistrāļu koncepciju un uzlabotu ES tuvsatiksmes kuģošanas programmu. Būs jāatrod veidi un līdzekļi, kā turpināt stimulēt nodarbinātību jūrniecībā un ieguldījumus kuģniecībā saistībā ar kuģiem, kuri peld ar ES valstu karogu, un neaizmirst izvirzīto mērķi — nodrošināt jūrniecības darbību nestu ekonomisko izaugsmi —, vienlaikus saglabājot apņēmību popularizēt ideju par videi nekaitīgiem kuģiem. Stratēģiski nozīmīgajā kuģubūves jomā Kopiena turpinās aktīvi atbalstīt jauninājumus un pētniecības darbu, kurš ļautu būvēt ļoti zema vai pat nulles līmeņa emisiju kuģus. Šādā veidā ES var nodrošināt Eiropas kuģu būvētavām un kuģu aprīkojuma nozarei tehnoloģiju sniegtas priekšrocības konkurencē ar citiem pasaules reģioniem un padarīt drošāku un ilgtspējīgāku jūras transportu, jo īpaši gar Eiropas krastiem.

Visbeidzot, Komisija, vispārīgi apsverot finansējuma sadali nākamajā plānošanas periodā, patlaban izskata, cik lieli līdzekļi būs vajadzīgi ar integrēto jūrniecības politiku saistītu darbību īstenošanai.

Komisija 2010. gadā pēc apspriešanās ar ieinteresētajām personām plāno sagatavot politikas dokumentu, kurā būtu izklāstīti projekti un iniciatīvas iepriekš minētajos sešos stratēģiskajos virzienos.