



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 11.9.2012
COM(2012) 491 final

**RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU,
COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL
REGIUNILOR**

Progrese realizate în domeniul politicii maritime integrate a Uniunii Europene

{SWD(2012) 255 final}

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU, COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL REGIUNILOR

Progrese realizate în domeniul politicii maritime integrate a Uniunii Europene

1. INTRODUCERE

Mările și oceanele Europei reprezintă o sursă bogată și deseori subestimată de inovare, creștere și locuri de muncă. Ele oferă servicii și resurse ecosistemice valoroase, de care depind toate activitățile maritime. De la crearea sa, în 2007, politica maritimă integrată (PMI) a încercat să impulsioneze dezvoltarea durabilă a economiei maritime europene și să protejeze mai bine mediul marin prin facilitarea cooperării dintre toți factorii implicați din diverse sectoare și țări.

Cinci ani mai târziu, climatul economic este radical schimbat. Prin Strategia Europa 2020, UE își propune să readucă economia europeană pe linia de plutire, astfel încât să se poată reveni la competitivitate și să se creeze locuri de muncă și coeziune socială. Potențialul de creștere al economiei maritime este o oportunitate de care Europa, continent maritim, trebuie să profite. Începând cu anul 2009, UE a lansat inițiative importante în toate domeniile de politică legate de sectorul maritim, pentru a consolida competitivitatea Europei. Evitând dublarea cheltuielilor și a eforturilor și încurajând dezvoltarea durabilă a activităților maritime, PMI a adus beneficii concrete pentru economia europeană și pentru sectoarele maritime ale statelor membre.

În condițiile în care peste tot în Europa s-a recurs la reduceri ale cheltuielilor publice, obținerea de rezultate maxime cu mijloace limitate prezintă o importanță crucială. Cooperarea eficientizează operațiunile desfășurate pe mare și optimizează utilizarea datelor. Deoarece pe zi ce trece se identifică utilizări noi ale mărilor, este esențial ca statele membre să instituie sisteme de planificare stabile, care să favorizeze investițiile pe termen lung și coerența transfrontalieră.

Este necesar ca investițiile în cercetare să fie valorificate la maxim pentru inovarea economiei maritime. Strategia UE în domeniul cercetării marine și maritime a contribuit la atingerea acestui obiectiv. Cu ajutorul Directivei-cadru privind strategia pentru mediul marin ne putem gestiona sustenabil mările și oceanele. Sustenabilitatea este o condiție prealabilă pentru dezvoltarea economiei maritime și impune utilizarea unor tehnologii avansate, care să consolideze competitivitatea Europei pe termen lung.

În 2009, Consiliul și Parlamentul European au salutat primul raport referitor la progresele realizate în domeniul PMI și au invitat Comisia să prezinte în 2012 noile evoluții înregistrate. Acest al doilea raport descrie progresele realizate de UE cu privire la PMI și prezintă politicile sectoriale din domeniul maritim pentru perioada 2010 - 2012¹. Documentul evidențiază contribuția acestor politici la obiectivele Strategiei Europa 2020 printr-un bilanț al realizărilor

¹ Detalii și referințe pentru fiecare inițiativă menționată în raport se regăsesc în documentul însoțitor, SWD(2012) 255 final.

concrete care contribuie la stimularea creșterii, la îmbunătățirea eficienței resurselor și la economisirea banilor publici.

2. CONTRIBUȚIA ECONOMIEI MARITIME LA CREȘTERE ȘI LA OCUPAREA FORȚEI DE MUNCĂ

2.1. „Creșterea albastră ”

În septembrie 2012, Comisia a adoptat o comunicare intitulată *„Creșterea albastră”, oportunități pentru o creștere sustenabilă în domeniul marin și maritim*. Obiectivul Comisiei este să lanseze o inițiativă comună cu statele membre, regiunile și toate părțile interesate relevante, pentru a debloca potențialul economiei maritime, așa-numita economie „albastră”.

Un studiu lansat de Comisie în 2010 a identificat o serie de blocaje comune: lipsa de competențe corespunzătoare, accesul la capitalul de risc, fragmentarea datelor privind mediul marin, provocările legate de protecția mediului și dificultățile legate de procesele de planificare. În statele membre se desfășoară acțiuni de remediere a deficitului de competențe, de exemplu încurajându-se crearea unor parteneriate între industrie și învățământ. Există inițiativele în domeniul politicii maritime integrate care au în vedere aspecte legate de date și de planificare. Anumite sectoare necesită însă o abordare mai concentrată. În consecință, au fost alese cinci domenii cu potențial de creștere – turismul maritim și de coastă, energia regenerabilă a oceanelor, resursele minerale marine, acvacultura și biotehnologia albastră – care au fost analizate mai în profunzime cu scopul de a se propune măsuri suplimentare necesare pentru stimularea creșterii și ocupării forței de muncă.

2.2. Transportul maritim

Serviciile de transport maritim sunt esențiale pentru ca economia europeană să concureze pe piața internațională. În 2011, Comisia a adoptat o *Carte albă privind transporturile*, care detaliază orientările strategiei privind transportul maritim până în 2018: capacitatea de a oferi servicii de transport maritim rentabile, competitivitatea pe termen lung a sectorului de transport maritim din UE și crearea unor lanțuri intermodale integrate pentru transportul de pasageri și de marfă.

După comunicarea din 2009 privind *un spațiu european de transport maritim fără bariere*, în 2010 a intrat în vigoare directiva privind formalitățile de raportare. Această inițiativă simplifică și armonizează procedurile administrative, scopul fiind stimularea transportului maritim intracomunitar.

În 2011, Comisia a propus *noi orientări cu privire la rețelele transeuropene*, pentru a extinde rolul autostrăzilor maritime în calitatea lor de principale coridoare europene. Prin cererile de propuneri multianuale lansate, Comisia își asumă un rol principal în reducerea impactului transporturilor asupra mediului și în creșterea eficienței transporturilor.

2.3. Energia

Cetățenii europeni, industria și economia depind de furnizarea de energie sigură, garantată, sustenabilă și la prețuri accesibile. Energia eoliană offshore contribuie la atingerea până în 2020 a unei proporții de 20% de energie din surse regenerabile și reprezintă o prioritate a *planului strategic al UE privind tehnologiile energetice*, prin care industria, statele membre și Comisia lucrează împreună la o abordare pe termen lung în favoarea dezvoltării și

demonstrației tehnologice. Programul-cadru de cercetare și *programul privind energia inteligentă* susțin la rândul lor dezvoltarea tehnologiilor care au la bază energia eoliană și oceanică și care contribuie semnificativ la dezvoltarea regiunilor de coastă.

În 2011, Comisia a propus o serie de orientări în vederea stabilirii de norme pentru dezvoltarea și *interoperabilitatea rețelelor transeuropene de energie*. Au fost identificate coridoare prioritare, printre care rețeaua din largul Mării Nordului și planul de interconectare a pieței energiei din zona baltică.

2.4. Construcția de nave

Industria maritimă europeană, care are o capacitate extraordinară în domeniul inovației și al designului, joacă un rol strategic în acțiunile întreprinse pentru a răspunde unor provocări precum schimbările climatice, poluarea aerului, eficiența energetică și dezvoltarea activităților offshore. Ca răspuns strategic la provocările cu care se confruntă sectorul, inițiativa *LeaderSHIP* stimulează competitivitatea pe baza unor segmente în care UE excelează din punct de vedere tehnologic. Inițiativa face în prezent obiectul unui proces de revizuire, pentru a se lua în considerare oportunitățile pe care le-ar putea oferi ecologizarea transportului maritim și diversificarea în noi domenii de activitate economică, cum ar fi energia eoliană produsă în larg.

Cadrul privind ajutoarele de stat pentru sectorul construcțiilor navale determină tipurile de ajutor de stat permise pentru șantierele navale. În decembrie 2011 a fost adoptat un nou cadru, care va fi în vigoare până la sfârșitul anului 2013. El conține dispoziții specifice cu privire la ajutoarele pentru inovare și la ajutoarele regionale pentru construcții navale, precum și dispoziții privind creditele de export. Domeniul său de aplicare extins cuprinde acum și navele de navigație interioară și structurile offshore mobile.

2.5. Pescuit și acvacultură

Sectorul pescuitului din UE este afectat de mai multe probleme legate între ele. Stocurile sunt supraexploatare, situația economică a unor părți din flotă este fragilă în ciuda nivelurilor ridicate ale subvențiilor, locurile de muncă nu sunt atractive, iar situația multor comunități costiere care depind de pescuit este precară.

În iulie 2011, Comisia a adoptat un pachet de inițiative, inclusiv noi propuneri legislative, în vederea reformei *politicii comune în domeniul pescuitului*. Obiectivul acestui demers este acela de a pune bazele unui pescuit sustenabil, cu respect pentru ecosistem, asigurându-se în același timp aprovizionarea cu alimente de calitate, prosperitatea comunităților din zonele de coastă, rentabilitatea întreprinderilor și locuri de muncă mai atractive și mai sigure. Elementele centrale ale propunerilor formulate sunt gestionarea pe termen lung cu obiective precise în materie de sustenabilitate pentru exploatarea resurselor și stoparea practicilor generatoare de risipă. De asemenea, se va acorda sprijin pentru ameliorarea datelor, cu scopul de a oferi susținere pentru opțiunile de politică și pentru a se asigura o mai bună punere în aplicare și un control mai strict.

Tranziția va fi sprijinită de un *Fond european pentru pescuit și afaceri maritime*, cu obiectivul de a îmbunătăți sustenabilitatea și performanțele pescuitului de coastă la scară mică, de a promova acvacultura, de a sprijini crearea de locuri de muncă în comunitățile maritime și de a rentabiliza sectorul maritim.

3. COOPERAREA DINTRE SECTOARE ȘI STATE PENTRU A ASIGURA CONDIȚII OPTIME DE CREȘTERE PENTRU ECONOMIA MARITIMĂ

PMI definește o strategie coerentă pentru stimularea dezvoltării sustenabile a sectoarelor maritime. Este necesar să existe o coordonare, astfel încât să se poată gestiona impactul tot mai mare al activităților maritime, în mod reciproc dar și asupra mediului, să se garanteze siguranța și securitatea cetățenilor europeni și să se păstreze o forță de muncă calificată.

3.1. Stimularea la maxim a dezvoltării sustenabile a activităților din zonele de coastă și din largul mării

Diferite sectoare își dispută spațiul și resursele bazinelor maritime. Conflictele asociate diverselor utilizări și revendicări ale spațiului marin vor prolifera, în special ca urmare a dezvoltării de noi activități offshore. În condițiile în care Europa trece printr-o criză economică gravă, avem nevoie de instrumente care să stimuleze creșterea, prin facilitarea coexistenței mai multor activități, în paralel cu reducerea impactului asupra mediului.

Amenajarea spațiului maritim (Maritime Spatial Planning - MSP) și managementul integrat al zonelor de coastă (Integrated Coastal Zone Management - ICZM) asigură eficiență în planificarea intersectorială și transfrontalieră a apelor marine și în gestionarea zonelor de coastă. Aceste activități sunt absolut esențiale pentru a garanta sustenabilitatea, pentru a oferi previzibilitate juridică și a reduce costurile care le revin investitorilor și operatorilor, în special celor care desfășoară activități în zone transfrontaliere.

S-au înregistrat progrese în aplicarea strategiilor naționale în domeniul ICZM, însă rapoartele primite în 2011 din partea a 16 state membre ale UE arată că între acestea există diferențe mari. În 2011 a intrat în vigoare *Protocolul ICZM la Convenția de la Barcelona* și astfel ICZM a devenit obligatoriu pentru statele membre de pe coasta Mării Mediterane.

Comisia, care acționează în calitate de facilitator pentru dezvoltarea unui cadru comun pentru MSP în UE, a anunțat că va înainta o *propunere legislativă privind MSP și ICZM* înainte de sfârșitul anului 2012. La această propunere au contribuit studiile realizate cu privire la beneficiile economice și la impactul MSP și ICZM, două proiecte-pilot privind cooperarea transfrontalieră, precum și platforma Ourcoast care reunește cele mai bune practici în domeniul ICZM.

3.2. Protejarea cetățenilor europeni și a industriilor maritime împotriva amenințărilor legate de activitățile desfășurate pe mare

În activitățile de comerț exterior, UE utilizează transporturile maritime în proporție de circa 80%. Pentru a se dezvolta, activitățile economice maritime au nevoie de un mediu sigur. În urma foii de parcurs adoptate în 2010, Comisia lucrează în prezent la crearea unui *mediu comun pentru schimbul de informații (Common Information Sharing Environment - CISE)* pentru sectorul maritim din UE. Acesta va îmbunătăți eficiența și rentabilitatea *supravegherii maritime*, permițând un schimb de informații adecvat, legal, sigur și eficient între sectoare și între state, în ansamblul UE.

Succesul de care s-au bucurat proiectele-pilot MARSUNO și BluemassMed contribuie la bunul mers al lucrărilor desfășurate. Crearea CISE reprezintă un prim pas către optimizarea schimbului de date între aproximativ 400 de autorități sectoriale de pe întreg teritoriul UE. Ea constituie, de asemenea, un prim pas către o mai bună coordonare între activitățile sectoriale legate de transportul maritim, protecția navelor comerciale, misiunile de apărare asigurate de

forțele navale, controlul imigrației ilegale și controlul vamal, prevenirea pescuitului ilegal și a poluării și conservarea mediului marin.

Începând din 2009, UE și statele sale membre acționează în prima linie pentru îmbunătățirea *siguranței maritime*. Scopul este acela de a elimina navele care nu corespund standardelor, de a îmbunătăți protecția pasagerilor și a echipajelor, de a preveni accidentele și de a reduce riscul poluării mediului. Aplicarea *celui de-al treilea pachet privind siguranța maritimă* din 2009 ameliorează calitatea pavilioanelor europene, activitatea societăților de clasificare, inspecția navelor în porturi, monitorizarea traficului, investigarea accidentelor și protecția victimelor.

Securizarea frontierelor maritime ale Europei reprezintă o provocare pentru statele membre. În 2011, Comisia a propus crearea *Sistemului european de supraveghere a frontierelor*. Obiectivul său este acela de a consolida controlul frontierelor externe ale spațiului Schengen și de a stabili un mecanism pentru schimbul de informații care să le permită autorităților de supraveghere la frontieră din statele membre să reducă pierderea de vieți pe mare și numărul de imigranți ilegali care intră pe teritoriul UE.

3.3. Locurile de muncă în sectorul maritim și mobilitatea profesională

Multe dintre industriile maritime duc lipsă de personal cu calificări, competențe și experiență corespunzătoare. Au fost lansate diferite acțiuni cu scopul de a favoriza construirea unor cariere atractive în domeniul maritim, pe baza mobilității între sectoare și țări și anticipând în același timp nevoile viitoare.

În urma adoptării strategiei de transport maritim 2018, a fost creat un *grup operativ privind ocuparea forței de muncă și competitivitatea în domeniul maritim* care a emis o serie de recomandări în iunie 2011. Printre acestea se numără revizuirea excluderii personalului navigant din domeniul de aplicare a legislației europene a muncii, actualizarea directivei privind formarea navigatorilor și asigurarea punerii în aplicare a Convenției OIM privind munca în domeniul maritim.

În data de 21 mai 2012, comitetul pentru dialog social al UE a adoptat un acord care implementează anumite părți ale Convenției OIM 188 privind munca în domeniul pescuitului, în vederea îmbunătățirii condițiilor de muncă ale pescarilor la bord. La cererea comună a partenerilor sociali ai UE, acest acord poate fi propus de Comisie spre aplicare prin intermediul unei directive a UE în conformitate cu articolul 155 din TFUE. Într-o primă fază, se va analiza dacă există compatibilitate deplină între acord și legislația UE în vigoare.

Din 2007 până în 2010, cel de-al șaptelea program-cadru de cercetare (PC7) a contribuit financiar cu aproximativ 1,4 miliarde EUR la realizarea unor activități de cercetare în domeniul marin și maritim; această contribuție a reprezentat circa 6,4% din PC7. Din această sumă, 89 de milioane EUR au fost cheltuiți pentru măsuri legate de mobilitatea și formarea cercetătorilor.

Aceste inițiative contribuie din plin la realizarea obiectivelor a două inițiative emblematice din cadrul Strategiei Europa 2020, *O agendă pentru noi competențe și locuri de muncă și Tineretul în mișcare*, și anume acelea de a crește rata ocupării forței de muncă și de a îmbunătăți calitatea educației în UE.

4. CERCETAREA, CUNOAȘTEREA ȘI UTILIZATORII FINALI: REDUCEREA DECALAJULUI DINTRE CERCETARE ȘI INDUSTRIE

Sectorul maritim european se caracterizează prin inovare și piețe de înaltă calitate. Comisia consolidează acest avantaj competitiv prin elaborarea unui program de cercetare ambițios pentru domeniul marin și prin facilitarea accesului la date privind mediul marin în scopuri legate de inovare.

4.1. Garantarea supremației Europei în domeniul maritim prin inovare și cercetare

Începând cu sfârșitul anului 2008, Comisia pune în aplicare *Strategia UE pentru cercetare marină și maritimă*, cu scopul de a maximiza valoarea economiei maritime într-un mod sustenabil.

În perioada 2007-2010, contribuția financiară a UE la activitățile de cercetare și inovare legate de mediul marin s-a ridicat la 1,4 miliarde EUR, prin intermediul a 644 de proiecte. În urma a trei cereri de propuneri comune în cadrul PC7, reunite sub emblema *Oceanele de mâine*, au fost finanțate proiecte multidisciplinare în domeniul marin și maritim pentru care contribuția UE s-a cifrat la 134 de milioane EUR. Acest efort a fost completat de lansarea, în 2012, a unor tematici coordonate, cu scopul de a sprijini punerea în aplicare a Directivei-cadru privind strategia pentru mediul marin, contribuția totală a UE ridicându-se la 42 de milioane EUR.

Există mecanisme de guvernare îmbunătățite, cum ar fi *Forumul MARCOM+* și parteneriatul *EMAR2RES*, care contribuie, la rândul lor, la realizarea unor activități de cercetare mai coerente prin îmbunătățirea interacțiunii între cercetători, industrie și decidenții politici.

Centrul comun de cercetare al Comisiei Europene (JRC) a furnizat consultanță științifică independentă bazată pe elemente concrete pentru a sprijini dezvoltarea politicilor UE, cum ar fi pescuitul, politica de mediu și siguranța și securitatea maritimă.

4.2. Schimbul de cunoștințe privind mediul marin pentru a facilita inovarea, investițiile și elaborarea unor politici solide

Aprofundarea cunoștințelor este esențială pentru o creștere sustenabilă și pentru productivitatea și sănătatea oceanelor. Caracterul actualmente fragmentat al datelor privind mediul marin reprezintă o risipă de resurse pentru utilizatorii care au nevoie de acces rapid la diverse pachete de date. *Rețeaua europeană de observare și date privind mediul marin* (EMODnet) îmbunătățește accesul la date și diminuează costurile pentru utilizatori, stimulează inovarea și reduce nesiguranța cu privire la natura mărilor noastre. Cunoașterea mediului marin 2020 își propune să ofere un cadru cuprinzător pentru a simplifica fluxul de date de la observarea inițială locală, până la interpretare, prelucrare și diseminare la nivel european.

Comisia și peste 50 de organizații lucrează împreună la realizarea unei hărți digitale multirezoluție a fundului mărilor și oceanelor din Europa, care să fie pusă la dispoziția industriei, cercetătorilor și autorităților publice până în 2020. Au fost create grupuri tematice privind hidrografia, geologia, chimia, biologia și habitatele, ale căror lucrări au condus deja la o mai bună înțelegere a politicilor în materie de date aplicate de deținătorii de date din UE. Patru dintre cele cinci grupuri au pus la dispoziție, prin intermediul unor portaluri web gratuite, o serie de date greu accesibile anterior.

Informații detaliate sunt prezentate în evaluarea intermediară a EMODNet, adoptată de Comisie în august 2012 împreună cu o carte verde intitulată „Cunoașterea mediului marin 2020 - de la cartografierea fundului mării la prognoza oceanografică”.

5. BENEFICIILE TERITORIALE ALE POLITICII MARITIME

Regiunile de coastă posedă resurse regenerabile esențiale pentru creșterea maritimă, printre care hidroenergia, energia eoliană, a valurilor, maremotrică și energia obținută din biomasă. Turismul litoral depinde de existența unui mediu marin sănătos și atrăgător. Dat fiind faptul că excluderea socială poate fi deosebit de acută în zonele de coastă și insulare, este esențială dezvoltarea unei economii maritime favorabile incluziunii.

5.1. Politica regională

Europa este în același timp o entitate maritimă și teritorială. Dacă se dorește ca sectoarele maritime să contribuie la creșterea zonelor de uscat, se impune îmbunătățirea conectivității. Prin comunicarea din 2011 intitulată „*Contribuția politicii regionale la creșterea inteligentă în Europa 2020*” guvernele naționale și regionale erau invitate să creeze *platforme de specializare inteligentă* în domenii ca cercetarea, politica regională, întreprinderile, inovarea și educația. Această abordare permite o mai bună coordonare a programării care vizează dezvoltarea regiunilor de coastă și a economiilor lor.

Propunerea privind *dispozițiile comune și cadrul strategic comun* necesar pentru a stabili legături între prioritățile de investiții ale politicilor de coeziune, dezvoltare rurală, pescuit și afaceri maritime în perioada 2014 – 2020 constituie un alt pas în această direcție.

Numeroase proiecte din domeniul maritim au fost finanțate din fonduri de politică regională ale UE. Printre acestea se numără, de exemplu, unitățile de desalinizare sau proiectele de infrastructură marină pentru demonstrații legate de generarea de energie a valurilor. La rândul lor, câteva *programe de cooperare transfrontalieră* ale UE au promovat creșterea maritimă, printre care proiectele care analizau potențialul algelor ca sursă de biocombustibili și bunele practici în materie de adaptare la schimbările climatice în regiunile de coastă.

5.2. Strategii privind bazinele maritime

Cooperarea transnațională la nivelul bazinelor maritime este o abordare eficientă pentru dezvoltarea economiei maritime și protecția mediului marin. *Strategiile privind bazinele maritime* țin cont de caracteristicile economice ale bazinelor Europei, permițând, în același timp, o mai bună utilizare a banilor publici. Prin alinierea fondurilor naționale și europene existente în funcție de prioritățile convenite în materie de creștere, ele acționează ca forță motrice a economiei în regiunile maritime.

Strategia UE pentru regiunea Mării Baltice a generat peste 80 de proiecte emblematic, al căror impact este descris în detaliu în raportul de evaluare adoptat în iunie 2011. Strategia include măsuri care vizează reducerea poluării cauzate de nave, dezvoltarea unor transporturi maritime sustenabile pe distanțe mici, combaterea eutrofizării, crearea de noi grupuri de IMM-uri inovatoare, sprijinirea cercetării și integrarea sistemelor de supraveghere maritimă.

Strategia maritimă pentru zona Oceanului Atlantic a fost adoptată în noiembrie 2011 cu scopul de a stimula crearea de locuri de muncă și de a favoriza creșterea în zona Oceanului Atlantic prin consolidarea potențialului maritim al acesteia. A fost creat un forum pentru

Oceanul Atlantic a cărui misiune este să identifice acțiunile prioritare prin intermediul unui plan de acțiune care urmează să fie adoptat în 2013. El va permite utilizarea strategică a fondurilor structurale ale UE pentru a sprijini creșterea în sectorul maritim pentru perioada 2014-2020.

În 2009 a fost adoptată o comunicare privind îmbunătățirea *gubernanței maritime în Marea Mediterană*, scopul fiind îmbunătățirea gubernanței în domeniul afacerilor maritime și al protecției mediului. Regiunile și statele membre au redirecționat o parte din fondurile pentru perioada 2007-2013 destinate cooperării teritoriale europene spre a fi utilizate pentru obiective ale politicii maritime. În prezent, prin intermediul proiectului IMP-MED dezvoltat în cadrul politicii europene de vecinătate, se furnizează asistență tehnică pentru sprijinirea creșterii generate de mare și îmbunătățirea elaborării politicilor în sectorul maritim în țările partenere din afara UE.

Italia, Slovenia, Grecia și Croația sunt angajate într-o cooperare maritimă aprofundată la nivel subregional în *Marea Adriatică și Marea Ionică*. Se află în curs de elaborare o strategie maritimă care să definească domeniile de creștere prioritare și să raționalizeze în consecință finanțarea acordată de UE.

Cooperarea în zona *Mării Negre* avansează în egală măsură, în urma unei reuniuni de reflecție la nivel înalt, organizată cu Bulgaria și România în octombrie 2011.

În iunie 2012, Comisia și Înalțul Reprezentant al UE pentru afaceri externe și politica de securitate au adoptat o comunicare prin care se propun 28 de puncte de acțiune pentru angajamentul constructiv al UE în *Oceanul Arctic*. Comunicarea preconizează o gestionare eficientă a Oceanului Arctic, bazată pe cunoștințe, responsabilitate și angajament, astfel încât să se poată răspunde provocărilor strategice, economice și legate de protecția mediului.

6. PROTECȚIA ECOSISTEMELOR MARINE – O CONDIȚIE ȘI UN FACTOR DE CREȘTERE

UE dispune de cel mai mare teritoriu maritim din lume. Asigurarea sănătății ecosistemelor marine este necesară pentru viitorul biodiversității oceanelor și pentru susținerea creșterii în sectorul maritim. Companiile maritime europene fiind adesea campioane la capitolul tehnologii inovatoare în domeniul protecției mediului, legislația de mediu sprijină în egală măsură dezvoltarea noastră economică.

6.1. Ecosisteme marine sănătoase: o provocare

Directiva-cadru privind strategia pentru mediul marin din 2008 constituie pilonul PMI în ceea ce privește protecția mediului. Scopul său general este ca până în 2020 să asigure o bună stare ecologică (BSE) a apelor marine din UE.

În vederea atingerii acestui obiectiv au fost deja parcurse o serie de etape importante. În 2010, Comisia a adoptat o decizie privind criteriile și standardele metodologice de evaluare a BSE, care vor fi folosite de statele membre în elaborarea de programe de monitorizare și de măsuri avantajoase financiar pentru a garanta buna stare ecologică a apelor lor marine. În 2011, Comisia a clarificat și relația dintre evaluarea inițială a apelor marine și criteriile de stabilire a BSE.

S-au înregistrat progrese importante în crearea rețelei Natura 2000, dar există încă lacune, în special offshore. În 2011, Comisia a adoptat *orientări privind punerea în aplicare a Directivei*

„Păsări ” și a Directivei „Habitat” în estuare și în zonele de coastă, acordând o atenție deosebită dezvoltării portuare și dragajului. Instrumentul financiar LIFE + al Comisiei contribuie la gestionarea rețelei Natura 2000 în mediul marin prin promovarea unor măsuri de protecție inovatoare și consolidarea capacităților.

6.2. Adaptarea la schimbările climatice și atenuarea efectelor acestora

Schimbările climatice pot avea consecințe dramatice pentru regiunile de coastă, presupunând riscuri în ceea ce privește protecția coastelor, eroziunea, inundațiile și creșterea nivelului mării. Ele pot avea efecte și mai pronunțate în combinație cu alte elemente care exercită presiuni asupra mediului marin. În martie 2012, Comisia a lansat *Platforma europeană pentru adaptarea la schimbările climatice*, cel mai cuprinzător site web cu informații despre impactul schimbărilor climatice și punctele vulnerabile din Europa. Proiectul urmărește să sprijine factorii de decizie politică în elaborarea unor măsuri de adaptare la schimbările climatice, inclusiv în zonele de coastă.

6.3. Combaterea poluării atmosferice generate de nave

Emisiile de gaze cu efect de seră provenind din transportul maritim internațional reprezintă în prezent circa 3% din emisiile globale de gaze cu efect de seră. Acest volum va crește probabil ca urmare a intensificării comerțului internațional și a cererii de transporturi. În 2011, Comisia a stabilit obiectivul reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din transportul maritim din UE cu 40% până în 2050. În vederea monitorizării emisiilor de gaze cu efect de seră generate de navele din Europa au fost lansate proiecte de cooperare de către Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă, Agenția Europeană de Mediu, Institutul finlandez de Meteorologie și Organizația Maritimă Internațională.

În 2011, Comisia a adoptat și o propunere de modificare a Directivei 1999/32/CE cu scopul de a diminua considerabil emisiile de sulf provenite din transportul maritim și de a contribui la reducerea problemelor de calitate a aerului în UE, care afectează sănătatea umană, precum și a acidificării.

7. O MAI BUNĂ GESTIONARE A AFACERILOR MARITIME

Buna gestionare și buna coordonare la nivelul statelor membre și între acestea, între regiunile de coastă, industrii și părțile interesate sunt esențiale pentru dezvoltarea economiei maritime într-un mod cât mai eficient și mai sustenabil posibil. Existența unui flux de informații, de date și de bune practici poate accelera investițiile și inovarea, contribuind în același timp la o mai bună protecție a mediului.

7.1. Evoluții în statele membre

Statele membre adoptă din ce în ce mai mult abordări coordonate pentru dezvoltarea economiei lor maritime, prin strategii naționale, de exemplu în Franța, Portugalia sau Germania, sau prin inițiative specifice, cum ar fi proiectul de lege privind mediul marin în Regatul Unit, strategia maritimă în Danemarca sau strategia științifică din Irlanda. În 2011, Germania a adoptat, la rândul său, un plan de stimulare a economiei sale maritime.

O serie de state membre, cum ar fi Cipru, Franța, Țările de Jos sau Polonia, au stabilit o coordonare interministerială sau au creat posturi în ministere. Din 2009 încoace, anumite

regiuni maritime precum Schleswig-Holstein, Văstra Götaland și Bretania și-au dezvoltat propriile strategii maritime regionale.

În 2010, 17 state membre și țări asociate au lansat inițiativa de programare în comun a cercetării „Mări și oceane productive și sănătoase”, cu scopul de a promova sinergiile dintre resursele și capacitățile de cercetare.

7.2. Evoluții la nivelul UE

În octombrie 2010, *Parlamentul European* a adoptat o rezoluție privind PMI, care a venit să confirme valabilitatea abordării integrate a afacerilor maritime, și a invitat Comisia să adauge o dimensiune maritimă Strategiei Europa 2020.

În decembrie 2011, a intrat în vigoare *Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului de instituire a unui program de susținere a continuării dezvoltării unei politici maritime integrate a Uniunii Europene*. Acesta prevede în cadrul PMI un prim program operațional pentru perioada 2012-2013, a cărui aplicare este descrisă în detaliu la punctul 6.2.5 din documentul SEC însoțitor. Multiplele temeuri juridice ale regulamentului indică abordarea orizontală aplicată în cazul PMI.

Consiliul Afaceri Generale a adoptat concluzii trans-sectoriale cu privire la PMI în cursul președințiilor suedeză (noiembrie 2009), spaniolă (iunie 2010) și poloneză (decembrie 2011). Ele oferă o imagine de ansamblu a evoluțiilor recente, atestă susținerea Consiliului pentru inițiativele în curs și dau un impuls pentru dezvoltarea viitoare.

În ianuarie 2011, *Comitetul Regiunilor* a adoptat un aviz care sublinia importanța garantării succesului PMI din motive de mediu, economice și sociale. *Comitetul Economic și Social European* a adoptat în februarie 2011 un aviz privind PMI în care își exprima susținerea pentru sinergiile transfrontaliere și trans-sectoriale pentru activități maritime.

7.3. Evoluții la nivel internațional

Așa cum sublinia în comunicarea din 2009 privind *dimensiunea internațională a PMI*, Comisia și-a intensificat eforturile pe scena maritimă internațională.

La nivel mondial, UE a făcut presiuni în direcția adoptării unor rezoluții mai ambițioase cu privire la oceane și dreptul mării și la pescuitul sustenabil, promovând aderarea generalizată la instrumente de guvernare maritimă de tipul UNCLOS (Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării). De un succes deosebit se bucură lansarea unui proces la nivelul ONU care va conduce în cele din urmă la negocierea unui acord de punere în aplicare al UNCLOS pentru conservarea și utilizarea sustenabilă a biodiversității marine în zone din afara jurisdicțiilor naționale. De asemenea, UE a insistat să se avanseze în direcția protecției oceanelor și a mărilor și a guvernantei maritime la Conferința ONU privind dezvoltarea sustenabilă, care a avut loc la Rio în iunie 2012. Acțiunile externe mai curajoase se bucură și ele de succes, organizațiile regionale de gestionare a pescuitului înregistrând rezultate superioare, în paralel cu intensificarea cooperării cu țările terțe pentru combaterea pescuitului ilegal, nedeclarat și nereglementat.

Afacerile maritime au devenit un subiect aflat mereu pe ordinea de zi în discuțiile cu partenerii Uniunii Europene, cum ar fi China, Rusia, Japonia, Canada și SUA. Sfera dialogurilor sectoriale s-a extins treptat și cuprinde o cooperare mai generală în domeniul afacerilor maritime internaționale.

7.4. Informare și vizibilitate cu privire la Europa maritimă

Un prim obiectiv al PMI a fost acela de a crește vizibilitatea identității și a potențialului economic al Europei maritime pentru cetățenii europeni. Sensibilizarea publicului este esențială în domenii în care interesele maritime intră în concurență cu alte sectoare pentru sprijin politic, pentru investiții sau pe piața forței de muncă.

De la lansarea politicii maritime integrate, *Eurostat* a fost implicat în producerea de informații statistice care să sprijine această politică în scopul îmbunătățirii datelor economice referitoare la sectoarele și regiunile maritime. Inițiativele maritime au fost incluse în programele de lucru ale Eurostat. Începând cu 2009, au fost publicate periodic statistici pentru regiunile de coastă și sectoarele maritime.

Există instrumente interactive, cum ar fi *Forumul maritim* și *Atlasul mărilor*, care facilitează accesul la informații referitoare la mări și contribuie la o mai bună cunoaștere a Europei maritime. *Ziua maritimă europeană*, sărbătorită în data de 20 mai, este un eveniment major pentru informarea și sensibilizarea publicului cu privire la potențialul Europei maritime.

8. CONCLUZIE

Politica maritimă integrată a fost creată cu scopul de a reafirma dimensiunea maritimă a Uniunii Europene. Ea a depășit statutul de simplă viziune politică, ajungând un instrument capabil să ofere beneficii concrete în ceea ce privește creșterea maritimă și sustenabilitatea în Europa. După cum reiese din prezentul raport, contribuția puternică a sectoarelor maritime la dezvoltarea economică a Europei și la îndeplinirea obiectivelor strategiei Europa 2020 este amplificată de acțiuni coordonate al căror scop este diminuarea costurilor, utilizarea mai eficientă a resurselor, reducerea riscurilor, susținerea inovării și mai buna utilizare a banilor publici.

Comisia se străduiește să ofere cele mai bune condiții posibile pentru o dezvoltare economică sustenabilă generată de mare. Pe baza celor realizate până acum, obiectivul urmărit în anii care vin este „creșterea albastră”. În cursul președinției Ciprului va avea loc o conferință ministerială informală privind PMI, care va constitui un pas important către realizarea acestui obiectiv. „Creșterea albastră” va declanșa o a doua fază a politicii maritime integrate, care va conduce la o economie maritimă sănătoasă, capabilă să genereze inovare, creștere și sustenabilitate pentru cetățenii europeni.