



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 11.9.2012
COM(2012) 491 final

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

Status over EU's integrerede havpolitik

{SWD(2012) 255 final}

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

Status over EU's integrerede havpolitik

1. INDLEDNING

Europas have er en rig og ofte undervurderet kilde til innovation, vækst og beskæftigelse. De opfylder værdifulde økosystemfunktioner og leverer ressourcer, som alle havaktiviteter er afhængige af. Siden den integrerede havpolitik indførelse i 2007 har målet været at styrke den bæredygtige udvikling af Europas maritime økonomi og skabe en bedre beskyttelse af havmiljøet ved at fremme samarbejdet mellem alle berørte parter på tværs af sektorer og grænser.

Her fem år senere har det økonomiske klima ændret sig radikalt. Med Europa 2020-strategien søger EU at få Europas økonomi tilbage på sporet og dermed styrke beskæftigelsen, konkurrenceevnen og den sociale samhørighed. Vækstpotentialet i den maritime økonomi er en mulighed, som Europa skal udnytte i sin egenskab af maritimt kontinent. Siden 2009 har EU igangsat vigtige initiativer på alle havrelaterede politikområder for at styrke Europas konkurrenceevne. Med den integrerede havpolitik undgår man overlappende udgifter og aktiviteter, og den bæredygtige udvikling af maritime aktiviteter fremmes, hvilket har skabt konkrete fordele for europæisk økonomi og de maritime sektorer i medlemsstaterne.

Europa gennemlever en tid med nedskæringer i de offentlige budgetter, så derfor er det vigtigt at opnå de bedste resultater med så få midler som muligt. Samarbejde gør havaktiviteterne mere omkostningseffektive og optimerer brugen af data. Da der dagligt udvikles nye måder at udnytte havene på, er det afgørende, at medlemsstaterne indfører stabile planlægningssystemer, der fremmer langsigtede investeringer og skaber større sammenhæng på tværs af grænserne.

Investeringerne i forskning skal udnyttes fuldt ud til at skabe innovation i den maritime økonomi. Den europæiske strategi for havforskning og maritim forskning har bidraget til at nå dette mål. Med havstrategirammedirektivet kan Europas have forvaltes på en bæredygtig måde. Bæredygtighed er en forudsætning for at udvikle den maritime økonomi og er drivkraften bag udviklingen af avancerede teknologier, der styrker Europas konkurrenceevne på lang sigt.

I 2009 vedtog Rådet og Europa-Parlamentet den første statusrapport om den integrerede havpolitik og anmodede Kommissionen om at rapportere om den videre udvikling i 2012. Denne anden rapport er en beskrivelse af status med hensyn til EU's integrerede havpolitik og politikker for den maritime sektor mellem 2010 og 2012¹. Her beskrives deres bidrag til målsætningerne i Europa 2020-strategien, idet der gøres rede for de konkrete resultater, der bidrager til at skabe vækst, forbedre ressourceeffektiviteten og spare offentlige midler.

2. DEN MARITIME ØKONOMIS BIDRAG TIL VÆKST OG BESKÆFTIGELSE

2.1. Blå vækst

I september 2012 vedtog Kommissionen en meddelelse om blå vækst og mulighederne for bæredygtig vækst i den maritime økonomi. Målet er at iværksætte et fælles initiativ med

¹ Yderligere oplysninger og henvisninger til hvert initiativ, der er nævnt i rapporten, kan findes i det ledsagedokument SWD(2012) 255 final.

deltagelse af medlemsstater, regioner og alle relevante parter for at frigøre den blå økonomis potentiale.

I en undersøgelse iværksat af Kommissionen i 2010 beskrives forskellige fælles flaskehalse såsom mangel på relevante kvalifikationer, manglende adgang til risikovillig kapital, usammenhængende havdata, miljømæssige udfordringer og vanskelige planlægningsprocesser. I medlemsstaterne er der taget forskellige initiativer for at afbøde manglen på kvalifikationer, bl.a. ved at tilskynde til samarbejde mellem branchen og uddannelsessektoren. Integrerede initiativer på det havpolitiske område skal løse problemerne med data og planlægning, men i nogle sektorer er der behov for en mere målrettet tilgang. Derfor er fem områder med vækstpotentiale – hav- og kystturisme, vedvarende havenergi, havets mineralressourcer samt blå bioteknologi – blevet analyseret mere indgående med henblik på at finde frem til andre foranstaltninger, der kan øge vækst og beskæftigelse.

2.2. Søtransport

Søtransportydelse er afgørende, hvis den europæiske økonomi skal kunne konkurrere på globalt plan. I 2011 vedtog Kommissionen en *hvidbog om den europæiske transportpolitik*. Her fastlægges retningslinjerne for søtransportstrategien indtil 2018: omkostningseffektive søtransportydelser, styrkelse af den langsigtede konkurrenceevne for EU's søtransportsektor og etablering af gnidningsløse transportkæder for passagerer og gods på tværs af transportformer.

Efter meddelelsen fra 2009 om *et europæisk søtransportområde uden barrierer* trådte direktivet om rapporteringsformaliteter i kraft i 2010. Dette initiativ forenkler og harmoniserer de administrative procedurer, så der kan sættes skub i søtransporten inden for EU.

I 2011 stillede Kommissionen forslag til *nye retningslinjer for transeuropæiske transportnet* for at gøre havets motorveje til en af de vigtigste europæiske transportkorridorer. Kommissionen gennemfører flerårige indkaldelser af forslag til, hvordan man kan mindske transportens miljømæssige indvirkning og øge dens effektivitet.

2.3. Energi

Europas borgere, industri og økonomi er afhængige af en sikker og pålidelig energi til en rimelig pris. Offshorevindenergi bidrager til at sikre, at 20 % af energien kan hentes fra vedvarende energi i 2020. Dette er en prioritering i EU's *strategiske energiteknologiplan*, hvor industrien, medlemsstaterne og Kommissionen arbejder med en langsigtet tilgang til teknologiudvikling og demonstration. Gennem forskningsrammeprogrammet og programmet om *intelligent energi* ydes der desuden støtte til udvikling af vind- og havenergiteknologi, som i høj grad bidrager til at skabe vækst i kystregioner.

I 2011 stillede Kommissionen forslag til retningslinjer for reglerne for udviklingen og *interoperabiliteten af de transeuropæiske energinet*. Her identificeredes prioriterede korridorer såsom initiativet Nordsønettet (North Sea Offshore Grid) og sammenkoblingsplanen for det baltiske energimarked.

2.4. Skibsbygning

Europas søfartsindustri spiller med sin store innovations- og konstruktionskapacitet en strategisk rolle i håndteringen af udfordringer såsom klimaændringer, luftforurening, energieffektivitet og udvikling af offshoreaktiviteter. Som et strategisk bidrag til at håndtere udfordringerne i denne sektor styrker initiativet *LeaderSHIP* konkurrenceevnen på grundlag af segmenter, hvor EU har en teknologisk førerstilling. Initiativet bliver nu revideret, så der

tages hensyn til fremtidige muligheder i en grønnere søtransportindustri og diversificering til nye områder såsom offshorevindenergi.

I *rammebestemmelserne for statsstøtte til skibsbygning* fastlægges de typer statsstøtte, der er tilladt for skibsværfter. Nye rammebestemmelser blev vedtaget i december 2011, som gælder til udgangen af 2013. De indeholder specifikke bestemmelser for innovationsstøtte og regional støtte til skibsbygning samt bestemmelser vedrørende eksportkreditter. Med deres øgede anvendelsesområder dækker de nu også fartøjer, der anvendes til sejlads på indre vandveje, samt flydende og bevægelige offshoreanlæg.

2.5. Fiskeri og akvakultur

EU's fiskeri er mærket af en række indbyrdes forbundne problemer. Fiskebestandene bliver overfisket, dele af fiskerflåden befinder sig i en vanskelig økonomisk situation trods massiv støtte, arbejdspladserne er lidet attraktive, og situationen er kritisk for mange kystsamfund, der er afhængige af fiskeri.

I juli 2011 vedtog Kommissionen en pakke med initiativer, også nye lovforslag, der skal reformere den *fælles fiskeripolitik*. Dens sigte er at levere byggeklodserne til et bæredygtigt fiskeri, som respekterer økosystemet og samtidig forsyner EU-borgerne med sunde fiskevarer af høj kvalitet, skaber driftige kystsamfund, rentable produktions- og forarbejdningsindustrier samt attraktive og sikrere jobs. Centrale dele af forslagene er langsigtet forvaltning med klare bæredygtighedsmål for udnyttelsen af ressourcerne og stop for fiskerimetoder, der medfører ressourcespild. Der vil også blive ydet støtte til at forbedre data for at understøtte politiske valg og sikre bedre håndhævelse og kontrol.

For at lette overgangen vil der blive oprettet en *europæisk hav- og fiskerifond*, der skal forbedre bæredygtigheden, fremme ikkeindustrialiseret kystfiskeri og akvakultur, støtte jobskabelse i kystsamfund og skabe omkostningseffektivitet i maritime anlæg.

3. SAMARBEJDE PÅ TVÆRS AF SEKTORER OG GRÆNSER FOR AT SIKRE OPTIMALE VÆKSTBETINGELSER FOR DEN MARITIME ØKONOMI

Den integrerede havpolitik fastlægger en sammenhængende strategi for en bæredygtig udvikling i de maritime sektorer. Koordination er nødvendig for at styre de maritime aktiviteter stigende indvirkning på hinanden og på miljøet, for at skabe sikkerhed for de europæiske borgere og for at bevare en kvalificeret arbejdskraft.

3.1. Iværksættelse af flere bæredygtige aktiviteter i kystområder og til havs

De forskellige sektorer konkurrerer om plads og ressourcer på tværs af havområderne. Vi vil se et stigende antal konflikter mellem udnyttelse af havene og efterspørgsel efter havarealer, især på grund af nye offshoreaktiviteter. Da Europa gennemlever en alvorlig økonomisk krise, har vi brug for værktøjer, der fremmer vækst ved at lette sameksistensen mellem forskellige aktiviteter og samtidig mindsker den miljømæssige indvirkning.

Maritim fysisk planlægning (MSP) og *integreret kystforvaltning* (ICZM) sikrer en effektiv planlægning af havområder og af kystzoner på tværs af sektorer og grænser. Disse to værktøjer er afgørende for at sikre bæredygtighed, skabe lovgivningsmæssig forudsigelighed og mindske omkostningerne for investorer og operatører, især for dem, der arbejder på tværs af grænserne.

Der er gjort fremskridt med gennemførelsen af de nationale ICZM-strategier, men indberetninger fra 16 medlemsstater i 2011 viser, at der er store forskelle. I 2011 trådte *ICZM-protokollen til Barcelonakonventionen* i kraft, og ICZM er således nu obligatorisk for EU's kystmedlemsstater i Middelhavsområdet.

Kommissionen fungerer som mediator for udviklingen af fælles rammer for MSP i EU og har meddelt, at den vil fremsætte et *lovforslag om MSP og ICZM* før udgangen af 2012. Undersøgelser af de økonomiske fordele ved og indvirkninger af MSP og ICZM, to pilotprojekter om grænseoverskridende samarbejde og Ourcoast-platformen om god praksis for ICZM har bidraget til forslaget.

3.2. Beskyttelse af Europas borgere og maritime industrier mod trusler i tilknytning til havet

EU transporterer omkring 80 % af sin udenrigshandel over havet. Væksten i de maritime økonomiske aktiviteter kræver et sikkert miljø. Efter vedtagelsen af køreplansprocessen i 2010 arbejder Kommissionen nu med en *fælles ordning for informationsudveksling* for EU's maritime område. Den vil gøre *maritim overvågning* mere effektiv og omkostningseffektiv, så der kan skabes en hensigtsmæssig, lovlige, sikker og effektiv dataudveksling på tværs af sektorer og grænser i hele EU.

De to vellykkede pilotprojekter Marsuno og BluemassMed danner baggrund for dette arbejde. Den fælles ordning er et første skridt i retning af at muliggøre dataudveksling mellem 400 sektormyndigheder i hele EU. Den er også et første skridt mod en bedre koordination af sektoraktiviteter i tilknytning til søtransport, beskyttelse af handelsskibe, flådernes forsvarsopgaver, kontrol med ulovlig indvandring og toldkontrol, forebyggelse af ulovligt fiskeri og forurening samt bevaring af det marine miljø.

Siden 2009 er EU og medlemsstaterne gået forrest i indsatsen for at forbedre *sikkerheden til søs*. Målet er at få fjernet skibe, der ikke overholder standarden, forbedre beskyttelsen af passagerer og besætninger, forebygge ulykker og mindske risikoen for miljøforurening. Gennemførelsen af *den tredje pakke om søfartssikkerhed* fra 2009 øger de europæiske flagstats kvalitetsfordele og kvaliteten af klassifikationssekskabernes arbejde, inspektionen af fartøjer i havne, trafikovervågningen, undersøgelser af ulykker og beskyttelsen af ofre.

At sikre *Europas søgrænser* er en udfordring for medlemsstaterne. I 2011 foreslog Kommissionen at indføre det *europæiske grænseovervågningsystem*. Formålet er at styrke kontrollen ved Schengenområdet ydre grænser og indføre en informationsudvekslingsmekanisme, der gør det muligt for medlemsstaternes grænseovervågningsmyndigheder at mindske tabet af liv til havs og antallet af ulovlige indvandrere, der kommer ind i EU.

3.3. Maritim beskæftigelse og karrieremobilitet

Mange maritime industrier mangler folk med de rette kvalifikationer, færdigheder og erfaringer. Der er iværksat initiativer for at opbygge tiltrækkende maritime karrierer baseret på mobilitet mellem sektorer og lande og for at foregribe fremtidens behov.

Efter vedtagelsen af søtransportstrategien frem til 2018 offentliggjorde en *taskforce om maritim beskæftigelse og konkurrenceevne* sine anbefalinger i juni 2011, bl.a. om at færdiggøre undersøgelsen af udelukkelsen af søfarende arbejdstagere fra EU's arbejdsmarkedslovgivning, ajourføre direktivet om uddannelse af søfarende og sikre gennemførelsen af ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold.

Den 21. maj 2012 vedtog EU's udvalg for den sociale dialog en aftale, der gennemfører dele af ILO's konvention 188 om arbejdsforhold i fiskerisektoren, for at forbedre arbejdsvilkårene for fiskere om bord på fiskerfartøjer. På fælles foranledning af arbejdsmarkedets parter i Europa kan Kommissionen foreslå, at denne aftale gennemføres i form af et EU-direktiv i medfør af artikel 155 i TEUF. I første omgang skal det sikres, at aftalen er fuldt ud forenelig med eksisterende EU-lovgivning.

Fra 2007 til 2010 er der under det 7. rammeprogram for forskning (RP7) ydet omkring 1,4 mia. EUR til havforskning og maritim forskning, dvs. ca. 6,4 % af midlerne til RP7. Heraf er 89 mio. EUR brugt til at styrke forskeres mobilitet og uddannelse.

Disse initiativer bidrager fuldt ud til *Dagsordenen for nye kvalifikationer og job* og *Unge på vej*, to af flagskibene i Europa 2020-strategien, hvis mål er at øge beskæftigelsen og forbedre uddannelsernes kvalitet i EU.

4. FORSKNING, VIDEN OG SLUTBRUGERE: BYGGE BRO OVER KLØFTEN MELLEM FORSKNING OG INDUSTRI

EU's maritime industri er karakteriseret ved innovation og markeder af høj kvalitet. Kommissionen styrker denne konkurrencefordel ved at udvikle et ambitiøst program for havforskning og gøre havdata mere tilgængelige for innovation.

4.1. Sikring af europæisk førerstilling gennem innovation og forskning

Kommissionen har siden 2008 gennemført *EU's strategi for havforskning og maritim forskning* for at skabe en bæredygtig vækst i den maritime økonomi.

EU's økonomiske bidrag til havforskning og innovation androg 1,4 mia. EUR i 2007-2010 og blev brugt til 644 projekter. Til tre fælles indkaldelser af forslag under RP7 med titlen *Ocean of Tomorrow* blev der i alt afsat 134 mio. EUR til tværfaglige havrelaterede projekter. Dette blev suppleret med iværksættelsen af koordinerede emneaktiviteter i 2012 som støtte til gennemførelsen af havstrategirammedirektivet med et samlet EU-bidrag på 42 mio. EUR.

Forbedrede forvaltningsordninger såsom *MARCOM+ forum* og *EMAR2RES*-partnerskabet medvirker også til at skabe mere sammenhæng i forskningen, fordi de styrker samspillet mellem forskere, industrier og politikere.

Europa-Kommissionens *Fælles Forskningscenter* (FFC) har leveret uafhængig, evidensbaseret rådgivning som baggrund for udviklingen af EU's politikker inden for fiskeri, miljø og sikkerhed til søs.

4.2. Deling af viden om havene for at fremme innovation, investeringer og udformning af en forsvarlig politik

Bedre viden er afgørende for bæredygtig vækst og sunde, produktive have. Den nuværende opsplitning af havdata medfører et ressourcespild for brugerne af disse data, som har behov for hurtig adgang til flere datasæt. *Det europæiske havobservations- og datanetværk* (EMODnet) forbedrer adgangen til data og mindsker omkostningerne for brugerne, fremmer innovation og reducerer usikkerheden vedrørende vores haves karakter. Viden om havene 2020 er tænkt som en omfattende ramme, der skal strømline strømmen af data fra den første lokale observation til fortolkning, behandling og formidling til hele EU.

Kommissionen og over 50 organisationer er ved at udarbejde en fuldt integreret digital multiresolutionskortlægning af havbunden i de europæiske farvande, som skal stilles til rådighed for industri, forskere og offentlige myndigheder inden 2020. Temagrupper om hydrografi, geologi, kemi, biologi og habitater har allerede styrket forståelsen af dataejeres datapolitikker i EU. Fire af de fem grupper har stillet data til rådighed via gratis webportaler, som hidtil har været vanskelige at få adgang til.

Midtvejsevalueringen af EMODNet, som Kommissionen godkendte i august 2012, giver sammen med grønbogen "Viden om havene 2020 fra kortlægning af havbunden til oceanografiske prognoser" mange yderligere oplysninger herom.

5. DE TERRITORIALE FORDELE VED EN HAVPOLITIK

Kystregioner råder over vigtige vedvarende ressourcer, der kan skabe vækst, såsom hydro-, bølge-, vind-, tidevands- og biomasseenergi. Kystturismen afhænger af tiltrækkende, sunde havmiljøer. Da social udelukkelse kan være særlig udtalt i kystområder og på øer, er det vigtigt at udvikle en inklusiv maritim økonomi.

5.1. Regionalpolitik

Europa er både en territorial og en maritim enhed. Hvis de maritime sektorer skal fremme væksten på land, skal konnektiviteten være bedre. Kommissionen opfordrer i sin meddelelse fra 2011 om *regionalpolitikens bidrag til intelligent vækst i Europa 2020* de nationale og regionale myndigheder til at udvikle en *platform for intelligent specialisering* om forsknings-, regional-, erhvervs-, innovations- og uddannelsespolitikker. Denne tilgang kan sikre en bedre koordination af planlægningen og dermed bidrage til at udvikle kystregionerne og deres økonomi.

Endnu et skridt er forslaget til *fælles bestemmelser* og en *fælles strategiramme*, der skaber forbindelse mellem investeringsprioriteringer i politikkerne for samhørighed, udvikling af landdistrikter, fiskeri og maritime anliggender fra 2014 til 2020.

Der er ydet støtte til utallige maritime projekter via midler fra EU's regionalpolitik. Blandt eksemplerne kan nævnes demonstrationsprojekter med afsaltningsanlæg eller offshoreinfrastruktur til bølgeenergi. Adskillige *grænseoverskridende samarbejdsprogrammer* har også styrket den maritime vækst, bl.a. i form af projekter, hvor man udforsker alger som en potentiel kilde til biobrændsel, og god praksis inden for tilpasning til klimaændringer i kystregioner.

5.2. Havområdestrategier

Tværnationalt samarbejde på havområdeniveau er en effektiv tilgang til udviklingen af den maritime økonomi og til beskyttelsen af havmiljøet. *Havområdestrategier* er baseret på de økonomiske særtræk ved Europas havområder og gør det muligt at udnytte offentlige midler bedre. Ved at koncentrere europæiske og nationale midler omkring vedtagne vækstprioriteringer virker de som økonomiske drivkræfter i kystregioner.

EU-strategien for Østersøområdet har givet anledning til over 80 flagskibsprojekter, hvis indvirkning er detaljeret beskrevet i den statusrapport, der blev vedtaget i juni 2011. Strategien omfatter foranstaltninger til at reducere forureningen fra skibe, udvikle en bæredygtig nærskibsfart, skabe nye klynger for innovative SMV'er, støtte forskning og integrere havovervågningssystemer.

I november 2011 blev der vedtaget en *søfartsstrategi for Atlanterhavet* for at sætte skub i jobskabelsen i Atlanterhavsområdet gennem en styrkelse af det maritime potentiale. Et Atlanterhavsforum identificerer prioriterede aktiviteter i en handlingsplan, der skal vedtages i 2013. Her vil EU's strukturmidler kunne anvendes til at støtte maritim vækst i perioden 2014-2020.

En meddelelse om *en bedre forvaltning i Middelhavsområdet* blev vedtaget i 2009 for at forbedre forvaltningen af maritime anliggender og miljøbeskyttelsen. Regioner og medlemsstater har overført nogle af deres midler for 2007-2013 til europæisk territorielt samarbejde til maritime målsætninger. Teknisk bistand til at støtte vækst fra havet og forbedre udformningen af havpolitikken i EU's partnerlande ydes nu via IMP-MED-projektet under EU's naboskabspolitik.

Italien, Slovenien, Grækenland og Kroatien har indledt et omfattende maritimt samarbejde på subregionalt plan i *Adriaterhavet og Det Ioniske Hav*. En maritim strategi er under udvikling

for at definere indsatsområder for vækst og tilpasse EU's finansiering i overensstemmelse hermed.

Samarbejdet omkring *Sortehavet* går også fremad efter en brainstorming på højt plan med Bulgarien og Rumænien i oktober 2011.

I juni 2012 vedtog Kommissionen og EU's højtstående repræsentant for udenrigsanliggender og sikkerhedspolitik en meddelelse med forslag om 28 foranstaltninger vedrørende EU's konstruktive engagement i *de arktiske egne*. Der ydes støtte til effektiv forvaltning af den arktiske region baseret på viden, ansvar og engagement for at håndtere det stigende antal strategiske, økonomiske og miljømæssige udfordringer.

6. BESKYTTELSE AF MARINE ØKOSYSTEMER – EN FORUDSÆTNING OG NØGLEFAKTOR FOR VÆKST

EU har det største søterritorium i verden. Sikring af sunde marine økosystemer er nødvendigt for den fremtidige biodiversitet i havene og for den maritime vækst. Da europæiske maritime virksomheder ofte går forrest, når det drejer sig om innovativ miljøteknologi, støtter miljølovgivningen også vores økonomiske udvikling.

6.1. Sunde marine økosystemer er en udfordring

Havstrategirammedirektivet fra 2008 er miljøsøjlen i den integrerede havpolitik. Det overordnede mål er at skabe god miljøstatus for EU's farvande inden 2020.

Vejen mod dette mål har været inddelt i en række milepæle. I 2010 vedtog Kommissionen en beslutning om kriterier og metodologiske standarder for vurderingen af miljøstatus, som medlemsstaterne vil bruge til at udvikle overvågningsprogrammer og omkostningseffektive foranstaltninger til at sikre en god miljøstatus i deres farvande. I 2011 præciserede Kommissionen også forholdet mellem den første vurdering af havområder og kriterierne for god miljøstatus.

Der er gjort store fremskridt med gennemførelsen af Natura 2000-nettet, men der er stadig mangler, især offshore. I 2011 vedtog Kommissionen *retningslinjer for gennemførelsen af fugle- og habitatdirektiverne i flodmundinger og kystzoner* med særlig vægt på udvikling og oprensning af havne. Kommissionens finansielle instrument LIFE+ bidrager til at forvalte *Natura 2000-nettet* i havmiljøet, idet der ydes støtte til fremme af nyskabende beskyttelsesforanstaltninger og kapacitetsopbygning.

6.2. Tilpasning til og afbødning af klimaændringer

Klimaændringer kan have dramatiske følger i kystregioner, bl.a. trusler mod kystsikringer, erosion, oversvømmelser og stigende vandstand i havet, og kan få endnu større indvirkning i kombination med andre former for pres på havmiljøet. I marts 2012 iværksatte Kommissionen *den europæiske klimatilpasningsplatform*, det mest omfattende websted for information om klimaændringers indvirkning og sårbare områder i Europa. Formålet med platformen er at støtte politikere med at udvikle klimatilpasningsforanstaltninger, også i kystområder.

6.3. Håndtering af luftforurening fra skibe

Emissioner af drivhusgasser fra international søtransport udgør for indværende omkring 3 % af de samlede drivhusgasemissioner, hvilket sandsynligvis vil stige på grund af den øgede verdenshandel og efterspørgsel efter søtransport. I 2011 satte Kommissionen sig som mål at reducere EU's drivhusgasemissioner fra søtransport med 40 % inden 2050. Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur, Det Europæiske Miljøagentur, det finske meteorologiske institut og

Den Internationale Søfartsorganisation har således iværksat samarbejdsprojekter om overvågning af drivhusgasemissioner fra skibe i Europas farvande.

I 2011 vedtog Kommissionen også et forslag til ændring af direktiv 1999/32/EF for at reducere søfartens udledning af svovl og bidrage til at mindske problemerne med luftens kvalitet i EU, som påvirker menneskers helbred og forsuringen.

7. BEDRE FORVALTNING AF MARITIME ANLIGGENDER

God forvaltning og koordinering i og mellem medlemsstater, kystregioner, industrier og interessenter er afgørende for at sikre en så effektiv og bæredygtig udvikling af den maritime økonomi som muligt. Udveksling af information, data og god praksis kan fremskynde investeringer og innovation og samtidig bidrage til bedre miljøbeskyttelse.

7.1. Udvikling i medlemsstaterne

Medlemsstaterne følger i stigende grad koordinerede tilgange til udviklingen af deres maritime økonomi i form af nationale strategier. Det gælder f.eks. i Frankrig, Portugal og Tyskland, eller i form af specifikke initiativer såsom Det Forenede Kongeriges "Marine Bill", Danmarks havstrategi og den irske havforskningsstrategi. I 2011 vedtog også Tyskland en plan for at sætte skub i den maritime økonomi.

En række medlemsstater koordinerer nu aktiviteter på tværs af ministerierne eller har oprettet særlige ministerposter, f.eks. Cypern, Frankrig, Nederlandene og Polen. Maritime regioner såsom Schleswig-Holstein, Västra Götaland og Bretagne har videreudviklet deres regionale maritime strategier siden 2009.

I 2010 iværksatte 17 medlemsstater og associerede lande initiativet til fælles programmering af forskningsindsatsen "Sunde og produktive have og oceaner" for at fremme synergien mellem forskningsressourcer og -kapacitet.

7.2. Udvikling på EU-plan

Europa-Parlamentet vedtog i oktober 2010 en beslutning om den integrerede havpolitik, hvor det bekræftede værdien af den integrerede tilgang til maritime anliggender og opfordrede Kommissionen til at udvikle den maritime dimension i Europa 2020-strategien.

I december 2011 trådte *Europa-Parlamentets og Rådets forordning om et program for støtte til videreudvikling af en integreret havpolitik* i kraft. Forordningen opretter det første operationelle program under den integrerede havpolitik for 2012-2013. Yderligere oplysninger om gennemførelsen findes i punkt 6.2.5 i det ledsagende SEK-dokument. Forordningens forskellige retsgrundlag er en anerkendelse af den integrerede tilgang i denne politik.

Rådet (almindelige anliggender) vedtog tværpolitiske konklusioner om den integrerede havpolitik under det svenske (november 2009), det spanske (juni 2010) og det polske (december 2011) formandskab. Rådet giver her et overblik over den seneste udvikling, tilslutter sig de igangværende initiativer og opfordrer til yderligere udvikling.

I januar 2011 vedtog *Regionsudvalget* en udtalelse, hvor det understreger vigtigheden af en vellykket gennemførelse af den integrerede havpolitik af miljømæssige, økonomiske og sociale årsager. *Det Europæiske Økonomiske og Sociale udvalg* vedtog en udtalelse om den integrerede havpolitik i februar 2011, som støtter synergier i maritime aktiviteter på tværs af sektorer og grænser.

7.3. Udvikling på internationalt plan

I overensstemmelse med meddelelsen fra 2009 om *den integrerede havpolitik internationale dimension* har Kommissionen styrket sin indsats på den internationale maritime scene.

På globalt plan har EU opfordret til mere ambitiøse resolutioner om hav og havret og om bæredygtigt fiskeri og tilskyndet til globalt medlemskab af maritime forvaltningsinstrumenter såsom UNCLOS. En særlig stor succes er iværksættelsen af en proces på FN-plan, der som slutmål skal føre til forhandling om en havretskonvention, der gennemfører aftalen om bevaring og bæredygtig udnyttelse af marin biodiversitet på områder, der rækker videre end national jurisdiktion. EU skubbede også på for at styrke beskyttelsen af havene og den maritime forvaltning på FN's konference om bæredygtig udvikling i Rio i juni 2012. Dristigere eksterne aktiviteter giver gode resultater, bl.a. takket være de regionale fiskeriforvaltningsorganisationers større engagement og øget samarbejde med tredjelande om bekæmpelse af ulovligt, urapporteret og ureguleret fiskeri.

Maritime anliggender er blevet et regelmæssigt tilbagevendende emne i diskussionerne med EU's partnere såsom Kina, Rusland, Japan, Canada og USA. Der indgår gradvist flere områder og emner i sektordialogerne i takt med det udvidede samarbejde om globale maritime anliggender.

7.4. Kendskab til og synlighed af det maritime Europa

I første omgang var målet for den integrerede havpolitik at synliggøre Europas maritime identitet og det økonomiske potentiale for Europas borgere. Offentlighedens kendskab er vigtigt på områder, hvor maritime interesser konkurrerer med andre sektorer om politisk støtte eller investeringer eller på arbejdsmarkedet.

Siden iværksættelsen af den integrerede havpolitik har *Eurostat* været involveret i udarbejdelsen af statistisk information til støtte for politikken for således at forbedre økonomiske data om maritime sektorer og maritime regioner. Maritime initiativer indgår nu i Eurostats arbejdsprogrammer. Siden 2009 er der regelmæssigt blevet offentliggjort statistikker for kystregioner og maritime sektorer.

Interaktive værktøjer som det *maritime forum* eller *det europæiske havatlas* letter adgangen til havrelateret information og bidrager til at øge kendskabet til det maritime Europa. *Europas maritime dag* den 20. maj er en central begivenhed, der bidrager til at øge kendskabet til mulighederne i det maritime Europa.

8. KONKLUSION

Den integrerede havpolitik blev indført for at bekræfte EU's maritime dimension. Den er vokset fra denne vision til at blive et værktøj, der skaber konkrete fordele for maritim vækst og bæredygtighed i Europa. Som det fremgår af denne rapport, forstærkes de maritime sektors store bidrag til Europas økonomi og målsætningerne i Europa 2020-strategien af koordinerede aktiviteter, der sænker omkostningerne, forbedrer ressourceeffektiviteten, mindsker risici, støtter innovation og sikrer en bedre udnyttelse af offentlige midler.

Kommissionen skaber de bedst mulige vilkår for en bæredygtig økonomisk udvikling på det maritime område. *Blå vækst* er baseret på disse resultater og er målet for de kommende år. Under Cyperns rådsformandskab vil der blive afholdt en uformel ministerkonference om den integrerede havpolitik som et stort skridt mod opfyldelsen af dette mål. *Blå vækst* bliver anden fase af den integrerede havpolitik, der skal skabe en sund maritim økonomi, som fører til innovation, vækst og bæredygtighed for Europas borgere.