



Bruxelles, den 30.11.2012
COM(2012) 713 final

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

En maritim strategi for Adriaterhavet og Det Joniske Hav

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

En maritim strategi for Adriaterhavet og Det Joniske Hav

Adriaterhavet og det tilstødende Joniske Hav er med deres centrale beliggenhed i den nordlige del af Middelhavet vigtige havområder. Udsigterne til flere tiltrædelser af EU betyder, at den frie bevægelighed for personer, varer og tjenester vil tage til i omfang. Klimaforandringerne og konsekvenserne heraf udgør en stadig større risiko for kystområderne. Kyststaterne har stadig ikke samme forudsætninger, dvs. erfaring, teknisk kapacitet og knowhow og finansielle ressourcer, som skal til for at kunne sikre bæredygtig udvikling af havmiljøet og kystområderne.

Have, øer og kystområder er komplekse og indbyrdes forbundne systemer. Det kommer derfor ikke som en overraskelse, at landene omkring Adriaterhavet og Det Joniske Hav har besluttet at styrke deres samarbejde om netop havet, som er deres fælles naturressource.

INDLEDNING

(1) Mål

I denne meddelelse foretages der en vurdering af, hvilke behov og muligheder der er for havrelaterede aktiviteter i Adriaterhavet og Det Joniske Hav, og der udstikkes en ramme for indførelsen senest i 2013 af en sammenhængende maritim strategi med dertil hørende handlingsplan. Hvis EU-medlemsstaterne beslutter at bede Kommissionen om at udarbejde en EU-strategi for Adriaterhavet og Det Joniske Hav, kommer denne maritime strategi til at udgøre det første element i en sådan makroregional EU-strategi, som dækker flere områder.

I strategien vil der blive udpeget en række realistiske tiltag og fælles initiativer, der har til formål at realisere de muligheder og tackle de grænseoverskridende problemer, som kræver en fælles indsats for at kunne løses. Hensigten er at gennemføre strategien med de eksisterende ressourcer, i henhold til den gældende lovgivning og de strukturer, der allerede er indført, med henblik på at fremme partnerskaber på tværs af grænserne og fastsætte prioriterede mål, som de lokale, regionale og nationale aktører kan arbejde hen imod, således at de prioriterede mål i Europa 2020-strategien omsættes til målrettede foranstaltninger.

Takket være intelligent forvaltning vil gennemførelsen af denne strategi virke som en økonomisk drivkraft og således ikke kræver ekstra midler. Det er også hensigten, at strategien skal lette udarbejdelsen af projektansøgninger og koordinere finansieringen af projekter, særlig med henblik på en mere effektiv anvendelse af midlerne i den nye finansielle ramme for 2014-2020. Maritime projekter kan finansieres via en række EU-programmer og finansieringsinstrumenter samtidig med, at medlemsstaternes kompetencer respekteres ved støttetildelingen. Der er tale om EFRU, Samhørighedsfonden, ESF, EFF¹ og andre

¹ Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Samhørighedsfonden, Den Europæiske Socialfond og Den Europæiske Fiskerifond.

finansieringsprogrammer og –instrumenter, både eksisterende (som f.eks. RP7² og Life+³) og kommende (f.eks. Connecting Europe-faciliteten (CEF) og EHFF⁴). Det er ligeledes nødvendigt at gøre brug af finansiering via IPA⁵ med henblik på at inddrage kandidatlande og potentielle kandidatlande i fremtidige tiltag. Der er også andre potentielle finansieringskilder, herunder internationale finansielle institutioner så som investeringsrammen for Vestbalkan (WBIF) og nationale, regionale og lokale midler såvel som midler fra private investorer. Der bør gøres en indsats for at samle alle disse så effektivt som muligt i den strategiske ramme. Der skal også tages hensyn til konkurrencereglerne i de tilfælde, hvor finansiering af et bestemt projekt kan betragtes som statsstøtte.

Hensigten med strategien er at skabe forudsætningerne for vækst ved at yde støtte til udøvelsen af et ansvarligt fiskeri, der er bæredygtigt på lang sigt, til opnåelse af god miljøtilstand i havmiljøet og større sikkerhed på havet. Strategien kommer også til at bidrage til løsningen af horisontale spørgsmål, som f.eks. effektiv tilpasning til konsekvenserne af klimaforandringerne. Dermed skabes der intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst i den maritime økonomi, hvilket vil bidrage til at realisere målene i Europa 2020-strategien⁶.

(2) Geografisk anvendelsesområde

Adriaterhavet og Det Joniske Hav⁷ forbinder syv lande, nemlig tre EU-medlemsstater (Grækenland, Italien og Slovenien), et tiltrædelsesland (Kroatien), et kandidatland (Montenegro) og to potentielle kandidatlande (Albanien og Bosnien-Hercegovina). Serbien, der også er kandidatland, er et af de otte medlemmer af det adriatisk-joniske initiativ⁸. Der er også andre lande i området, der har politiske og økonomiske interesser i de maritime aktiviteter i Adriaterhavet og Det Joniske Hav, og som efter en vurdering fra sag til sag kan inddrages i specifikke aktiviteter.

(3) Baggrund

Der er allerede etableret et omfattende samarbejde mellem kyststaterne omkring Adriaterhavet og Det Joniske Hav dels takket være EU-programmer, som f.eks. IPA-programmet for grænseoverskridende samarbejde på tværs af Adriaterhavet og andre fremtidige programmer for området, dels takket være andre initiativer, som f.eks. det adriatisk-joniske initiativ.

Denne meddelelse udstikker rammerne for, hvordan man kan tilpasse den integrerede havpolitik til de behov og muligheder, som naturressourcerne og de socioøkonomiske strukturer i Adriaterhavets og Det Joniske Havs hav- og kystområder byder på. I konklusionerne fra december 2011 om den integrerende havpolitik giver Rådet udtryk for sin støtte til "*det igangværende arbejde i medlemsstaterne ved Adriaterhavet og Det Joniske Hav med at forbedre det maritime samarbejde med nabostater uden for EU inden for rammerne af*

2 Det kommende rammeprogram for forskning og innovation (Horisont 2020).

3 Det finansielle instrument for miljøet.

4 Den Europæiske Hav- og Fiskerifond.

5 Instrument til førtiltrædelsesbistand.

6 KOM(2010) 2020 endelig.

7 I denne meddelelse har vi anvendt Den Internationale Hydrografiske Organisations definition, som viser, at Det Joniske Hav slutter ved en linje, der kan trækkes fra Cap Tenaron til Capo Passero.

8 Det adriatisk-joniske initiativ (AII) er et initiativ for regionalt samarbejde, der blev lanceret ved Ancona-erklæringen i 2000. Serbien blev i sin egenskab af formel arvtager af Statsunionen Serbien og Montenegro medlem af AII.

en makroregional strategi". Som det blev fremhævet i Limmasolerklæringen⁹ er samarbejdet om havområder en milepæl i udviklingen og gennemførelsen af EU's integrerede havpolitik. Der er indhøstet nyttige erfaringer i forbindelse med EU-strategien for Østersøområdet¹⁰, Donauområdet¹¹ og Atlanterhavsområdet¹², som kan tjene til eksempel herfor. Idéerne i denne meddelelse har fået opbakning på tre interessentseminarer, som blev afholdt i 2012 i Grækenland, Italien og Slovenien.

9 Erklæring fra ministrene med ansvar for den integrerede havpolitik og Europa-Kommissionen om en havdagsorden og en maritim dagsorden for vækst og beskæftigelse.

10 KOM(2009) 248 endelig og COM(2012) 128 final.

11 KOM(2010) 715 endelig.

12 KOM(2011) 782 endelig.

EN DAGSORDEN FOR INTELLIGENT, BÆREDYGTIG OG INKLUSIV VÆKST BASERET PÅ HAVET

1. SØJLE: Realisering af den blå økonomis potentiale

I meddelelsen "*Blå vækst – mulighederne for bæredygtig vækst i den maritime økonomi*"¹³ beskriver Kommissionen Europas blå økonomi. Hvis man skal udnytte mulighederne for økonomisk vækst på grundlag af havet, skal man skabe de rette betingelser for innovation og konkurrence og koncentrere indsatsen om områder med komparative fordele.

1.1. Betingelserne for innovation og konkurrencedygtighed

Hvis vækstpotentialer i de maritime sektorer skal realiseres, skal man sætte ind over for flaskehalsene og udnytte drivkræfterne for vækst. Hertil hører forenkling og harmonisering af de administrative procedurer, behovet for kvalifikationer, forskning, udvikling og innovation, maritime klynger, intelligent og klimasikret infrastruktur og kvalificeret og mobil arbejdskraft. Hvis man skaber de rette forudsætninger for at udvikle disse, vil det hjælpe vigtige sektorer i området - som f.eks. skibsbygningsindustrien, lystbådeindustrien og den logistiske sektor - til at styrke deres konkurrenceevne og til at skabe nye forretningsmuligheder. I regionen Friuli Venezia Giulia er Ditenave et godt eksempel på en maritim klynge, som samler den højteknologiske industri, universiteter og de regionale myndigheder.

Den stigende kommercielle udnyttelse af hav- og kystområderne kan føre til større konkurrence om den plads, der er til rådighed. Maritim fysisk planlægning spiller en afgørende rolle, når det gælder om at nå frem til en beslutningsprocedure, som på en afbalanceret måde tager hensyn til interesserne hos de forskellige sektorer, der konkurrerer om havområdet. Integreret kystzoneforvaltning (ICZM) kan ligeledes bidrage til at løse problemet med det stigende pres på kystområderne. Den prioriterede handlingsplan under De Forenede Nationers Program for Middelhavet (UNEP/MAP)¹⁴ spiller en vigtig rolle ved at støtte integreret kystzoneforvaltning i middelhavslandene i forbindelse med gennemførelsen af ICZM-protokollen til Barcelonakonventionen.

I lyset af ovenstående er følgende eksempler på prioriterede områder, der kan udvikles:

- styrkelse af det administrative samarbejde med henblik på at forenkle og harmonisere formaliteterne inden for skibsfarten, jf. den gældende EU-lovgivning
- fremme af oprettelsen af maritime klynger og forskningsnetværk og udformningen af en forskningsstrategi, der fremmer innovation
- styrkelse af arbejdstagernes mobilitet og kvalifikationer, som skal være mere gennemskuelige

¹³ Com(2012) 494 final af 13. september 2012.

¹⁴ Koordineringsenheden for UNEP/MAP er det organ, der har til opgave at gennemføre konventionen om beskyttelse af Middelhavets havmiljø og kystområder.

- udvikling af maritim fysisk planlægning og integreret kystzoneforvaltning både på nationalt og tværnationalt plan og bedst mulig udnyttelse af resultaterne af vigtige EU-forskningsprojekter om beskyttede havområder¹⁵.

1.2 Relevante maritime sektorer

1.2.1 Søtransport

Adriaterhavet og Det Joniske Hav udgør en vigtig søtransportrute som følge af deres geografiske placering i Europas øst-vest- og nord-syd-akse. Der er en række centraleuropæiske lande og indlandsstater, hvis import er stærkt afhængig af havnene i det nordlige Adriaterhav. Fem havne i det nordlige Adriaterhav (Koper, Ravenna, Rijeka, Venedig, Trieste) har sluttet sig sammen i en logistikplatform med betegnelsen North Adriatic Ports Association (NAPA). Som det er blevet påpeget i forbindelse med udarbejdelsen af EU's havnestrategi (relevante forslag forventes fremlagt i begyndelsen af 2013) er forudsætningerne for, at havnene i Adriaterhavet og Det Joniske Hav kan forblive konkurrencedygtige, bl.a. følgende:

- de skal kunne styrke intermodaliteten ved at integrere søtransporten med landtransporten. Transportkorridorerne (mellem Østersøen og Adriaterhavet og Middelhavet) i Connecting Europe-faciliteten vil kunne løse spørgsmålet om manglende tog- og motorvejsforbindelser
- de skal kunne tilbyde effektive og miljøvenlige tjenester.

Havne spiller en afgørende rolle, når det gælder om at sikre territorial sammenhæng og social samhørighed. Det er dog sjældent, at vandvejen er det første valg til befordring af passagerer eller transport af gods mellem landene omkring Adriaterhavet og Det Joniske Hav. Eftersom der findes så mange store lande og byer omkring Adriaterhavet og Det Joniske Hav er der et stort potentiale for udvikling af nærskibstrafikken. Adriaterhavets motorvej til søs¹⁶ er et eksempel på den indsats, der er gjort for at levere en levedygtig og pålidelig transporttjeneste gennem det multimodale transeuropæiske transportnet. Færgeforbindelser på tværs af grænserne er særlig vigtige på grund af de mange øer ud for Kroatiens og Grækenlands kyster.

I lyset af ovenstående er følgende eksempler på prioriterede områder, der kan udvikles inden for rammerne af den planlagte havnestrategi og i forbindelse med kommende TEN-T-tiltag:

- optimering af grænseflader, procedurer og infrastrukturer med henblik på lette samhandelen med Syd-, Central- og Østeuropa
- optimering af forbindelserne ved at udvikle et integreret, efterspørgselsbaseret, søtransportnet med lave CO₂-udledninger, der dækker hele regionen, idet der tages særlig hensyn til forbindelserne mellem de forskellige øer
- styrkelse af den langsigtede miljømæssige og økonomiske bæredygtighed.

¹⁵ F.eks. COCONET-projektet inden for rammerne af RP7-OCEAN.

¹⁶ ADRIAMOS.

Konkrete muligheder, der bør overvejes, kunne være at forbedre havnenes forbindelser til baglandet og sikre en hurtig gennemførelse af det europæiske søtransportområde uden barrierer (dvs. lette den administrative byrde i forbindelse med EU-skibsfarten i regionen og styrke havnefaciliteterne i området, både med hensyn til effektivitet og kvalitet).

1.2.2 Kyst- og havturisme

Turisme er en af de vigtigste og hurtigst voksende maritime sektorer og spiller som sådan en meget stor økonomisk rolle. Den regionale økonomi har stor gavn af turismen, eftersom den skaber beskæftigelse og fremmer bevarelsen af kysternes og havområdernes kulturarv. Det Jonisk-Adriatiske Handelskammers Forum har udviklet et fælles varemærke med betegnelsen "AdrIon". Det er af afgørende betydning, at den intensive kystturisme forvaltes med omtanke for at afbøde dens potentielle negative indvirkning på kyst- og havmiljøet, som netop er grundlaget for turismen. Det er f.eks. nødvendigt at justere kapaciteten for affaldsbehandling og spildevandsrensning, således at det undgås, at ubehandlet affald og spildevand ledes direkte ud i havet.

Krydstogtturismen i Adriaterhavet og Det Joniske Hav er allerede i rivende udvikling. Venedig og Dubrovnik er blandt de 10 vigtigste europæiske krydstogthavne. Den stadig større opsplittning af markedet og nye forretningsmodeller betyder, at flere havne vil få del i mulighederne.

Endelig har den kulturelle og arkæologiske arv i kystområderne og på havbunden stor betydning, både når det gælder udviklingen af turismen og den fælles identitet.

I lyset af ovenstående er følgende eksempler på prioriterede områder, der kan udvikles:

- støtte til bæredygtig udvikling af kyst- og havturisme, idet der tilskyndes til innovation og fælles markedsføringsstrategier og produkter
- sikring af sektorens bæredygtighed ved at mindske dens miljøpåvirkning under hensyntagen til konsekvenserne af klimaforandringerne
- fremme af bæredygtig udvikling af krydstogtturismen
- større fokus på kulturarvens værdi og foranstaltninger til at fremme påskønnelsen heraf.

Konkrete muligheder, der bør overvejes, kunne være, at der i højere grad gøres brug af fælles kampagner for at fremme turismen i området i tråd med den indsats, der allerede er gjort inden for rammerne af Det Jonisk-Adriatiske Handelskammer, og identifikation af nye forretningsmodeller i krydstogtsektoren.

1.2.3 Akvakultur

Akvakultursektoren i EU giver direkte beskæftigelse til ca. 80 000 mennesker og er dermed en vigtig indtægtskilde i mange europæiske kyststater. Italien og Grækenland er de middelhavslande, der opdrætter flest fisk, nemlig 284 000 tons om året.

Udvikling af en stærk, miljømæssigt og økonomisk bæredygtig europæisk akvakultursektor, der producerer produkter af høj kvalitet, kan bidrage til at skabe beskæftigelse og til at forsyne markedet med sunde fødevarer. Akvakultursektoren kan også bidrage til at reducere fiskeritrykket og dermed til at bevare fiskebestandene. EU's miljølovgivning tager behørigt hensyn til behovet for at afbøde de negative virkninger af akvakultursektoren.

Der er en række hindringer i vejen for, at EU's akvakultursektor kan opfylde sit potentiale, nemlig pladsmangel og begrænsede muligheder for at få licens, fragmentering af sektoren, begrænset adgang til startkapital eller lån til innovation og tidsrøvende og tunge administrative procedurer. I forbindelse med reformen af den fælles fiskeripolitik er der fremsat forslag om at sætte skub i akvakultursektoren ved hjælp af en koordineret tilgang baseret på ikke-bindende strategiske retningslinjer og fælles prioriteringer og udveksling af bedste praksis efter den åbne koordineringsmetode, hvilket fuldt ud er i overensstemmelse med nærhedsprincippet. I lyset af ovenstående er følgende eksempler på prioriterede områder, der kan udvikles:

- skabelse af nye jobs og forretningsmuligheder ved hjælp af mere forskning og innovation
- i tråd med principperne for maritim fysisk planlægning udvikling af værktøjer, der gør det muligt at placere akvakulturbrug korrekt, herunder værktøjer til udpegning af aktiviteter, der eventuelt kan placeres sammen med andre økonomiske aktiviteter.

Konkrete muligheder, der bør overvejes, kunne være at arbejde sammen om at reducere den administrative byrde og optimere den fysiske planlægning på grundlag af udveksling af bedste praksis.

2. SØJLE: Et sundere havmiljø

Kyst- og havmiljøet i Adriaterhavet og Det Joniske Hav huser mange forskellige levesteder og arter. I begge disse havområder findes der posidonia-enge og en række forskellige havpattedyr¹⁷.

Kombinationen af en stor belastning fra menneskelige aktiviteter og områdets topografiske forhold betyder, at disse levesteder er meget udsatte, når det gælder forurening. Samarbejdet mellem kyststaterne finder sted i henhold til reglerne i havstrategi-rammedirektivet, Barcelonakonventionen med dertil hørende protokoller og den blandede kommission for beskyttelse af Adriaterhavet og adriaterhavskysterne.

Adriaterhavet er udsat for mange påvirkninger som følge af tilførslen af flodvand. Cirka en tredjedel af det flodvand, der ledes ud i Middelhavet, strømmer ud i den nordlige og centrale del af Adriaterhavet. Eurotroficering er derfor en af de største trusler mod dette havområde¹⁸. Det er derfor relevant at gennemføre bestemmelserne i vandrammedirektivet for at opnå en god miljøtilstand i havmiljøet.

Foruden at være et æstetisk problem udgør affald i havet ofte en betydelig risiko for livet i havet. De største kilder til affaldet er landbaserede aktiviteter, dvs. husholdningsaffald, affald fra turistfaciliteter og udslip fra lossepladser.

Området er også kendetegnet ved intensiv søfart, hvilket indebærer emissioner fra skibe og havne, risiko for ulykker og indførelse af invasive fremmede arter i forbindelse med udtømmning af ballastvand. I 2005 undertegnede Kroatien, Italien og Slovenien en aftale om en regional beredskabsplan¹⁹, som fastsætter de retlige og operationelle regler for forebyggelse og bekæmpelse af havforureningsuheld.

I lyset af ovenstående er følgende eksempler på prioriterede områder i de respektive EU-politikker, der kan udvikles:

- opnåelse af god miljømæssig og økologisk tilstand i hav- og kystområderne senest i 2020 i tråd med gældende EU-lovgivning og Barcelonakonventionens økosystembaserede tilgang
- bevarelse af biodiversiteten, økosystemer og økosystemtjenester ved at gennemføre og forvalte Natura 2000-nettet under hensyntagen til dermed forbundne tiltag inden for rammerne af Barcelonakonventionen
- reduktion af mængden af affald i havet ved hjælp af bedre affaldshåndtering i kystområderne
- fortsat styrkelse af det regionale samarbejde og overvågning af de eksisterende mekanismer, navnlig de beredskabsmekanismer, der er oprettet af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) med henblik på at forebygge og yde en

¹⁷ I henhold til den første integrerede vurdering af Middelhavet, jf. trin 3 i den økosystembaserede tilgang.

¹⁸ Idem.

¹⁹ Regional beredskabsplan for forebyggelse og bekæmpelse af havforurening i Adriaterhavet.

koordineret indsats over for olieudslip, samt undersøgelse af mulighederne for at udnytte EU-ressourcerne bedre.

Konkrete muligheder, der bør overvejes, kunne være udveksling af bedste praksis mellem de myndigheder, der forvalter de beskyttede havområder, med det formål at bevare biodiversiteten, udbygning af den indsats, der er gjort inden for rammerne af AdriaPAN (Adriatic Protected Areas Network = beskyttede områder i Adriaterhavet), og implementering af den regionale beredskabsplan, som eventuelt kunne udvides til at omfatte andre lande omkring Adriaterhavet og Det Joniske Hav.

3. SØJLE: Større sikkerhed til søs

At opretholde menneskets og miljøets sundhed og sikkerhed er udfordringer, der ikke er begrænset til et enkelt lands søterritorium. Der bør på regionalt plan gøres en fælles indsats, der bygger på ensartet gennemførelse af de gældende EU-regler og internationale regler og anvendelsen af nye teknologier.

Der er visse tredjelande i området, der skal forbedre deres indsats som flagstater og deres placering på præstationslisten i Paris-aftalememorandummet om havnestatskontrol. Konsekvent gennemførelse af EU-reglerne og de internationale regler vil kunne bidrage til at højne standarden for skibsfarten i området, skabe lige vilkår for alle, fremme mobiliteten og forberede kandidatlandene og de potentielle kandidatlande gradvist på tiltrædelse af EU. Der bør skabes en kultur, hvor man overholder de gældende EU-regler og internationale regler.

Der er desuden tale om et havområde med flere passagerutter end andre områder, og der foregår i stigende omfang transport af olie og gas. Foruden den kommercielle skibsfart, benyttes Adriaterhavet og Det Joniske Hav også af kriminelle net, der er involveret i ulovlig migration og andre illegale aktiviteter. Det er nødvendigt at styrke de offentlige myndigheders kapacitet til at overvåge skibstrafikken, reagere på nødsituationer, redde menneskeliv, genskabe havmiljøet, føre tilsyn med fiskeriet og reagere på trusler mod sikkerheden og illegale aktiviteter.

Følgende er eksempler på prioriterede områder, der kan udvikles, navnlig i de lande, der støder op til området, idet der tages hensyn til igangværende tiltag inden for rammerne af EU-lovgivningen og i overensstemmelse med de berørte nationale institutionelle rammer:

- skabelse af en kultur, hvor man overholder reglerne for flagstats- og havnestatskontrol, erstatningsansvar og forsikring inden for søfarten, hygiejnerelgerne for skibe og bekæmpelse af smitsomme sygdomme om bord, havariundersøgelser og havnesikkerhed
- styrkelse af samarbejdet mellem de nationale og regionale søfartsmyndigheder og EU, idet der indføres mekanismer, der gør det muligt at udveksle søfartsoplysninger mellem de nationale VTMISS-systemer²⁰ gennem SafeSeaNet
- støtte til udvikling af beslutningsstøttesystemer, beredskabskapacitet og -planer
- fyldestgørende informationskilder for besætningsmedlemmer og styrmænd, som f.eks. dybdemåling, kortlægning af havbunden og hydrografiske undersøgelser og inkorporering af disse oplysninger i elektroniske søkort (e-navigation), navnlig til anvendelse på passagerskibe.

En konkret mulighed, der bør overvejes med henblik på at realisere disse mål, som blev drøftet under den første runde af interessenthøringer, kunne være at opgradere det eksisterende ADRIREP-system²¹ i SafeSeaNet.

20 Vessel Traffic Management Information System (trafikovervågnings- og trafikinformationssystemet for skibsfarten).

21 Adriatic Traffic Reporting System (rapporteringssystem for søfarten i Adriaterhavet).

4. SØJLE: Bæredygtigt og ansvarligt fiskeri

Strategien bør understøtte bestræbelserne på at opnå et bæredygtigt og ansvarligt fiskeri på lang sigt, således at fiskeriet fortsat kan være en indtægtskilde i kystområderne.

Der bør først og fremmest sørges for en effektiv gennemførelse af principperne i den fælles fiskeripolitik. I den fælles fiskeripolitik slås der til lyd for en bottom-up-tilgang til fiskeriforvaltning. Det vil også være nyttigt for området, hvis der fastlægges fælles principper og værktøjer til forvaltning af beskyttede havområder af interesse for fiskeriet²², herunder vedtagelse af foranstaltninger til beskyttelse af følsomme levesteder og bestemte arter (f.eks. skildpadder og delfiner).

De administrative organer og producentorganisationerne i Kroatien, Italien og Slovenien arbejder allerede sammen om det kommercielle aspekt af fiskeriet, hvilket f.eks. har ført til oprettelsen af det socioøkonomiske observationscenter for fiskeri og akvakultur i det nordlige Adriaterhav (Socio-Economic Observatory for Fishing and Aquaculture in the North Adriatic). Observationscentrets arbejdsområde kunne eventuelt udvides til at omfatte markedskendskab og –tjenester med henblik på at sikre bedre sporbarhed og markedsføring af produkterne.

Med hensyn til kontrol og overvågning er det nødvendigt på grundlag af erfaringerne med udvekslingen af ekspertise og bedste praksis og den videre udvikling af fælles operationelle initiativer at forbedre overholdelsen af reglerne og lette indsendelsen af oplysninger. Det bør også undersøges, om det ville være hensigtsmæssigt at opgradere alle de relevante operationelle værktøjer (systemer, udstyr og andre ressourcer).

Der er allerede etableret et samarbejde om videnskabelige spørgsmål og forvaltning af fiskeriet inden for rammerne af det multilaterale organ Den Almindelige Kommission for Fiskeri i Middelhavet (GFCM) og FAO's regionale projekter (Adriamed og Eastmed). Disse projekter skal styrkes ved at inddrage de deltagende lande yderligere. Samtidig kunne man styrke det videnskabelige samarbejde mellem landene i området med henblik på at skabe en tættere forbindelse mellem forskningen og fiskeri- og akvakultursektorens behov.

I lyset af ovenstående er følgende eksempler på prioriterede områder, der kan udvikles:

- realisering af målet om en bæredygtig forvaltning af fiskeriet, herunder udarbejdelse af flerårige planer og foranstaltninger såsom beskyttede havområder i deres bredeste betydning
- styrkelse af de berørte parters deltagelse i fiskeriforvaltningen og andre foranstaltninger med henblik på at gøre fiskeriet mere rentabelt og bæredygtigt
- skabelse af en kultur, hvor man overholder reglerne, hvilket vil være ressourcebesparende, lette fremsendelsen af oplysninger og styrke samarbejdet om overvågning af fiskeriet

22

F.eks. områder, der er beskyttet mod fiskeri i henhold til artikel 19 i middelhavsforordningen og inden for rammerne af GFCM og de særligt beskyttede områder af betydning for Middelhavet (SPAMI), der er udpeget inden for rammerne af Barcelonakonventionen.

- etablering af et videnskabeligt samarbejde om fiskeriet.

Konkrete muligheder, der bør overvejes, kunne være at udvikle aspekter såsom markedskendskab og –tjenester med henblik på at sikre, at markedsføringen af fiskevarer og akvakulturprodukter i området er utvetydig, effektiv og fuldt ud i overensstemmelse med de gældende regler, samt at udveksle socioøkonomiske data i fiskerisektoren.

DE NÆSTE SKRIDT: HEN IMOD EN HANDLINGSPLAN

Den maritime strategi for Adriaterhavet og Det Joniske Hav vil blive nærmere beskrevet i en handlingsplan, som skal forelægges i løbet af andet halvår af 2013, hvilket er i overensstemmelse med de igangværende og planlagte foranstaltninger under de relevante EU-politikker. Strategien vil være baseret på de søjler, der er udpeget i denne meddelelse, og den kommer til at omfatte prioriterede områder og foranstaltninger, som det anbefales at støtte for at løse de problemer og realisere de muligheder, der er nævnt ovenfor. Den vil også omfatte fastsættelsen af klare mål, som er i tråd med dem, der er fastsat inden for rammerne af Europa 2020-strategien. Foranstaltningerne vil blive gennemført af de berørte parter i området, som Kommissionen vil arbejde sammen med, og her er tale om offentlige myndigheder og organer, regionale og kommunale myndigheder, erhvervsdrivende, forskere og internationale og ikke-statslige organisationer.

Kommissionen vil arbejde sammen med disse berørte parter og andre institutioner, programmeringsorganer og mellemstatslige organisationer i området med det formål at bringe deres aktiviteter i overensstemmelse med den maritime strategi og udpege de organer, der skal koordinere de planlagte tiltag og projekter.

Strategien skal forvaltes således, at handlingsplanen opstilles, gennemføres og overvåges på den mest sammenhængende måde.

KONKLUSIONER

Kommissionen er overbevist om, at en sådan strategi kan bistå alle landene med at realisere Europa 2020-målene for bæredygtig udnyttelse af de maritime aktivers potentiale. Den vil fremme den europæiske integration og det territoriale samarbejde på en fleksibel og inklusiv måde, samtidig med at nærhedsprincippet overholdes. Europa-Kommissionen vil gerne vide, om de prioriterede områder, der er udpeget ovenfor, dækker de vigtigste emner, hvor et styrket samarbejde kan gøre en forskel. Europa-Kommissionen er også åben over for idéer til en effektiv og fleksibel model til forvaltning og praktisk gennemførelse af strategien og handlingsplanen. Europa-Kommissionen opfordrer derfor Rådet, Europa-Parlamentet, Regionsudvalget og Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg til at støtte denne meddelelse.