



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 21.11.2011
KOM(2011) 782 endgültig

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN
RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND
DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

Entwicklung einer Meeresstrategie für den atlantischen Raum

(Text von Bedeutung für den EWR)

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN
RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND
DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

Entwicklung einer Meeresstrategie für den atlantischen Raum

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. GEGENSTAND

Der Atlantik, der die westliche Grenze der EU bildet, ist der zweitgrößte Ozean der Welt. Mit dieser Mitteilung wird auf ein Ersuchen des Rates der Europäischen Union¹ und des Europäischen Parlaments² geantwortet. Darin wird ein kohärenter und ausgewogener Ansatz im Einklang mit der Strategie Europa 2020³ und den dazugehörigen Vorreiterinitiativen vorgeschlagen, mit dem die territoriale Kohäsion gefördert und gleichzeitig die internationale Dimension berücksichtigt wird.

Während der Schwerpunkt dieses Ansatzes vor allem darauf liegt, Gemeinden, die an der Atlantikküste leben und arbeiten, beim Umgang mit den neuen wirtschaftlichen Gegebenheiten zu unterstützen, wird auch die Mitverantwortung der EU für die Bewirtschaftung der Weltmeere anerkannt. Im Wesentlichen wird die Strategie die Küsten und die Gewässer unter der Hoheit oder Gerichtsbarkeit der fünf EU-Mitgliedstaaten mit einer Küstenlinie entlang des Atlantik⁴ (Irland, Spanien, Frankreich, Portugal und das Vereinigte Königreich⁵) sowie die internationalen Gewässer in Richtung Amerika im Westen, Afrika und Indischer Ozean im Osten, Südlicher Ozean im Süden und Arktischer Ozean im Norden⁶ abdecken. Zusätzlich zu den Maßnahmen, die die fünf EU-Mitgliedstaaten sowohl auf nationaler als auch lokaler Ebene betreffen, bemüht man sich auch um einen Dialog mit anderen EU-Staaten, die diesen Raum nutzen, und internationalen Partnern mit angrenzenden Gewässern. Auch die Auswirkungen eines EU-Beitritts Islands müssen Berücksichtigung finden.

Alle vorgeschlagenen Maßnahmen sind aus bestehenden Programmen zu finanzieren und werden keine zusätzlichen Auswirkungen auf den EU-Haushalt haben.

¹ Schlussfolgerungen des Rates zur integrierten Meerespolitik vom 14.6.2010

² Entschließung des Europäischen Parlaments vom 9. März 2011 zur europäischen Strategie für den atlantischen Raum (Ref. B7-0165/2011).

³ KOM(2010) 2020

⁴ Die etwas anderen Problemstellungen entlang der Küsten und in den Gewässern der Nordsee werden hier nicht berücksichtigt. Bisher wurde noch nicht beschlossen, ob eine eigene Nordseestrategie entwickelt werden soll.

⁵ Einschließlich der Gebiete in äußerster Randlage (Azoren, Französisch-Guayana, Guadeloupe, Kanarische Inseln, Madeira, Martinique, St. Barthélemy und St. Martin)

⁶ Für die Arktis wurde ein eigener EU-Ansatz entwickelt, siehe KOM(2008) 763.

2. HERAUSFORDERUNGEN UND CHANCEN

Die Herausforderungen und Chancen für den atlantischen Raum können unter fünf Überschriften zusammengefasst werden. Allerdings sind diese nicht vollkommen ohne Zusammenhang. Maßnahmen in einem Bereich tragen auch zu den Zielen in einem anderen bei. Und mit allem wird ein übergeordnetes Ziel verfolgt, nämlich die Schaffung von zukunftsfähiger Beschäftigung und nachhaltigem Wachstum.

2.1. Umsetzung des Ökosystemansatzes

Menschliche Tätigkeiten im Atlantik müssen für ein gesundes und produktives Ökosystem sorgen. Bekanntermaßen ist dieser Ansatz am besten durch die Steuerung aller Tätigkeiten, die Auswirkungen für das Meer haben, umzusetzen. Der Ökosystemansatz bildet die Grundlage sowohl für die Gemeinsame Fischereipolitik als auch für die Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie⁷. In beiden Instrumenten ist ein Verweis auf eine verbesserte Kohärenz⁸ enthalten. Allerdings laufen die Implementierungsverfahren zur Sicherung einer nachhaltigen Fischerei und zur Erlangung eines guten Umweltzustands in der Praxis noch immer weitgehend getrennt von einander ab und machen im atlantischen Raum zusätzliche Bemühungen erforderlich.

Daher muss bei der Entwicklung der Strategie für den Atlantik der Schwerpunkt auf den folgenden Aspekten liegen:

- Die Fischerei ist ein Kernstück der Volkswirtschaften diesseits und jenseits des Atlantik. Sie macht nach wie vor rund ein Drittel⁹ des Anlandevolumens der EU-Fischereiflotte aus. Wertmäßig stammt ein Viertel der Einfuhren von Fisch aus Island und Norwegen. In der vorgeschlagenen Reform der Gemeinsamen Fischereipolitik (GFP)¹⁰ ist vorgesehen, diese Bestände so zu bewirtschaften, dass der höchstmögliche Dauerertrag erzielt wird, während gleichzeitig Güter und Leistungen aus den lebenden aquatischen Ressourcen für die jetzigen und die künftigen Generationen erhalten bleiben. Es wurde viel erreicht. In Übereinstimmung mit den Entschlüssen 61/105 und 64/72 der Vereinten Nationen haben beide regionalen Fischereiorganisationen, die Kommission für die Fischerei im Nordostatlantik und die Organisation für die Fischerei im Nordwestatlantik, Fanggebiete für die Grundschieppnetzfisherei gesperrt. Dabei geht es nicht nur darum, die langfristige Nachhaltigkeit der Tiefseefischbestände zu sichern, sondern auch um den Schutz empfindlicher Meeresökosysteme, einschließlich Schwämmen und Korallen. Doch dies sollte weiter vorangetrieben werden. Die Bewirtschaftung einzelner Arten muss durch Langzeitpläne für mehrere Arten ersetzt werden, in denen das Ökosystem als Ganzes Berücksichtigung findet. Die Mitgliedstaaten am Atlantik müssen die Chancen zur Regionalisierung, die durch die Reform der Gemeinsamen Fischereipolitik geschaffen werden, nutzen, um technische

⁷ Siehe insbesondere ABl. L 164 vom 25.6.2008, S. 19, Artikel 1 Absatz 3: Im Rahmen der Meeresstrategien wird ein Ökosystem-Ansatz für die Steuerung menschlichen Handelns angewandt.

⁸ Siehe z. B. Erwägungsgründe 39 und 40 der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie sowie Erwägungsgrund 8 und Artikel 2 Absatz 4 der vorgeschlagenen Verordnung für die GFP.

⁹ Ohne die Nordsee

¹⁰ Reform der Gemeinsamen Fischereipolitik, KOM(2011) 417.

Maßnahmen für den Atlantik zu ergreifen. Die Kommission hat vor, einen angemessenen Rahmen vorzuschlagen, sobald die GFP-Reform in Kraft ist.

- Aquakulturen können die Nachfrage nach gesunden und nachhaltig produzierten Fischereierzeugnissen in der EU über das Niveau, das der Fischfang bieten kann, hinaus befriedigen. Die sauberen Küstengewässer des Atlantik, die durch starke Gezeiten gereinigt werden, bieten eine Möglichkeit, diese Nachfrage zu stillen, auf dem globalen Markt wettbewerbsfähig zu bleiben und dabei auch der Umwelt gerecht zu werden. Allerdings ist eine weitere Ausbreitung derzeit durch Platzmangel an der Atlantikküste begrenzt. Während die andauernde Forschung, neue Technologien und innovative Techniken der Industrie ermöglichen werden, sich weiter von den Küsten zu entfernen, sollte bei allen Genehmigungsverfahren von Anfang an die Möglichkeit der gemeinsamen Raumnutzung mit anderen Infrastrukturen wie Offshore-Windkraftanlagen berücksichtigt werden. Mit der Strategie muss daher die Raumplanung als Instrument zur Umsetzung des Ökosystemansatzes im atlantischen Raum gefördert werden. Ein solches Vorgehen sollte die Kohärenz, Verbindung und Widerstandskraft von Meeresschutzgebieten im Atlantik in Einklang mit dem EU-Aktionsplan zum Artenschutz stärken.

Durch EU-Instrumente für eine integrierte Meerespolitik und territoriale Zusammenarbeit werden bereits Pilotprojekte zur Raumplanung und Bewirtschaftung der Küstengebiete im Atlantik unterstützt. Die Europäische Kommission prüft derzeit Möglichkeiten für ein strukturierteres Konzept für diese Mechanismen, das den Mitgliedstaaten am Atlantik und Interessenvertretern die Umsetzung des Ökosystemansatzes ermöglicht.

- Schließlich steuern die atlantischen Meeresströmungen Veränderungen in den Land- und Meeresökosystemen Europas. Die Vorhersage künftiger Klimaveränderungen in Europa und die Anpassung an diese Veränderungen wird daher nie möglich sein, ohne dass wir den Atlantik besser verstehen. Dafür sind zukunftsfähige Systeme zur Beobachtung wesentlicher Variablen der Meere aus dem Weltraum und von See erforderlich. Europäische und nordamerikanische Partner beteiligen sich am Argo-Programm, in dessen Rahmen bereits eine Flotte von 900 Floats ausgebracht wurde, die ständig die Temperatur und den Salzgehalt im nördlichen Atlantik messen. Die Kommission hat vor, die Möglichkeiten zu prüfen, wie sie dieses Meeresbeobachtungssystem unterstützen kann und wie es – in Zusammenarbeit mit Partnern – auf größere Tiefen sowie auf biogeochemische als auch physikalische Parameter ausgeweitet werden kann.

2.2. Verringerung des CO₂-Ausstoßes in Europa

Da der Klimaschutz Bestandteil aller EU-Politiken ist, muss die Strategie auf die folgenden Elemente ausgerichtet sein:

- Die Winde über dem Atlantik wehen stärker als über anderen Meeren, die Europas Küsten umspülen. Dies bietet nicht nur saubere Energie, sondern kann auch dazu beitragen, die Abhängigkeit von fernen Quellen fossiler Brennstoffe zu verringern. Windkraftanlagen gehören zum Strategieplan für Energietechnologie der EU. Bereits jetzt werden sie vermehrt vor der Küste

(offshore)¹¹ angesiedelt, um die stärkeren Winde zu nutzen und die Auswirkungen auf die Landschaft zu reduzieren. Die Ausweitung von Offshore-Windparks im Atlantik wird den Häfen, von denen aus sie gewartet werden, wichtige wirtschaftliche Impulse geben. Bis 2020 könnten rund 20 % der installierten Offshore-Windenergiekapazität Europas im Atlantikbecken stehen.

- Auch das Potenzial der mächtigen Wellen und der starken Gezeiten des Atlantik muss genutzt werden. Durch ihre Vorhersagbarkeit kann die Gezeitenenergie die fluktuierende Energie aus Wind ergänzen. Inseln können einen höheren Anteil ihrer Energie von See erhalten. Allerdings wird der Einsatz von erneuerbarer Offshore-Energie in großem Rahmen nur dann erfolgreich sein, wenn die entsprechenden Netzanschlüsse die Verbindung zwischen Haupterzeugungszentren und den Verbrauchern sichern. Im Dezember 2010 haben zehn europäische Länder vereinbart, ein Offshore-Stromnetz in der benachbarten Nordsee einzurichten. In ihren neuen Leitlinien für die Umsetzung von Europas Energieinfrastrukturen wird die Kommission vorschlagen, dass die Irische See mit Nord- und Ostsee in einem „Offshore-Netz der nördlichen Meere“ zusammengefasst wird, das als „vorrangige Energieinfrastruktur“ betrachtet wird. Dadurch wird die Erteilung von Genehmigungen beschleunigt.

Die Kommission beabsichtigt, wie vom Rat gefordert¹², Synergien zwischen der europäischen Energiepolitik und der integrierten Meerespolitik zu prüfen, um mehr Energiegewinnung aus dem Meer, insbesondere Wellen-, Gezeiten- und Strömungsenergie sowie Meereswärmeleistung, auch im Atlantik zu fördern.

- Änderungen im Seeverkehr werden ebenfalls zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes im Atlantik beitragen.

Unter Federführung der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation sind derzeit Verhandlungen zur Verminderung der Treibhausgasemissionen des internationalen Seeverkehrs im Gange. Durch die Annahme des Energieeffizienz-Index für den Schiffbau werden die Emissionen von nach 2013 gebauten Schiffen reduziert. Neben der Förderung energieeffizienterer Schiffe könnten die Emissionsziele auch die Routenführung des Schiffsverkehrs im Atlantik beeinflussen. In der Strategie für den Atlantik muss sich widerspiegeln, wie der Schiffsverkehr im Atlantik unter den Bedingungen eines höheren Verkehrsaufkommens und geringerer CO₂-Emissionen funktionieren würde.

Eine Frachtverlagerung vom Straßen- auf den Seeverkehr wird ebenfalls Emissionen verringern. Im Einklang mit dem kürzlich veröffentlichten Weißbuch zum Verkehr sind Maßnahmen im Gange, mit denen der Schiffsverkehr in Europas Verkehrsnetz eingebunden werden soll. Keiner der europäischen Megahäfen, aber eine ganze Reihe wichtiger kleinerer Häfen liegt am Atlantik. Die EU-Projekte im Rahmen der

¹¹ KOM(2008) 768 vom 13.11.2008.

¹² Rat Allgemeine Angelegenheiten, 16. November 2009.

„Hochgeschwindigkeitsseewege“ leisten durch bestehende Strecken zwischen Bilbao und Zeebrugge und Sines und La Spezia sowie eine neue Strecke zwischen Gijón und Saint-Nazaire, die bald ausgebaut wird, um ein höheres Verkehrsaufkommen bewältigen zu können, einen Beitrag. Eine Strecke zwischen Nantes-Saint-Nazaire und Vigo ist in der Planung und soll zu einem späteren Zeitpunkt bis nach Le Havre und Algeciras ausgebaut werden. Zwischen Brest und Leixões sollte eine Linie im Jahr 2014 den Betrieb aufnehmen. Regionalbehörden im atlantischen Raum erwägen derzeit eine Weiterentwicklung multimodaler Transportkorridore im Rahmen des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T). Weitere EU-Maßnahmen zur Verbesserung der Effizienz des Kurzstreckenseeverkehrs im Atlantik umfassen die Umsetzung des „Europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen“¹³ und des Pilotprojekts „Blauer Gürtel“, mit dem der Verwaltungsaufwand wie z. B. durch Zollverfahren für den Frachtverkehr innerhalb der EU verringert werden soll. Die Kommission wird bis 2012 die erzielten Fortschritte beurteilen. Aus Gesprächen zum Thema Seeverkehr mit der US-Seefahrtverwaltung ist eine Vereinbarung über die Zusammenarbeit im Kurzstreckenseeverkehr hervorgegangen, die 2011 unterzeichnet wurde. Ergebnisse der Überlegungen von Regionalbehörden, der Zwischenbericht der Kommission und Erfahrungen aus der Zusammenarbeit mit anderen Seefahrtsbehörden werden in die Strategie für den Atlantik bei den Bemühungen einfließen, das Verkehrsaufkommen im Kurzstreckenseeverkehr zu erhöhen.

2.3. Nachhaltige Nutzung der natürlichen Ressourcen des atlantischen Meeresbodens

Bei dieser Strategie sollte der Schwerpunkt gezielt auf die folgenden Aspekte gelegt werden, um eine nachhaltige Nutzung der natürlichen Ressourcen des atlantischen Meeresbodens zu entwickeln:

- In der kürzlich veröffentlichten Mitteilung der Kommission „Grundstoffmärkte und Rohstoffe: Herausforderungen und Lösungsansätze“¹⁴ wird betont, dass verstärkt in Europas Naturvermögen investiert werden muss, während gleichzeitig sichergestellt wird, dass Mineralien unter sicheren Bedingungen für Umwelt und Arbeitskräfte gewonnen werden. Im Jahr 2010 nahm die Internationale Meeresbodenbehörde Verordnungen zur Prospektion und Exploration polymetallischer Knollen¹⁵ an und erteilte im Juli 2011 eine Genehmigung für die Prospektion eines Gebiets nördlich des mittelatlantischen Rückens. Die Bemühungen der aktuellen Vertragspartner zusammen mit der Behörde sind hauptsächlich auf geografische und ökologische Langzeitstudien ausgerichtet, die anders als die kommerzielle Exploration aus staatlichen Mitteln finanziert werden. Die im Rahmen der Leitinitiative „Innovationsunion“ der Strategie Europa 2020¹⁶ von der Kommission geplante Partnerschaft für Rohstoffe wird die Förderung von Forschung und Innovation für den nachhaltigen Zugang zu Meeresrohstoffen beinhalten.

¹³ KOM(2009) 10, Januar 2009

¹⁴ KOM(2011) 25, Februar 2011.

¹⁵ ISBA/6/A/18, Anhang

¹⁶ KOM(2010) 546 endg.

- Meeresforschungsinstitute dies- und jenseits des Atlantik können unser Verständnis dessen, was die reiche biologische Vielfalt der Ozeane zu Nahrungsmitteln, Brennstoffen und Medikamenten beitragen kann, ohne die Funktion der Ökosysteme zu stören, vertiefen. Sie arbeiten immer häufiger zusammen. Die fünf EU-Mitgliedstaaten am Atlantik und weitere EU-Mitgliedstaaten sowie Norwegen und Island arbeiten bereits in der Koordinierungsmaßnahme SEAS-ERA¹⁷ des Siebten Rahmenprogramms¹⁸ zusammen und bereiten derzeit eine neue Initiative für die gemeinsame Planung unter dem Titel „Intakte und fruchtbare Meere und Ozeane“¹⁹ vor, um die Arbeit zwischen nationalen Meeresforschungsprogrammen aufzuteilen. Zwar ist es schwierig, transatlantische Partnerschaften zu bilden, weil der richtige Zeitpunkt für die Fördermöglichkeiten abgepasst werden muss, doch die Kommission wird sich bemühen, Regelungen festzulegen, die Organisationen dies- und jenseits des Atlantik die Beteiligung an gemeinsamen Projekte ermöglichen.
- Der Zugang zu Daten von Forschungsinstituten und anderen öffentlichen Stellen war in der Vergangenheit nicht immer einfach. Mit der EU-Initiative „Meereskenntnisse 2020“²⁰ werden Unternehmen und Naturschutzbehörden unterstützt, indem sie eine zentrale Anlaufstelle für harmonisierte Meeresdaten zu den Meeresbecken bietet und so die Kosten für die Datenzusammenstellung, die für den Entwurf, Bau und Betrieb einer Küsten- oder Offshore-Infrastruktur erforderlich sind, verringert. Die Freigabe dieses Schatzes an Meeresdaten wird nicht nur bestehende Geschäftsprozesse wettbewerbsfähiger machen, sondern auch die Innovation stimulieren, indem zuvor ausgeschlossenen Forschern und kleinen Unternehmen Zugang zu den Daten gewährt wird. Die Bemühungen der EU sollen auch zu globalen Open-Access-Initiativen wie GEBICO²¹ und OneGeology²² beitragen. Die Strategie sollte die Möglichkeiten reflektieren, die diese Entwicklungen für den atlantischen Raum eröffnen.

2.4. Reaktion auf Bedrohungen und Notfälle

Die EU muss auf Bedrohungen und Notfälle im Atlantik vorbereitet sein, ob nun Unglücke, Naturkatastrophen oder kriminelle Handlungen der Auslöser sind. Die folgenden Aspekte sind Prioritäten für den atlantischen Raum:

- Durch die Annahme wichtiger Maßnahmen zur Sicherheit im Seeverkehr, zuletzt des dritten Pakets „Seeverkehrssicherheit“ im Jahr 2009²³, hat sich das Risiko von Schiffsunfällen reduziert. Die Übereinkommen von Bonn und

¹⁷ SEAS-ERA: Towards Integrated Marine Research Strategy and Programmes – <http://www.seas-era.eu>

¹⁸ Das Hauptinstrument der EU für die Finanzierung von Forschung und Technologieentwicklung

¹⁹ <http://www.jpi-oceans.eu>

²⁰ Mitteilung der Kommission „Meereskenntnisse 2020: Meeresbeobachtung und Meeresdaten für intelligentes und nachhaltiges Wachstum“ (KOM(2010) 461, 8.9.2010).

²¹ General bathymetric chart of the Oceans

²² Eine internationale Initiative der geologischen Untersuchungen der Welt, die im Jahr 2007 ins Leben gerufen wurde, um zum „Internationalen Jahr des Planeten Erde“ beizutragen.

²³ Verordnungen vom 23. April 2009 (ABl. L 131 vom 28.5.2009) und folgende einschlägige Richtlinien.

Lissabon²⁴ haben die Koordination zwischen Mitgliedstaaten beim Katastrophenschutz auf See vorangetrieben. Infolge der Pariser Vereinbarung werden jährlich über 24 000 Schiffsinspektionen durchgeführt. Dennoch sind Unfälle nach wie vor möglich, und die Atlantikküste bleibt weiterhin durch Naturereignisse wie Stürme, ähnlich dem, der im Jahr 2010 in der Vendée wütete, gefährdet. Der Klimawandel in Verbindung mit anderen menschlichen Einflüssen auf das Meer bedeutet, dass wir uns in Zukunft nicht von unserem Verhalten in der Vergangenheit leiten lassen dürfen. Wir müssen stets auf alles gefasst sein.

Die ersten Stunden einer Katastrophe sind entscheidend, und bei Ereignissen mit lokalen Auswirkungen ist Hilfe von den Nachbarn erforderlich. Entsprechende Instrumente müssen vorhanden sein, bevor Stürme, Erdbeben, Tsunamis, Nuklearunfälle, Invasionen fremder Arten oder Ölverschmutzungen auftreten. Um früh gewarnt zu sein, müssen die Meere ständig überwacht, Informationen schnell übermittelt, die Notdienste koordiniert und Experten mobilisiert werden. Die Kommission ist führend an Arbeiten zu Präventions- und Bereitschaftsmaßnahmen beteiligt, einschließlich einer Risikomanagementstrategie²⁵, die Bedrohungs- und Risikobewertungsmethoden mit der Entscheidungsfindung und der Entwicklung von Szenarien für grenzübergreifende Katastrophen verbindet. Im Falle eines schweren Notfalls erleichtert der EU-Katastrophenschutzmechanismus die Koordinierung und den Transport von Hilfe und Hilfsgütern der Mitgliedstaaten und der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA). Akkurate Vorhersagen zur Lage auf See auf Grundlage des Meereskerndienstes des Programms zur globalen Umwelt- und Sicherheitsüberwachung können dazu beitragen. Dieser Dienst liefert separate Vorhersagen für das Nordwestschelf und das Gebiet der Iberischen Halbinsel und des Golfs von Biskaya. Nationale und regionale Behörden, die für den Schutz der Atlantikküste und der dort lebenden Menschen zuständig sind, sollten Projekte zur Prüfung der Bereitschaft im Rahmen des EU-Programms für territoriale Zusammenarbeit in Erwägung ziehen und sich aktiv in den EU-Katastrophenschutzmechanismus einbringen.

- Der Atlantik hält Europas Handel in Gang. Europas Versorgungssicherheit muss absolut gegeben sein, doch der Waffen-, Menschen- und Drogenhandel muss aufhören. Auf die Volkswirtschaften der EU und der USA entfällt rund die Hälfte des globalen BIP und nahezu ein Drittel des weltweiten Handelsaufkommens. Im Juni 2011 haben diese beiden Partner vereinbart, ihre jeweiligen Standards gegenseitig anzuerkennen, um ordnungspolitische Engpässe für den Handel zu vermindern und gleichzeitig die Sicherheit der transatlantischen Verbindung zu gewährleisten. Für andere wichtige Seewege wird die Strategie des Kapazitätsaufbaus in den Küstenstaaten verfolgt. Derzeit wird eine Bedarfsanalyse durchgeführt, um festzustellen, welche Maßnahmen

²⁴ Das Übereinkommen von Lissabon legt die Umsetzung des internationalen Aktionszentrums für die Reaktion auf Verschmutzungsereignisse im Nordostatlantik (International Action Centre for Pollution Incidents Response in the north-east Atlantic – CILPAN) fest.

²⁵ Richtlinien zur Bewertung und Kartierung von Risiken im Bereich des Katastrophenschutzes (SEK(2010) 1626).

im Rahmen des Stabilitätsinstruments Piraterie, Raubüberfälle auf See und Geiselnahmen im Golf von Guinea verringern können.

Das SafeSeaNet der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs bietet bereits eine Integration obligatorischer Schiffsmeldungen und Zugang zu den Signalen ihres automatischen Schiffsidentifizierungssystems (AIS), die von Küstenstationen aufgefangen werden. Fischereifahrzeuge werden mit Hilfe des Schiffsortungssystems verfolgt, und das System zur Fernidentifizierung und -verfolgung von Schiffen ermöglicht die Überwachung aller Passagier- und Frachtschiffe über 300 Tonnen innerhalb von 1000 Seemeilen vor der europäischen Küste. Die Verfolgung von Schiffen in noch größerer Entfernung wurde mit anderen Technologien²⁶ ebenfalls gezeigt. Allerdings haben die Stellen, die Bedrohungen wie Schmuggel, illegale Fischerei oder widerrechtlichen Handel bekämpfen, nach wie vor keinen Zugang zur gesamten Palette der Möglichkeiten, da Vereinbarungen über den Datenaustausch zwischen unterschiedlichen Behörden noch nicht voll in Kraft sind. Die Regionen am Atlantik werden daher von den laufenden Maßnahmen auf EU-Ebene profitieren, mit denen die Entwicklung einer gemeinsamen Informationsanwendung (CISE) gefördert wird, die Systeme wie das Europäische Grenzkontrollsystem (EUROSUR) und das SafeSeaNet-System zum Informationsaustausch über illegale Migration und grenzüberschreitende Kriminalität miteinander verbindet. Informationsaustausch ist kein rein EU-internes Problem. So kamen z. B. die Vereinigten Staaten und die Europäische Union im September 2011 überein, Informationen über illegale, unregulierte und ungemeldete Fischerei auszutauschen. Der Schwerpunkt der atlantischen Strategie muss auf der maximalen Nutzung des Austauschs liegen.

2.5. Sozial integratives Wachstum

Zwar gibt es erhebliche Unterschiede entlang der Atlantikküste, jedoch müssen viele Gemeinden einen Rückgang der Beschäftigung in der Fischerei und im Schiffsbau, die Abwanderung des Massentourismus in sonnigere Gefilde und die Tendenz älterer Menschen, die Küste für den Ruhestand zu wählen, bewältigen. Die Herausforderung besteht darin sicherzustellen, dass an der Küste neue hochwertige Arbeitsplätze geschaffen werden und dass diejenigen, die in der neuen Wirtschaft eine Beschäftigung suchen, über die richtigen Fähigkeiten für diese Arbeitsplätze verfügen.

- Eine größere gegenseitige Anerkennung von Ausbildung, einschließlich der neuen Generation von Meereswissenschaftlern²⁷, Umschulung und beruflichen Qualifikationen ist erforderlich, um das maritime Know-how zu erhalten und die Attraktivität maritimer Berufe wiederherzustellen. Die Erfahrung von Menschen aus maritimen Berufen im Ruhestand muss besser genutzt und junge Menschen müssen für Karrieren im maritimen Bereich begeistert werden. Der Dialog mit den Sozialpartnern über die Arbeitsbedingungen von Fischern und Seeleuten sollte fortgesetzt werden. Die Kommission hat begonnen, die

²⁶ z. B. mit Hilfe von Satelliten, die die Signale der automatischen Schiffsidentifizierungssysteme empfangen

²⁷ Europäischer Tag der Meere 2010, Workshop „Towards a European Young Marine Scientists and Technologist Forum“: www.eurocean.org/euymast/

Richtlinie über die Anerkennung von Berufsqualifikationen aus dem Jahr 2005 zu bewerten. Die Ergebnisse der Bewertung werden in ein Grünbuch, das im Jahr 2011 vorgelegt wird, sowie in die für 2012 geplante Überarbeitung der Richtlinie einfließen. Die Strategie sollte darauf abzielen, Beiträge aus der maritimen Wirtschaft bei diesen Bemühungen zu berücksichtigen.

Durch eine regionale Bündelung von maritimer Wirtschaft und Lehreinrichtungen können qualifizierte Arbeitskräfte und die Förderung der Arbeitskräftemobilität innerhalb der Sektoren gesichert werden. Die Offshore-Industrie in Brest profitiert beispielsweise von der Nähe der maritimen Lehr- und Forschungseinrichtungen. Und durch die SmartOcean-Initiative des Irish Marine Institute werden multinationale IT-Unternehmen und kleine Unternehmen an der Entwicklung hochwertiger Produkte für die maritime Industrie beteiligt. Das Aufkommen neuer Kommunikationstechnologien bedeutet, dass eine kritische Masse an Unternehmen und Forschern an geografisch getrennten Standorten virtuelle Cluster einrichten können. Die Strategie sollte schwerpunktmäßig die Entwicklung solcher Cluster durch Projekte für territoriale Zusammenarbeit fördern.

- Ein anspruchsvoller Tourismus²⁸ kann zur Regeneration einiger Gebiete entlang der atlantischen Küste beitragen, muss aber ganzjährig und nicht nur im Sommer Gäste anlocken, um hochwertige Arbeitsplätze zu tragen. Die raue natürliche Schönheit, reiche biologische Vielfalt, traditionelle Fisch- und Meeresfrüchteküche und die keltische Kultur stehen als Kapital bereit. Der Wassersport ist eine wichtige Einnahmequelle und bietet hochwertige Arbeitsplätze, allerdings herrscht an der Atlantik-Küste ein großer Mangel an Liegeplätzen vor allem für große Sportboote. Das spektakuläre Wachstum der Kreuzfahrtindustrie anderswo hat den Atlantik bisher noch nicht erreicht. Die Strategie für den Atlantik sollte Entwicklungsmöglichkeiten in diesem Bereich umfassen.

3. EU-INSTRUMENTE

EU-Legislativinstrumente mit wichtigen Auswirkungen auf die Meere, die beträchtliche lokale Autonomie ermöglichen, befinden sich in einem frühen Reifestadium und Finanzierungsinstrumente für den EU-Programmplanungszeitraum 2014-2020 sind in der Vorbereitung. Die Programmplanungsbeschlüsse werden jetzt getroffen und werden sich bald in diesem Zeitraum auswirken. Daher ist es wichtig, dass Interessenvertreter am Atlantik bereit sind, diese Instrumente einzusetzen, um die hier aufgezeigten Herausforderungen zu bewältigen. Die wichtigsten Instrumente sind:

- ein gemeinsamer strategischer Rahmen für Strukturfondsmittel, mit dem die Ziele und Vorgaben von Europa 2020 in Schlüsselmaßnahmen umgesetzt und auf Bereiche wie Energie und Umwelt konzentriert werden. Darin werden Schlüsselmaßnahmen bestimmt, die in Bezug auf Leitzielvorgaben und Vorreiterinitiativen erforderlich sind. Der gemeinsame strategische Rahmen

²⁸ KOM(2010) 352 vom 30.6.2010

wird Maßnahmen im Rahmen des Kohäsionsfonds, des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, des Europäischen Sozialfonds, des Europäischen Meeres- und Fischereifonds und des Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums umfassen. Er wird Verbindungen mit anderen EU-Instrumenten wie z.B. mit Programmen für Forschung, Innovation, lebensbegleitendes Lernen und Netzwerken und Mechanismen zu deren Koordinierung bestimmen;

- das Programm „Horizont 2020“ – ein gemeinsamer strategischer Rahmen für Forschung, Innovation und technologische Entwicklung – das stark mit nationalen Forschungsprogrammen verbunden sein wird, um Spitzenleistungen zu fördern, gesellschaftliche Herausforderungen zu bewältigen und die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Forschung, technologische Entwicklung und Innovation können nachhaltige Wachstumschancen schaffen, die den relativen Rückgang der traditionellen maritimen Wirtschaft kompensieren. Das laufende Projekt SEAS-ERA setzt spezifische Prioritäten für das atlantische Becken, die in die Arbeitsprogramme des neuen Rahmenprogramms einfließen können;
- eine reformierte Gemeinsame Fischereipolitik. Die Kommission hat ein Programm mit ehrgeizigen Zielen für die Regionalisierung und Vereinfachung vorgeschlagen²⁹. Zwar verbleiben Schlüsselentscheidungen zu Vorgaben, Zielen, gemeinsamen Mindeststandards, Ergebnissen und Umsetzungsfristen auf EU-Ebene, doch sollten die Mitgliedstaaten den Raum haben, unter Aufsicht der Kommission und unter voller Einhaltung des EU-Rechts weitere Bestandsbewirtschaftungsmaßnahmen zu beschließen. Die Mitgliedstaaten entlang des Atlantik haben diese Dezentralisierung begrüßt und erwarten, dass sie zu einer Bestandsbewirtschaftung führen wird, mit der schneller und effizienter auf wechselnde ökologische oder wirtschaftliche Bedingungen reagiert werden kann;
- die Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie³⁰, mit der ein Rahmen eingerichtet wird, um bis spätestens 2020 einen guten Umweltzustand der Meeresumwelt zu erreichen oder zu erhalten. Der gute Umweltzustand wird auf Ebene der Meeresregion³¹ bestimmt, so dass die Küstenstaaten bei der Definition, Überwachung und Bewertung des guten Umweltzustands zusammenarbeiten müssen;
- die meerespolitischen Vorreiterinitiativen zur Meeresüberwachung, zum Wissen über die Meere und zur maritimen Raumplanung. Durch sie werden Standards auf EU-Ebene geschaffen, sie werden jedoch auch spezifische Maßnahmen für den Atlantik umfassen. Beispielsweise umfasst die Verbesserung des Wissens über die Meere separate „Kontrollpunkte“, an denen Lücken, Überschneidungen und Prioritäten in Bezug auf

²⁹ KOM(2011) 417

³⁰ Richtlinie 2008/56/EG vom 17. Juni 2008

³¹ Gemäß Artikel 4 ist die Meeresregion Nordostatlantik in die folgenden Unterregionen unterteilt: i) erweiterte Nordsee, einschließlich Kattegat und Ärmelkanal; ii) Keltische Meere; iii) Biskaya und Iberische Küste; iv) im atlantischen Ozean: die makaronesische biogeografische Region, die die Meeresgewässer um die Azoren, Madeira und die Kanarischen Inseln umfasst.

Überwachungsprogramme für den Golf von Biskaya, die Keltischen Meere, die Iberische Küste und Makaronesien bestimmt werden;

- außenpolitische Instrumente wie der Europäische Entwicklungsfonds (EEF) und das Programm für kritische Seeverkehrswege, um Drittländer in den Schutz des atlantischen Schiffsverkehrs einzubinden, aber auch internationaler (durch die Internationale Seeschiffahrtsorganisation) und bilateraler Dialog mit Partnern im atlantischen Raum;
- Forschung, Pilotprojekte, Dialoge, Partnerschaften und Investitionen müssen innerhalb von strategischen und programmatischen Vorschlägen in diesem Rahmen Priorität erhalten, um das wirksamste Paket zum Schutz des Atlantik zu schnüren.

4. DURCHFÜHRUNG DER STRATEGIE

Die Strategie für den Atlantik wird nicht allein mit Maßnahmen der EU-Organe funktionieren. Sie erfordert das Engagement von Mitgliedstaaten, Regionen, lokalen Behörden und der Privatwirtschaft sowie von Denkfabriken. Daher beruht die Entwicklung der Strategie für den atlantischen Raum auf der folgenden Methodik:

- Aufbau auf dem aktiven Engagement und der Initiative der Mitgliedstaaten am Atlantik, der Regionen und anderer Akteure bei der Gestaltung und Durchführung von Maßnahmen, einschließlich Beiträge von lokalen Aktionsgruppen. Diese Gruppen setzen sich aus öffentlichen und privaten Partnern zusammen, die gezielt durch den Europäischen Fischereifonds und den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums gefördert werden, um Investitionen durch die EU zu bestimmen. Mit diesem auf Selbsthilfe angelegten „Bottom-up-Ansatz“ wurden den Kommunen die Mittel zur Verfügung gestellt, um neue wirtschaftliche Tätigkeiten in Bereichen zu entwickeln, in denen die traditionellen Möglichkeiten rückläufig sind. Dies sollte mit der neuen Strukturförderung nach 2013 weitergeführt werden;
- Förderung der internationalen Zusammenarbeit bei Themen wie Überwachung, Datenaustausch, Bewertung des Zustands der Meere, Forschung, Verringerung von Emissionen und Verschmutzung durch Schiffe, sichere und zuverlässige Navigation, Hafensicherheit, Bekämpfung der Piraterie und der illegalen, unregulierten und ungemeldeten Fischerei;
- Annahme eines Aktionsplans für die Strategie bis Ende 2013, in dem bestimmte für eine Förderung empfohlene Projekte und Maßnahmen festgelegt werden;
- „smart Governance“ bei der Umsetzung der Strategie, aufbauend auf bestehenden Strukturen.

Die Instrumente zur Umsetzung der Strategie sind:

- verbesserte Zusammenarbeit – Sitzungen, Konferenzen, Workshops, Online-Diskussionsforen und Informationsseiten;

- gezielte Maßnahmen im Rahmen bestehender Vereinbarungen und Strukturen wie dem OSPAR-Übereinkommen, regionalen Fischereiorganisationen und der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation;
- eine strategische Kombination aus den in Abschnitt 3 definierten Finanzierungs- und Rechtsinstrumenten der EU, um die Ziele für den Atlantik zu erreichen.

Zunächst wird ein Atlantik-Forum eingerichtet, durch das sich die Mitgliedstaaten, das Parlament, die regionalen Behörden, die Zivilgesellschaft und die Vertreter bestehender und neu entstehender Industrien einbringen können. Das Forum wird auch eine Reihe von Workshops zu den oben skizzierten Herausforderungen und Chancen sowie eine Denkfabrik, die Optionen für die Erreichung der Ziele aufzeigen soll, umfassen. Das Forum soll seine Arbeit im Jahr 2012 aufnehmen und im Jahr 2013 aufgelöst werden.