



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 11.9.2012
COM(2012) 491 final

**VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE RAAD,
HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ VAN
DE REGIO'S**

Voortgang van het geïntegreerd maritiem beleid van de EU

{SWD(2012) 255 final}

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE RAAD, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ VAN DE REGIO'S

Voortgang van het geïntegreerd maritiem beleid van de EU

1. INLEIDING

De zeeën en oceanen van Europa zijn een rijke en vaak onderschatte bron van innovatie, groei en werkgelegenheid. Ze leveren waardevolle ecosysteemdiensten en hulpbronnen waarvan alle mariene activiteiten afhankelijk zijn. Sinds de totstandbrenging van het Geïntegreerd Maritiem Beleid (GMB) in 2007 wordt beoogd om middels dit beleid de duurzame ontwikkeling van de Europese maritieme economie te verbeteren en het maritieme milieu beter te beschermen door sector- en grensoverschrijdende samenwerking tussen alle maritieme spelers te faciliteren.

Vijf jaar later is het economische klimaat ingrijpend veranderd. Met de Europa 2020-strategie probeert de EU de Europese economie weer op de rails te krijgen en voor werkgelegenheid, concurrentievermogen en sociale cohesie te zorgen. Het potentieel voor groei in de maritieme economie is een kans die Europa als maritiem continent niet mag laten liggen. Sinds 2009 heeft de EU belangrijke zeegerelateerde beleidsinitiatieven ontplooid om het Europese concurrentievermogen te versterken. Door dubbele uitgaven en inspanningen te voorkomen en de duurzame ontwikkeling van maritieme bedrijvigheid te bevorderen, heeft het GMB de Europese economie en de maritieme sectoren in de lidstaten concrete voordelen gebracht.

Omdat er in Europa wordt bespaard op de overheidsuitgaven, is het cruciaal met beperkte middelen maximale resultaten te boeken. Door samenwerking worden activiteiten op zee kostenefficiënter en wordt het gebruik van gegevens geoptimaliseerd. Aangezien er elke dag nieuwe vormen van gebruik van de zee worden ontwikkeld, is het essentieel dat de lidstaten stabiele planningssystemen opzetten die langetermijninvesteringen en grensoverschrijdende samenhang stimuleren.

Het innovatiepotentieel van investeringen in onderzoek moet ten volle worden benut ten voordele van de maritieme economie. De EU-strategie voor marien en maritiem onderzoek heeft deze doelstelling helpen verwezenlijken. Met de kaderrichtlijn mariene strategie kunnen we onze zeeën en oceanen op duurzame wijze beheren. Duurzaamheid is een eerste vereiste voor de groei van de maritieme economie en stimuleert de ontwikkeling van geavanceerde technologieën die het concurrentievermogen van Europa op de lange termijn verbeteren.

In 2009 verwelkomden het Europees Parlement en de Raad het eerste voortgangsverslag over het GMB en verzochten zij de Commissie in 2012 de verdere ontwikkelingen te presenteren. In dit tweede verslag worden de vorderingen voorgesteld die tussen 2010 en 2012 zijn geboekt met het GMB en de op de maritieme sectoren gerichte beleidsplannen¹. Bovendien wordt de bijdrage van dit beleid aan de doelstellingen van de Europa 2020-strategie benadrukt aan de hand van een inventaris van de concrete verwezenlijkingen die helpen groei te creëren, het efficiënte gebruik van hulpbronnen te verhogen en overheidsmiddelen te besparen.

¹ Nadere bijzonderheden en referenties voor elk in het verslag vermeld initiatief vindt u in het bijgevoegde document SWD(2012)255 definitief.

2. DE BIJDRAGE VAN DE MARITIEME ECONOMIE AAN GROEI EN WERKGELEGENHEID

2.1. Blauwe groei

In september 2012 heeft de Commissie een mededeling vastgesteld over *Blauwe groei, kansen voor duurzame mariene en maritieme groei*. Bedoeling is met de lidstaten, regio's en alle belanghebbenden een gemeenschappelijk initiatief te ontplooien om het potentieel van de blauwe economie aan te boren.

In een studie van de Commissie uit 2010 is een aantal gemeenschappelijke knelpunten vastgesteld: het ontbreken van de nodige vaardigheden, te weinig toegang tot durfkapitaal, gefragmenteerde mariene gegevens, milieuproblemen en moeizame planningsprocessen. In de lidstaten lopen acties om het gebrek aan vaardigheden te verhelpen, bijvoorbeeld door samenwerkingsverbanden tussen het bedrijfsleven en het onderwijs aan te moedigen. De gegevens- en planningskwesaties worden aangepakt via initiatieven in het kader van het geïntegreerd maritiem beleid. Bepaalde sectoren vereisen echter een gerichtere aanpak. Daarom zijn vijf gebieden met groeipotentieel – maritiem en kusttoerisme, energie uit hernieuwbare oceanische bronnen, mariene minerale hulpbronnen, aquacultuur en blauwe biotechnologie – grondiger geanalyseerd om extra maatregelen voor te stellen die nodig zijn om voor meer groei en banen te zorgen.

2.2. Vervoer over zee

Om wereldwijd te kunnen concurreren, kan de Europese economie onmogelijk zonder zeevervoer. In 2011 heeft de Commissie een *witboek inzake vervoer* aangenomen. Daarin worden de oogmerken van de zeevervoersstrategie tot 2018 nader uiteengezet: het vermogen om kostenefficiënte zeevervoersdiensten aan te bieden, het concurrentievermogen op lange termijn van de scheepvaartsector van de EU en de creatie van vervoersketens voor passagiers en cargo waarin de verschillende vervoersmodi naadloos op elkaar aansluiten.

Nadat in 2009 een mededeling over een *maritieme vervoersruimte zonder grenzen* was verschenen, is de richtlijn over meldingsformaliteiten voor schepen in 2010 in werking getreden. Door dit initiatief worden administratieve procedures vereenvoudigd en geharmoniseerd om het zeevervoer binnen de EU een krachtige impuls te geven.

In 2011 heeft de Commissie de *nieuwe richtsnoeren voor trans-Europese netwerken* voorgesteld om de rol van de snelwegen op zee als belangrijkste Europese corridors te verruimen. Via meerjarige oproepen speelt de Commissie een voortrekkersrol bij het verminderen van de milieu-impact van vervoer en het verhogen van de vervoersefficiëntie.

2.3. Energie

De Europese burgers, bedrijven en economie zijn afhankelijk van veilige, continu geleverde, duurzame en betaalbare energie. Dit draagt bij aan de doelstelling om het aandeel energie uit hernieuwbare bronnen uiterlijk in 2020 tot 20 % op te trekken. Offshorewindenergie is een prioriteit van het *strategisch plan voor energietechnologie* van de EU, waarmee het bedrijfsleven, de lidstaten en de Commissie een langetermijnaanpak voor de ontwikkeling en demonstratie van technologie uitwerken. Door het kaderprogramma voor onderzoek en het programma voor *intelligente energie* wordt verder ondersteuning geboden voor de ontwikkeling van technologie voor wind- en oceanenergie, die aanzienlijk bijdraagt aan groei in kustgebieden.

In 2011 heeft de Commissie richtsnoeren voorgesteld om regels vast te leggen voor de ontwikkeling en *interoperabiliteit van trans-Europese energienetwerken*. Er werden prioritaire corridors vastgesteld, waaronder het offshorenetwerk in de Noordzee en het interconnectieplan voor de energiemarkt in het Oostzeegebied.

2.4. Scheepsbouw

Met zijn sterke innovatie- en ontwerpcapaciteit heeft de Europese maritieme sector een strategische rol te spelen in het aanpakken van uitdagingen zoals klimaatverandering, luchtverontreiniging, energie-efficiëntie en de ontwikkeling van offshoreactiviteiten. Als een strategisch antwoord op de uitdagingen in de sector wordt met het initiatief *LeaderSHIP* het concurrentievermogen bevorderd in segmenten waar de EU op technologisch gebied een leiderspositie inneemt. Het initiatief wordt momenteel herzien om in te spelen op toekomstige kansen door de zeevaart te vergroenen en door te diversifiëren naar nieuwe bedrijfssectoren zoals offshorewindenergie.

De *kaderregeling inzake staatssteun aan de scheepsbouw* bepaalt welke soorten staatssteun zijn toegestaan voor scheepswerven. In december 2011 is een nieuwe kaderregeling vastgesteld, die geldig is tot eind 2013. Ze bevat specifieke bepalingen met betrekking tot zowel innovatiesteun en regionale steun voor de scheepsbouw als exportkredieten. Het toepassingsgebied is uitgebreid tot binnenschepen en drijvende en bewegende offshoreconstructies.

2.5. Visserij en aquacultuur

De EU-visserij heeft te lijden onder verschillende, onderling verbonden problemen. De visbestanden worden overbevist; de economische toestand van delen van de vloot is ondanks het hoge subsidieniveau kwetsbaar; werken in de visserijsector is onaantrekkelijk en tal van kustgemeenschappen die afhankelijk zijn van de visserij, verkeren in een preciaire situatie.

In juli 2011 heeft de Commissie een pakket initiatieven goedgekeurd, waaronder nieuwe wetgevingsvoorstellen, om het *gemeenschappelijk visserijbeleid* te hervormen. Ze beoogt hiermee de bouwstenen te leveren voor een duurzame visserij die het ecosysteem respecteert, en tegelijk te zorgen voor kwaliteitsvoedsel, florierende kustgemeenschappen, rendabele ondernemingen en aantrekkelijker en veiliger banen. Centraal in deze voorstellen staan langetermijnbeheer met duidelijke duurzaamheidsdoelstellingen voor de exploitatie van hulpbronnen en het stopzetten van verspillende praktijken. Ook wordt steun verleend om te zorgen voor betere gegevens ter onderbouwing van beleidskeuzen en voor betere handhaving en controle.

De overgang zal worden begeleid door gebruik te maken van het *Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij*, dat de duurzaamheid moet stimuleren, de prestaties van kleinschalige kustvisserijen moet verbeteren, de aquacultuur moet bevorderen, de schepping van banen in maritieme gemeenschappen moet ondersteunen en voor kostenefficiëntie in maritieme zaken moet zorgen.

3. GRENS- EN SECTOROVERSCHRIJDENDE SAMENWERKING MET HET OOG OP OPTIMALE GROEIOMSTANDIGHEDEN VOOR DE MARITIEME ECONOMIE

In het GMB is een coherente strategie vastgesteld om de duurzame ontwikkeling van de maritieme sectoren te verbeteren. Coördinatie is noodzakelijk om de toenemende impact van maritieme activiteiten op elkaar en op het milieu te beheersen, de veiligheid en beveiliging van de Europese burger te waarborgen en een tekort aan geschoolde arbeidskrachten te voorkomen.

3.1. De duurzame ontwikkeling van activiteiten aan de kust en op zee maximaliseren

Sectoren beconcurreren elkaar om ruimte en hulpbronnen in de zeegebieden. Verschillende vormen van gebruik van de zee zullen steeds meer met elkaar botsen en de vraag naar zeeruimte zal blijven toenemen, met name vanwege de opmars van nieuwe

offshoreactiviteiten. Omdat Europa een ernstige economische crisis doormaakt, zijn er instrumenten nodig die groei mogelijk maken door het naast elkaar bestaan van verschillende activiteiten te faciliteren en tegelijk de milieueffecten ervan te verminderen.

Maritieme ruimtelijk ordening (MRO) en geïntegreerd beheer van kustgebieden (GBKG) zorgen voor de efficiënte grens- en sectoroverschrijdende planning in mariene wateren en het efficiënte beheer van kustgebieden. Deze instrumenten zijn cruciaal om duurzaamheid te waarborgen, voor juridische voorspelbaarheid te zorgen en de kosten voor investeerders en exploitanten te verminderen, met name voor die welke actief zijn in grensoverschrijdende gebieden.

Er zijn vorderingen gemaakt bij de verwezenlijking van nationale GBKG-strategieën, maar uit verslagen die in 2011 van 16 EU-lidstaten zijn ontvangen, blijkt dat er grote verschillen bestaan. In 2011 is het *GBKG-protocol bij het Verdrag van Barcelona* in werking getreden en werd GBKG verplicht voor kustlidstaten in het Middellandse Zeegebied.

De Commissie treedt op als facilitator voor de ontwikkeling van een gemeenschappelijk kader voor MRO binnen de EU en heeft aangekondigd vóór het einde van 2012 met een *wetgevingsvoorstel inzake MRO en GBKG* te komen. Studies over de economische baten en de impact van MRO en GBKG, twee proefprojecten inzake grensoverschrijdende samenwerking en het Ourcoastplatform inzake beste praktijken voor GBKG hebben aan het voorstel bijgedragen.

3.2. De Europese burger en de maritieme sector beschermen tegen zeegerelateerde bedreigingen

Zowat 80 % van de buitenlandse handel van de EU verloopt over zee. Voor de groei van maritieme economische activiteiten zijn veilige en beveiligde omstandigheden vereist. Na het in 2010 vastgestelde routekaartproces werkt de Commissie nu aan een *gemeenschappelijke gegevensuitwisselingsstructuur (CISE)* voor het maritieme gebied van de EU. Deze zal de efficiëntie en de kosteneffectiviteit van *maritieme bewaking* verbeteren door passende, legale, beveiligde en efficiënte grens- en sectoroverschrijdende gegevensuitwisseling in de hele EU mogelijk te maken.

Deze werkzaamheden bouwen voort op het succes van twee proefprojecten, MARSUNO en BluemassMed. De totstandbrenging van CISE is een eerste stap op weg naar betere uitwisseling van gegevens tussen circa 400 sectorale autoriteiten in de hele EU. Het is ook een eerste stap op weg naar een betere coördinatie tussen sectorale activiteiten met betrekking tot maritiem vervoer, de bescherming van handelsschepen, defensietaken waarmee de marine is belast, de controle van illegale immigratie en douanecontrole, de preventie van illegale visserij en verontreiniging en het behoud van het mariene milieu.

Sinds 2009 vormen de EU en haar lidstaten een voorhoede bij de verbetering van de *maritieme veiligheid*. Bedoeling is niet-conforme scheepvaart te elimineren, passagiers en bemanningsleden te beschermen, ongevallen te voorkomen en het risico op milieuverontreiniging te verminderen. De tenuitvoerlegging van het *derde pakket maritieme veiligheid* uit 2009 heeft geleid tot een verbetering van de kwaliteit van onder de Europese vlag varende schepen, de door classificatiemaatschappijen verrichte werkzaamheden, de inspectie van vaartuigen in havens, de monitoring van het scheepvaartverkeer, het onderzoek naar ongevallen en de bescherming van slachtoffers.

De beveiliging van de *Europese maritieme grenzen* is een uitdaging voor de lidstaten. In 2011 heeft de Commissie de instelling van het *Europees grensbewakingssysteem* voorgesteld. De bedoeling is de controle van de buitengrenzen van de Schengenruimte te versterken en een mechanisme voor informatie-uitwisseling op te zetten waardoor de

grensbewakingsautoriteiten van de lidstaten het aantal illegale immigranten dat de EU binnenkomt en het verlies aan mensenlevens op zee kunnen verminderen.

3.3. Maritieme werkgelegenheid en carrièremobiliteit

In veel maritieme bedrijfstakken heerst een tekort aan mensen met de juiste kwalificaties, vaardigheden en ervaring. Er zijn acties ondernomen om aantrekkelijke maritieme carrières te ontwikkelen op basis van mobiliteit tussen sectoren en landen en anticipatie op toekomstige behoeften.

Na de vaststelling van de zeevervoersstrategie voor 2018 heeft de *taskforce maritieme werkgelegenheid en concurrentievermogen* in juni 2011 aanbevelingen gedaan, onder meer om de herziening van de uitsluiting van zeevarende werknemers van het toepassingsgebied van de EU-arbeidswetgeving te voltooien, om de richtlijn over de opleiding van zeevarenden te actualiseren en om de uitvoering van het IAO-verdrag betreffende maritieme arbeid te waarborgen.

Op 21 mei 2012 heeft het comité voor de sociale dialoog van de EU een overeenkomst goedgekeurd waarmee uitvoering wordt gegeven aan delen van het ILO-verdrag 188 betreffende werkzaamheden in de visserijsector teneinde de arbeidsomstandigheden aan boord van vissersvaartuigen te verbeteren. Overeenkomstig artikel 155 kan de Commissie op gezamenlijk verzoek van de sociale partners van de EU voorstellen deze overeenkomst ten uitvoer te leggen via een EU-richtlijn. In de eerste plaats zou de verenigbaarheid van de overeenkomst met bestaande EU-wetgeving worden beoordeeld.

Van 2007 tot en met 2010 is met het *zevende kaderprogramma voor onderzoek* (KP7) een financiële bijdrage van circa 1,4 miljard euro geleverd aan maatregelen met betrekking tot marien en maritiem onderzoek; dat komt neer op zo'n 6,4 % van het KP7. Van dit bedrag ging 89 miljoen euro naar de mobiliteit en opleiding van onderzoekers.

Deze initiatieven sluiten volledig aan bij de *Agenda voor nieuwe vaardigheden en banen en Jeugd in beweging*, twee vlaggenschipinitiatieven van de Europa 2020-strategie om de werkgelegenheidscijfers en de kwaliteit van het onderwijs in de EU te verhogen.

4. ONDERZOEK, KENNIS EN EINDGEBRUIKERS: BRUGGEN SLAAN TUSSEN ONDERZOEK EN HET BEDRIJFSLEVEN

De Europese maritieme industrie wordt gekenmerkt door innovatie en hoogwaardige markten. De Commissie versterkt deze concurrerende kant door een ambitieus programma voor marien onderzoek te ontwikkelen en mariene gegevens toegankelijker te maken met het oog op innovatie.

4.1. Europees maritiem leiderschap waarborgen door innovatie en onderzoek

De *EU-strategie voor marien en maritiem onderzoek* is door de Commissie sinds eind 2008 ten uitvoer gelegd om de waarde van de maritieme economie op duurzame wijze te maximaliseren.

In de periode 2007-2010 heeft de EU 1,4 miljard euro bijgedragen aan 644 zeegerelateerde projecten voor onderzoek en innovatie. Via drie gezamenlijke oproepen in het kader van KP7, onder de noemer *De oceaan van morgen*, zijn multidisciplinaire mariene en maritieme projecten ondersteund met een totale bijdrage van de EU van 134 miljoen euro. Deze inspanning werd in 2012 aangevuld met de invoering van gecoördineerde thema's om de tenuitvoerlegging van de kaderrichtlijn mariene strategie te ondersteunen; de EU-bijdrage hiervoor bedroeg in totaal 42 miljoen euro.

Betere governancemechanismen zoals het *MARCOM+-forum* en het *EMAR2RES-partnerschap* dragen ook bij aan samenhangender onderzoek door de interactie tussen onderzoekers, bedrijfsleven en beleidsmakers te verbeteren.

Het *Gemeenschappelijk Centrum voor onderzoek* (JRC) van de Europese Commissie heeft onafhankelijk, wetenschappelijk onderbouwd advies verleend om de ontwikkeling van EU-beleid inzake onder meer visserij, milieu en maritieme veiligheid en beveiliging te ondersteunen.

4.2. Mariene kennis delen om innovatie, investeringen en gedegen beleidsvorming te faciliteren

Betere kennis is cruciaal voor duurzame groei en voor gezonde en productieve oceanen. De huidige fragmentatie van mariene gegevens vergt veel middelen van gebruikers van deze gegevens die snelle toegang tot meervoudige gegevensreeksen nodig hebben. Het *Europees marien observatie- en datanetwerk* (EMODnet) verbetert de toegang tot gegevens, drukt de kosten voor gebruikers, stimuleert innovatie en vermindert de onzekerheid over de aard van onze zeeën. Met het mariene kennis 2020-initiatief wordt ernaar gestreefd een omvattend kader te bieden om de gegevens te stroomlijnen, van initiële plaatselijke waarneming tot interpretatie, verwerking en verspreiding op Europese schaal.

De Commissie en meer dan 50 organisaties werken aan een naadloze multiresolutiezeebodemkaart van de Europese wateren, die uiterlijk in 2020 beschikbaar moet zijn voor bedrijven, onderzoekers en overheidsinstanties. Thematische groepen inzake hydrografie, geologie, chemie, biologie en habitats hebben al voor een beter inzicht in het gegevensbeleid van de houders van gegevens in de EU gezorgd. Vier van de vijf groepen hebben via kosteloze webportalen bepaalde gegevens beschikbaar gesteld die voorheen moeilijk te verkrijgen waren.

Nadere bijzonderheden worden verstrekt in de tussentijdse beoordeling van EMODNet, die door de Commissie in augustus 2012 is vastgesteld, samen met een groenboek, Mariene kennis 2020 – van zeebodemkaarten tot oceaanoceanprognoses.

5. DE TERRITORIALE VOORDELEN VAN MARITIEM BELEID

Kustgebieden beschikken over belangrijke hernieuwbare hulpbronnen voor maritieme groei, waaronder water-, golfslag-, wind-, getijden- en biomassaenergie. Kusttoerisme is afhankelijk van een aantrekkelijk en gezond marien milieu. Aangezien sociale uitsluiting in kustgebieden en eilanden zeer prangend kan zijn, is het essentieel een inclusieve maritieme economie te ontwikkelen.

5.1. Regionaal beleid

Europa is zowel een terrestrische als een maritieme entiteit. Opdat maritieme sectoren groei aan land zouden ondersteunen, moet de connectiviteit worden verhoogd. In een mededeling uit 2011, *Bijdrage van het regionaal beleid aan de slimme groei in het kader van de Europa 2020-strategie*, werden nationale en regionale overheden opgeroepen *slimme specialisatieplatforms* op het gebied van onderzoeks-, ondernemingen-, innovatie-, onderwijs- en regionaal beleid op te zetten. Dankzij deze aanpak is betere coördinatie mogelijk van programmering die op de ontwikkeling van kustgebieden en hun economieën is gericht.

Een volgende stap is het voorstel voor *gemeenschappelijke bepalingen* en een *gemeenschappelijk strategisch kader* om investeringsprioriteiten van het cohesiebeleid, het plattelandsontwikkelingsbeleid en het beleid inzake maritieme zaken en visserij aan elkaar te koppelen in de periode 2014-2020.

Met de EU-fondsen voor regionaal beleid is steun verleend voor tal van maritieme projecten. Voorbeelden hiervan zijn onder meer ontziltingunits en offshore-infrastructuurprojecten voor de demonstratie van golfslagenergieopwekking. Verscheidene *programma's voor grensoverschrijdende samenwerking* van de EU hebben eveneens maritieme groei bevorderd, onder meer via projecten ter bestudering van algen als potentiële bron van biobrandstof en beste praktijken om de gevolgen van de klimaatverandering in kustgebieden op te vangen.

5.2. Zeebekkenstrategieën

Transnationale samenwerking op zeegebiedniveau is een efficiënte aanpak om de maritieme economie te ontwikkelen en het mariene milieu te beschermen. *Zeegebiedstrategieën* spelen in op de economische kenmerken van de Europese zeebekkens en maken het mogelijk overheidsmiddelen efficiënter in te zetten. Doordat bestaande Europese en nationale middelen voor overeengekomen groeiprioriteiten op elkaar worden afgestemd, fungeren deze strategieën als economische motoren in maritieme regio's.

De *EU-strategie voor het Oostzeegebied* heeft meer dan 80 vlaggenschipprojecten voortgebracht waarvan de impact uitvoerig wordt beschreven in het in juni 2011 goedgekeurde voortgangsverslag. De strategie omvat maatregelen om de verontreiniging door vaartuigen te verminderen, duurzame korte zeevaart te ontwikkelen, eutrofiëring aan te pakken, nieuwe clusters voor innovatieve kmo's te creëren, onderzoek te ondersteunen en systemen voor maritieme bewaking te integreren.

In november 2011 is een *maritieme strategie voor de Atlantische Oceaan* goedgekeurd om nieuwe werkgelegenheid en groei in het Atlantisch gebied te stimuleren door het maritieme potentieel te verbeteren. Door het Atlantisch forum worden prioritaire acties vastgesteld via een actieplan dat in 2013 moet worden goedgekeurd. Een en ander zal het mogelijk maken de EU-structuurfondsen strategisch in te zetten om maritieme groei te ondersteunen in de periode 2014-2020.

Om de governance op het gebied van maritieme zaken en milieubescherming te verbeteren, is in 2009 een mededeling voor beter *maritiem bestuur in het Middellandse Zeegebied* goedgekeurd. De regio's en de lidstaten hebben financiering die aanvankelijk voor Europese territoriale samenwerking in de periode 2007-2013 was bestemd, gereserveerd voor maritieme doelstellingen. Technische bijstand ter ondersteuning van mariene groei en betere maritieme beleidsvorming in niet-EU-partnerlanden wordt nu verleend via het IMP-MED-project in het kader van het Europees nabuurschapsbeleid.

Italië, Slovenië, Griekenland en Kroatië zijn betrokken bij nauwere maritieme samenwerking op subregionaal niveau in *de Adriatische en de Ionische Zee*. Er wordt een maritieme strategie ontwikkeld om prioritaire gebieden voor groei vast te stellen en de EU-financiering in het licht daarvan te stroomlijnen.

Na een brainstormsessie op hoog niveau met Bulgarije en Roemenië in oktober 2011 is ook de samenwerking rond de *Zwarte Zee* goed op weg.

In juni 2012 hebben de Commissie en de hoge vertegenwoordiger van de Unie voor buitenlandse zaken en veiligheidsbeleid een mededeling goedgekeurd waarin 28 actiepunten voor de constructieve betrokkenheid van de EU in het *Noordpoolgebied* worden voorgesteld. Hierin wordt gepleit voor een doeltreffend beheer van het Noordpoolgebied op basis van kennis, verantwoordelijkheid en betrokkenheid om de toenemende strategische, economische en ecologische uitdagingen aan te gaan.

6. MARIENE ECOSYSTEMEN BESCHERMEN – EEN VOORWAARDE EN EEN FACTOR VOOR GROEI

De EU heeft het grootste zeeterritorium ter wereld. De gezondheid van maritieme ecosystemen waarborgen, is noodzakelijk voor de toekomstige biodiversiteit van de oceanen en om maritieme groei te ondersteunen. Aangezien Europese maritieme ondernemingen vaak toppresteerders zijn op het gebied van innovatieve milieutechnologie bevordert milieuwetgeving ook onze economische ontwikkeling.

6.1. De uitdaging van gezonde mariene ecosystemen

De *kaderrichtlijn mariene strategie* uit 2008 is de milieupijler van het GMB. De overkoepelende doelstelling bestaat erin om in de mariene wateren van de EU uiterlijk in 2020 een goede milieutoestand (GMT) te bereiken.

Een aantal mijlpalen zijn gehaald om dit doel te bereiken. In 2010 heeft de Commissie een besluit tot vaststelling van criteria en methodologische normen voor de beoordeling van GMT goedgekeurd, dat door de lidstaten zal worden gebruikt om monitoringprogramma's en kosteneffectieve maatregelen te ontwikkelen om de goede milieutoestand van hun mariene wateren te waarborgen. In 2011 heeft de Commissie ook de relatie tussen de initiële beoordeling van mariene wateren en de criteria voor een goede milieutoestand verduidelijkt.

Er is aanzienlijke vooruitgang geboekt bij de totstandbrenging van het Natura 2000-netwerk, maar er zijn nog steeds lacunes, met name offshore. In 2011 heeft de Commissie *richtsnoeren voor de tenuitvoerlegging van de vogelrichtlijn en de habitatrichtlijn in estuaria en kustgebieden* goedgekeurd met speciale aandacht voor havenontwikkeling en baggeren. Door innovatieve beschermingsmaatregelen en capaciteitsopbouw te bevorderen, draagt het financieringsinstrument LIFE+ van de Commissie bij aan het beheer van het *Natura 2000-netwerk* in het mariene milieu.

6.2. Aanpassing aan en mildering van klimaatverandering

Klimaatverandering kan dramatische gevolgen hebben voor kustgebieden, waaronder bedreigingen voor kustweringen, erosie, overstromingen en stijgende zeeniveaus, en kan in combinatie met andere vormen van druk op het mariene milieu een nog zwaardere impact hebben. In maart 2012 heeft de Commissie het *Europese klimaataanpassingsplatform* opgezet, de meest omvattende website voor informatie over de effecten van en de kwetsbaarheid voor de klimaatverandering in Europa. Deze website is erop gericht beleidsmakers te ondersteunen bij de ontwikkeling van maatregelen om de gevolgen van de klimaatverandering op te vangen, onder meer in kustgebieden.

6.3. Luchtverontreiniging door schepen aanpakken

Broeikasgasemissies van internationaal zeevervoer maken momenteel zo'n 3 % van de broeikasgasemissies wereldwijd uit. Dit percentage zal waarschijnlijk stijgen door de toenemende wereldhandel en de groeiende vraag naar scheepvaart. In 2011 heeft de Commissie zich ten doel gesteld de broeikasgassen van het zeevervoer van de EU uiterlijk in 2050 met 40 % terug te dringen. Door het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid, het Europees Milieuagentschap, het Fins Meteorologisch Instituut en de Internationale Maritieme Organisatie zijn samenwerkingsprojecten opgezet om de broeikasgasemissies van schepen in Europa te monitoren.

In 2011 heeft de Commissie ook een voorstel voor een wijziging van Richtlijn 1999/32/EG goedgekeurd om de zwavelemissies van de scheepvaart aanzienlijk terug te dringen en bij te dragen aan het verminderen van de problemen inzake luchtkwaliteit in de EU die de volksgezondheid aantasten en verzuring veroorzaken.

7. BETER BEHEER VAN MARITIEME ZAKEN

Goed beheer en goede coördinatie binnen en tussen lidstaten, kustgebieden, bedrijven en belanghebbenden zijn essentieel om de maritieme economie zo efficiënt en duurzaam mogelijk te ontwikkelen. De naadloze uitwisseling van informatie, gegevens en beste praktijken kan investeringen en innovatie versnellen en bijdragen aan een betere milieubescherming.

7.1. Ontwikkelingen in de lidstaten

De lidstaten passen in toenemende mate gecoördineerde benaderingen toe voor de ontwikkeling van hun maritieme economie, door nationale strategieën zoals in Frankrijk, Portugal of Duitsland, of door specifieke initiatieven zoals de Marine Bill in het VK, de Deense maritieme strategie of de Ierse wetenschapsstrategie. In 2011 heeft Duitsland ook een plan goedgekeurd om zijn maritieme economie een krachtige impuls te geven.

Een aantal lidstaten, zoals Cyprus, Frankrijk, Nederland of Polen, heeft in dit verband interministeriële coördinatie opgezet of ministersposten gecreëerd. Maritieme regio's zoals Schleswig-Holstein, Västra Götaland en Bretagne hebben sinds 2009 hun regionale maritieme strategieën verder ontwikkeld.

In 2010 hebben 17 lidstaten en geassocieerde landen het gezamenlijk programmeringsinitiatief voor onderzoek "Gezonde en productieve zeeën en oceanen" opgezet om synergieën tussen onderzoeksmiddelen en -capaciteit te bevorderen.

7.2. Ontwikkelingen op EU-niveau

Het *Europees Parlement* heeft in oktober 2010 een resolutie inzake het GMB vastgesteld waarin de geldigheid van de geïntegreerde benadering van maritieme zaken werd bevestigd en de Commissie werd verzocht een maritieme dimensie aan de Europa 2020-strategie toe te voegen.

In december 2011 is een *verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een programma ter ondersteuning van de verdere ontwikkeling van een geïntegreerd maritiem EU-beleid* in werking getreden. Hierdoor wordt het GMB toegerust met zijn eerste operationele programma voor de periode 2012-2013, waarvan de uitvoering wordt beschreven in punt 6.2.5 van het begeleidende SEC-document. De meervoudige rechtsgrondslagen van de verordening sluiten aan bij de horizontale benadering van het GMB.

Onder het Zweedse (november 2009), Spaanse (juni 2010) en Poolse (december 2011) voorzitterschap heeft de *Raad Algemene Zaken* beleidoverschrijdende conclusies over het GMB vastgesteld waarin een overzicht van de recente ontwikkelingen wordt geboden, lopende initiatieven worden bekrachtigd en een stimulans voor toekomstige ontwikkeling wordt gegeven.

In januari 2011 heeft het *Comité van de Regio's* een advies uitgebracht waarin het ecologische, economische en sociale belang van het welslagen van het GMB werd benadrukt. Het *Europees Economisch en Sociaal Comité* heeft in februari 2011 een advies over het GMB uitgebracht waarin het zijn steun uitsprak voor sector- en grensoverschrijdende synergieën voor maritieme activiteiten.

7.3. Ontwikkelingen op internationaal niveau

Overeenkomstig de mededeling uit 2009 over de *internationale dimensie van het GMB* heeft de Commissie haar inspanningen op het internationale maritieme toneel opgevoerd.

Op mondiaal niveau heeft de EU geijverd voor meer ambitie in de resoluties over oceanen, het zeerecht en duurzame visserij door mondiaal lidmaatschap van instrumenten voor

maritieme governance zoals UNCLOS te bepleiten. Een bijzonder succes is de aanvang van een proces op VN-niveau dat uiteindelijk moet leiden tot de vaststelling van een UNCLOS-uitvoeringsovereenkomst betreffende de instandhouding en het duurzame gebruik van mariene biodiversiteit in gebieden buiten nationale jurisdictie. Op de VN-conferentie over duurzame ontwikkeling in Rio in juni 2012 heeft de EU ook gepleit voor een betere bescherming van oceanen en zeeën en een beter maritiem bestuur. Doortastender externe actie werpt vruchten af, in de vorm van sterkere prestaties van regionale organisaties voor visserijbeheer en meer samenwerking met derde landen in de strijd tegen illegale, ongemelde en ongereguleerde visserij.

Maritieme zaken zijn een regelmatig terugkerend onderwerp geworden in besprekingen met de partners van de EU, zoals China, Rusland, Japan, Canada en de VS. De reikwijdte van de sectorale dialogen is geleidelijk uitgebreid om meer overkoepelende samenwerking inzake mondiale maritieme zaken te omvatten.

7.4. Bewustzijn en zichtbaarheid van maritiem Europa

Een eerste doelstelling van het GMB bestond erin de zichtbaarheid van de maritieme identiteit en het economische potentieel van Europa te verhogen onder de Europese burgers. Bewustmaking van de burger is essentieel op gebieden waar maritieme belangen met andere sectoren concurreren om politieke steun en investeringen of op de arbeidsmarkt.

Sinds de start van het geïntegreerd maritiem beleid is *Eurostat* betrokken bij de productie van statistische informatie om het beleid te ondersteunen en de economische gegevens over maritieme sectoren en maritieme regio's te verbeteren. In werkprogramma's van Eurostat zijn maritieme initiatieven opgenomen. Sinds 2009 zijn regelmatig statistieken gepubliceerd voor kustgebieden en maritieme sectoren.

Interactieve tools zoals het *Maritiem Forum* of de *Atlas van de zee* faciliteren de toegang tot zeegerelateerde informatie en helpen de kennis over maritiem Europa te verhogen. De *Europese maritieme dag* op 20 mei is een belangrijk evenement om het bewustzijn over het maritieme potentieel van Europa te verhogen.

8. CONCLUSIE

Het geïntegreerd maritiem beleid is opgezet om de maritieme dimensie van de Europese Unie kracht bij te zetten. Het is vanuit deze visie uitgegroeid tot een instrument dat concrete voordelen oplevert voor maritieme groei en duurzaamheid in Europa. Zoals blijkt uit dit verslag wordt de grote bijdrage van de maritieme sectoren aan de Europese economie en aan de doelstellingen van de Europa 2020-strategie versterkt door gecoördineerde actie om de kosten te verlagen, het efficiënte gebruik van hulpbronnen te verbeteren, risico's te verminderen, innovatie te ondersteunen en overheidsmiddelen beter in te zetten.

De Commissie creëert de best mogelijke voorwaarden om de zee te doen bijdragen aan duurzame economische ontwikkeling. Voortbouwend op deze verwezenlijkingen is *blauwe groei* de doelstelling voor de komende jaren. Tijdens het Cypriotische voorzitterschap van de Raad wordt een informele ministeriële conferentie over het GMB gehouden die een belangrijke aanzet voor het bereiken van deze doelstelling zal vormen. Dankzij *blauwe groei* zal een tweede fase van het geïntegreerd maritiem beleid aanbreken waarin een gezonde maritieme economie moet worden uitgebouwd die de Europese burger innovatie, groei en duurzaamheid brengt.