

Formanden for Europaudvalget

TIL ORIENTERING



Formanden for Miljø- og Planlægningsudvalget
MF Christian Wedell-Neergaard

Miljø- og Planlægningsudvalget
MPU alm. del - Bilag 267
Offentligt

9. februar 2007
Ref. 06-001463-5

Grønbog om havpolitik - KOM (2006) 0275

Kære Christian Wedell-Neergaard

Kommissionen fremsætter i løbet af året en række dokumenter, hvortil der er knyttet en høringsfrist – primært hvidbøger, grønbøger og meddelelser - og hvor Folketinget således har mulighed for at komme med en udtalelse til Kommissionen. Dokumenterne giver Folketinget en mulighed for at påvirke kommende EU-lovgivning på det tidspunkt, hvor chancen for indflydelse er størst – nemlig mens bestemmelserne stadig er under udarbejdelse.

Europaudvalget orienteres løbende om de høringsdokumenter, som Kommissionen fremsætter. Europaudvalget overvejer i den forbindelse, om dokumentet vedrører et område, hvor et andet af Folketingets stående udvalg fagligt er bedre rustet til at substansbehandle sagen. Europaudvalget fremsender i så fald dokumentet til det/de relevante fagudvalg sammen med en opfordring til at behandle sagen og orientere Europaudvalget om udvalgets indstilling.

I relation til Kommissionens grønne bog om havpolitik - KOM (2006) 0275 - besluttede Europaudvalget på udvalgsmødet den 18. januar 2007 at anmode Miljø- og Planlægningsudvalget om at behandle grønbogen.

Grønbogen er et oplæg til en fælles havpolitik i form af en samlet strategi for den maritime sektor, der berører en lang række områder herunder miljø, fiskeri, turisme og søtransport. Grønbogen fokuserer på problemstillinger og mulige løsninger inden for 5 hovedtemaer.

Jeg vil derfor gerne opfordre Miljø- og Planlægningsudvalget til at behandle dokumentet og på baggrund heraf komme med en udtalelse/indstilling til Europaudvalget med henblik på, at Erhvervsudvalget, Miljø- og Planlægningsudvalget og Europaudvalget eventuelt kan afgive et høringssvar til Kommissionen.

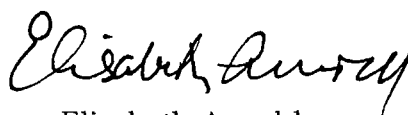
På sit møde den 18. januar 2007 besluttede Europaudvalget desuden at arrangere en høring om kommissionens grønne bog. Da emnet er relevant for både Europaudvalgets og Miljø- og Planlægningsudvalgets arbejde, ønsker Europaudvalget at spørge, om Miljø- og Planlægningsudvalget kunne have interesse i at arrangere høringen i fællesskab?

Til orientering har Europaudvalget ligeledes henvendt sig til Erhvervsudvalget med henblik på udtalelse samt deltagelse i høring.

Jeg kan oplyse, at Kommissionen har sat høringsfristen til den 30. juni 2007.

Jeg vedlægger Kommissionens grønne bog til orientering.

Med venlig hilsen



Elisabeth Arnold

Formand for Folketingets Europaudvalg

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Telefon +45 33 92 00 00
Telefax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
<http://www.um.dk>
Girokonto 3 00 18 06

Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

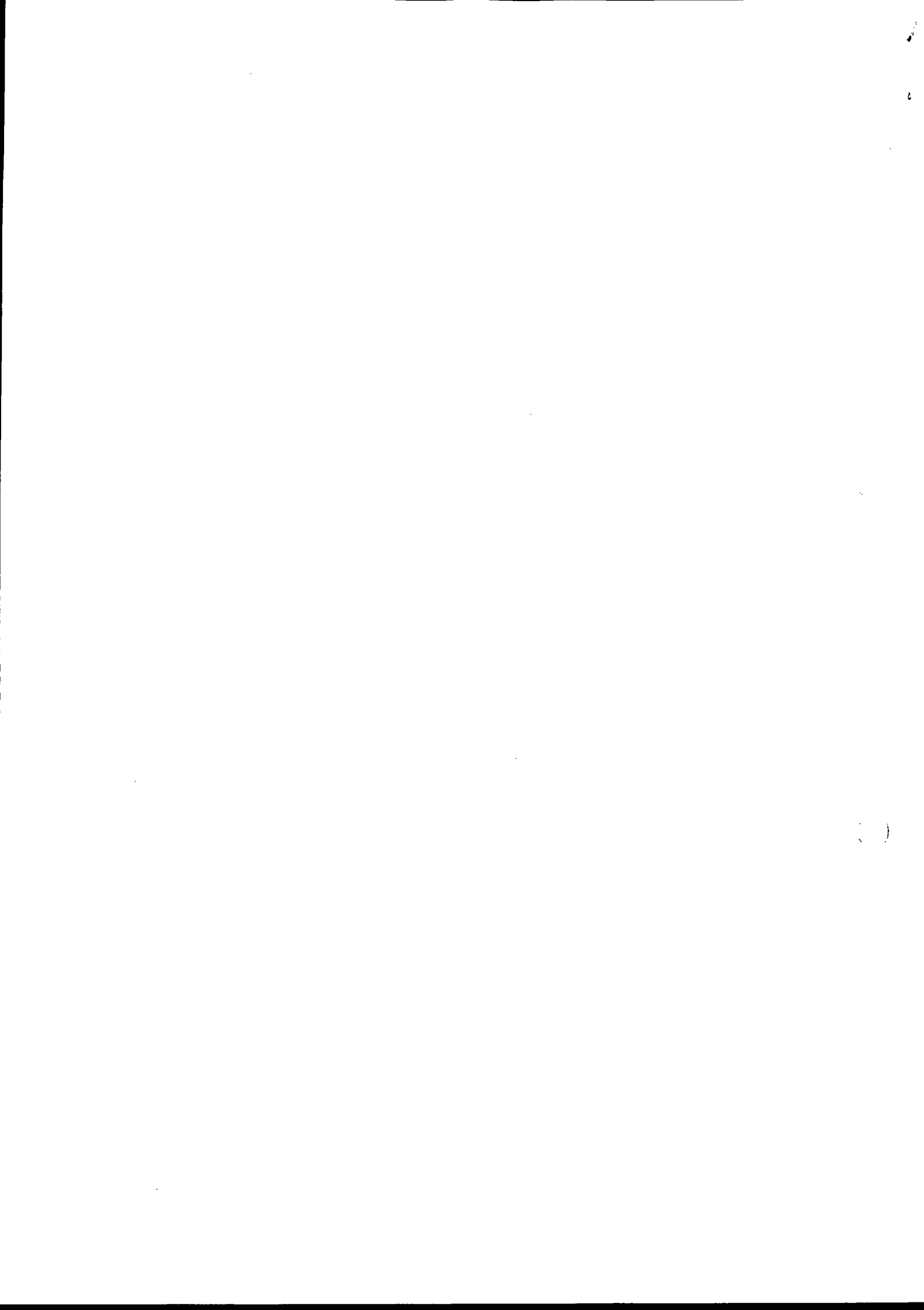
Kontor
EUK

11. december 2006

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Økonomi- og Erhvervsministeriets grundnotat vedrørende Kommissionens grønbog En fremtidig havpolitik for EU: En europæisk vision for havene, KOM-(2006) 275.

Anders Fogh Rasmussen





GRUNDNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

6. december 2006

/nwj/jtv

Kommissionens grøn bog En fremtidig havpolitik for EU: En europæisk vision for havene, KOM(2006) 275.

Resumé

Sigtet med Kommissionens grøn bog En fremtidig havpolitik for EU: En europæisk vision for havene er at iværksætte en debat om behovet for og indholdet af EU's fremtidige maritime strategi.

Der anlægges en holistisk synsvinkel, hvor forskellige politikområder fra fiskeri og turisme til miljø og søtransport, som hidtil har været behandlet separat, nu søges tænkt ind i en samlet strategi for den maritime sektor. Målet er en gensidig styrkelse af økonomisk vækst, social velfærd og miljøbeskyttelse. Der er iværksat en konsultationsproces frem til 30. juni 2007.

Kommissionens grøn bog er et debatoplæg, der sætter fokus på udfordringer og problemstillinger samt mulige løsninger inden for 5 hovedemner. Kommissionen vil – i lyset af de modtagne høringssvar – fremkomme med et mere konkret udspil til den fremtidige maritime politik og om muligt en aktionsplan.

Grøn bogen vil ikke i sig selv have lovgivningsmæssige, samfundsøkonomiske, statsfinansielle eller erhvervsøkonomiske konsekvenser, men en eventuel senere udmøntning af forslag på baggrund af grøn bogen vurderes at kunne få statsfinansielle konsekvenser.

1. Baggrund og indhold

Grøn bogen blev vedtaget af Kommissionen den 7. juni 2006 og blev modtaget i Rådet den 12. juni 2006 – dog ikke i en dansk sprogversion, som fortsat ikke foreligger.¹

Offentliggørelsen af grøn bogen har indledt en konsultationsproces frem til 30. juni 2007. På baggrund heraf vil Kommissionen overveje, hvilke konkrete initiativer der skal tages.

Grøn bogen er et debatoplæg, hvis formål er at få en bred drøftelse af behovet for og indholdet af EU's fremtidige maritime strategi.

¹ I dansk sprogversion er der endnu kun modtaget et meget kort resumé af grøn bogen.

Kommissionen lægger op til en holistisk synsvinkel, hvorefter forskellige politikområder, som hidtil har været behandlet separat, nu søges tænkt ind i en samlet strategi for den maritime sektor. Målet er en gensidig styrkelse af økonomisk vækst, social velfærd og miljøbeskyttelse. Den maritime politik skal forankres i Lissabon-strategien, der har fokus på vækst og skabelse af flere og bedre jobs, ligesom havmiljøet skal sikres og forbedres. Grundlæggende skal der kun handles på EU-niveau, når det bidrager med merværdi i forhold til medlemsstaternes aktiviteter.

Grønbogen beskæftiger sig med fem hovedtemaer:

1. Fastholdelse af Europas lederskab inden for holdbar maritim udvikling
2. Forbedring af livskvaliteten i kystområder
3. Tilvejebringelse af redskaberne til håndtering af vore relationer med havene
4. Maritim regulering
5. Generhvervelse af Europas maritime arv og bekræftelse af Europas maritime identitet

Grønbogen berører derfor en variation af emner fra konkurrenceevne i de maritime industrier til bedre regulering og kontrol. Også beskyttelsen af miljøet indgår som et væsentligt element i en fremtidig politik. Der henvises her til, at Kommissionens Tematiske Strategi (KOM(2005) 504 af 24. oktober 2005), skal indgå som et af de bærende elementer i en ny maritim politik.

Der peges også på fremme af turisme i de kystnære områder samt fremme, prioritering og koordinering af maritim forskning og udvikling. Her peges blandt andet på spørgsmålet om oprettelsen af et europæisk maritimt observatorium og datanetværk, behovet for en bæredygtig udnyttelse af havets ressourcer og havområdet, støtte til yderområder samt prioritering af uddannelse og beskæftigelse.

Der tages også andre spørgsmål op såsom brugen af søfarende fra tredjelande, EU-medlemskab af FN's internationale søfartsorganisation IMO (International Maritime Organization), oprettelsen af et EU-skibsregister samt oprettelsen af en EU-kystvagt. Herudover ønskes en debat om, hvorvidt international trafik, uanset flag, mellem to EU-lande skal undergives EU-regulering og ikke international regulering.

2. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig i sagen.

3. Nærhedsprincippet

Da der er tale om en grøn bog, er en vurdering af nærhedsprincippet ikke relevant. Når grøn bogen eventuelt udmøntes i mere konkrete tiltag, vil der ske en vurdering af nærhedsprincippet.

4. Gældende dansk ret

Da der er tale om en grønbog, hvor der ikke sker udmøntning i forslag til retsakter, har den ikke konsekvenser for gældende dansk ret.

5. Høring

Grønbogen blev sendt i høring i en bred kreds af høringsparter i juni 2006. Derudover har der været afholdt to høringsmøder vedrørende grønbogen henholdsvis den 19. september og den 4. oktober 2006, hvori repræsentanter fra myndigheder og interesseorganisationer deltog.

Der er modtaget høringssvar fra Dansk Energi, der gerne ser en særlig opmærksomhed omkring NOx-problestillingen (reduktion af udledningen af nitrøse gasser).

Danmarks Rederiforening støtter udformningen af en mere overordnet og koordineret politik men understreger, at skibsfartens internationale karakter kræver internationale rammevilkår, der skal være globalt konkurrencedygtige og baseret på kvalitetsskibsfart. EU-kompetence er derfor ikke altid den bedste løsning, bl.a. kan foreningen ikke støtte tankerne om et europæisk skibsregister, ligesom man ikke umiddelbart kan se behovet for en europæisk kystvagt. Forslaget om et 'European Maritime Space' må heller ikke lede til regionale protektionistiske forslag. Vedrørende beskæftigelse ser man gerne, at grønbogen fokuserer mere på skibsfartserhvervets beskæftigelse i land, som er større og mere værdiskabende end beskæftigelsen til søs. Der peges endelig på, at muligheden for at beskæftige udenlandske søfarende på lønvilkår, der afspejler leveomkostningerne i hjemlandet, er helt afgørende for at opretholde europæiske rederiers globale konkurrenceevne.

Danske Maritime peger på, at en fremtidig maritim politik for EU bør sikre, at tiltagene på området indgår i en global sammenhæng i tråd med den maritime sektors internationale karakter. En kommende maritim politik for EU bør endvidere søges begrænset til de områder, hvor de maritime aspekter klart kan defineres. Endvidere bør en koordineret EU-optræden i internationale fora respektere de enkelte medlemsstaters muligheder for selvstændigt at nuancere synspunkterne. En maritim politik for kystnære randområder bør ikke indeholde virksomhedsstøtte men infrastrukturinvesteringer. Man ser gerne indførelse af mekanismer på EU-niveau, der sikrer medlemsstaternes ratifikation af relevante internationale konventioner. Endelig støtter man fastsættelse af høje sikkerhedskrav, der følger den tekniske udvikling, men kravene bør ikke beskrive produkter og metoder i detaljer men overlade en vis fleksibilitet til producenten.

WWF Verdensnaturfonden støtter formålet med grønbogen og idéen om en holistisk tilgang men ønsker en større erkendelse af, at "den økologiske bæredygtighed" er en forudsætning for en konkurrencedygtig og holdbar maritim økonomi. Man ser gerne, at Kommissionen får en stærkere koordinerende rolle i forhold til medlemsstaterne, og at Kommissionen optræder mere markant i forbindelse med indsatsen mod klimaændringer. Endelig øn-

sker man større fokus på Integrated Coastal Zone Management (ICZM) som grundlag for national forvaltning af kystfarvandene.

Vindmølleindustrien støtter udviklingen af en helhedsorienteret fælles europæisk maritim politik under hensyntagen til de miljømæssige aspekter. Man finder, at grønbogen ikke giver nok vægt til offshore vindkraft, og at grønbogen specifikt bør referere til bl.a. Copenhagen Strategy, som en række EU-lande vedtog i oktober 2005 ved et arrangement, som Energistyrelsen var vært for. Copenhagen Strategy opfordrer Kommissionen til en europæisk politik for offshore vindkraft i form af en aktionsplan. Endvidere ser man gerne, at grønbogen inkluderer referencer til den nødvendige udvikling af elnet og infrastruktur for offshore vind. Der tænkes bl.a. på etablering af undersøiske elnet og elkabler og tilførsel af europæiske forskningsmidler.

6. Andre landes holdninger

En række medlemsstater har givet udtryk for, at de ønsker at gennemføre nationale høringsprocedurer, inden de fremkommer med en mere præcis holdning. Der er dog ved forskellige lejligheder fremkommet kommentarer til grønbogen. Storbritannien har blandt andet tilkendegivet foreløbigt, at man ikke støtter tanker om en EU-kystvagt og et EU-skibsregister, ligesom man har understreget behovet for at sikre, at der er en reel merværdi, hvis der skal gennemføres yderligere EU-tiltag, samt at der skal være en klar kompetencedeling mellem medlemsstaterne og Kommissionen. Fra Tysklands side har man også været noget forbeholden over for de mange tiltag og anført, at der skulle være en reel tilvækst ved nye politiske tiltag på EU-plan. Grækenland har blandt andet udtalt sig imod Fællesskabets medlemskab af IMO og har, uden at støtte tanken om en regulær kystvagt, ikke stillet sig afvisende over for, at enkelte opgaver, f.eks. kontrol med ulovlig immigration til søs, indgik i et tættere samarbejde.

7. Foreløbig dansk holdning

Fra dansk side ser man generelt positivt på det fremlagte debatoplæg og på sigtet med at styrke de europæiske maritime sektorer og det forhold, at Kommissionen lægger op til en politik, som skal styrke økonomisk vækst, social velstand og miljømæssig bæredygtighed.

Det er positivt, at Kommissionen erkender vigtigheden af, at regeldannelse for skibsfart bør være global. Det har stor betydning for Danmark som skibsfartsnation, at den internationale konkurrence sker på lige vilkår. Globale regler sikrer endvidere, at skibe, der opholder sig i internationalt farvand, også er omfattet. Af samme grund er man fra dansk side skeptisk over for Kommissionens tanker om skabelsen af et "Common European Maritime Space" med fælles sociale, miljømæssige og sikkerhedsmæssige standarder, som skal gælde for trafik mellem EU-lande, uanset flag. En sådan regulering kan underminere de internationale regler.

Danmark ser ikke generelt et behov for ny EU-regulering, herunder om fiskeri. Indsatsen bør i stedet fokusere på, at den eksisterende lovgivning

gennemføres effektivt. I det omfang Kommissionen fremkommer med forslag til ny regulering, er det vigtigt, at der er foretaget konsekvensvurderinger, der dokumenter nytteværdien og giver detaljerede oplysninger om modtagne høringsvar.

8. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Da der er tale om en grønbog, hvor der ikke sker udmøntning i forslag til retsakter, har den ikke i sig selv lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser. En eventuel senere udmøntning af forslag på baggrund af grønbogen vurderes dog at kunne få visse statsfinansielle konsekvenser. Udgiftskonsekvenser i forbindelse med sådanne eventuelle senere forslag vil skulle vurderes særskilt.

9. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Da der er tale om en grønbog, hvor der ikke sker udmøntning i forslag til retsakter, har den ikke samfundsøkonomiske konsekvenser.

10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Da der er tale om en grønbog, hvor der ikke sker udmøntning i forslag til retsakter, har den ikke administrative konsekvenser for erhvervslivet.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.





KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 7.6.2006
KOM(2006) 275 endelig
Bind I

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET, EUROPAPARLAMENTET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

En fremtidig havpolitik for EU: en europæisk vision for havene

DA

DA



**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET, EUROPAPARLAMENTET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

En fremtidig havpolitik for EU: en europæisk vision for havene

Kommissionen gjorde i sine strategiske mål for 2005-2009 opmærksom på, at der er "et særlig stort behov for en altomfattende maritim politik, som tager sigte på at udvikle en blomstrende havøkonomi og udnytte den havbaserede aktivitets fulde potentiale på en miljømæssigt bæredygtig måde". På grundlag af meddelelsen af 2. marts 2005 besluttede Kommissionen, at en grønbog om en fremtidig EU-havpolitik, som Kommissionen skulle vedtage i første halvdel af 2006, skulle være det første skridt på vej mod oprettelsen af en altomfattende havpolitik.

I overensstemmelse med disse beslutninger har Kommissionen vedtaget en grønbog. Grønbogen udgør en del af EU-politikken for bæredygtig udvikling, og den skal ses i sammenhæng med denne. Den skal i den maritime sektor stimulere væksten og beskæftigelsen i tråd med Lissabon-agendaen på en bæredygtig måde, således at havmiljøet beskyttes. Dermed anerkendes det, at havene spiller en vigtig rolle med hensyn til at øge livskvaliteten for det stadigt stigende antal EU-borgere, som lever, arbejder og holder ferie i kystområderne.

Forbindelsen mellem disse elementer er havene, der omgiver vores kontinent og fjernområder, og som har flere funktioner. Ud over at have en værdi i sig selv udgør de også ressourcegrundlaget for alle maritime aktiviteter. Grønbogen er blevet til på grundlag af det mandat, som taskeforcen for maritime anliggender under ledelse af en styringsgruppe bestående af kommissærer fik, og som gik ud på at undersøge Europas økonomiske aktiviteter, der er knyttet til eller har indflydelse på havene, og politikkerne på disse områder for at finde bedre måder, så Europas borgere kan få flere og samtidig bæredygtige fordel af havene.

Grønbogen forventes at stimulere en bred åben debat blandt de interesserede parter på alle forvaltningsniveauer. Kommissionen vil opmuntre til en sådan debat og hjælpe med at tilrettelægge den.

Offentliggørelse af grønbogen

I en generel indledning redegøres der for den aktuelle situation og begrundelsen for offentliggørelsen af grønbogen. Indtil nu har EU's politik for søtransport, industri, kystområder, offshore-energi, fiskeri, havmiljøet, socioøkonomisk samhørighed og andre områder udviklet sig uafhængigt af hinanden, fordi ingen systematisk så på forbindelserne mellem dem set ud fra et havpolitisk synspunkt. Der var ikke nogen, der undersøgte, hvordan disse politikker kunne kombineres, så de kunne supplere hinanden. Tiden er derfor kommet til at samle alle disse elementer og skabe en ny vision for, hvordan vi kan omgås havene.

Formålet med grønbogen er derfor at lancere en debat om en fremtidig EU-havpolitik, hvor havene ansues fra en helhedsorienteret synsvinkel.



I indledningen anerkendes det, at havpolitikken bør være forankret i Lissabonstrategien, samtidig med at den følger principperne for en økosystembaseret forvaltning, og det understreges, at der kun kræves foranstaltninger fra EU's side, hvis de giver nationale og lokale tiltag en merværdi.

Kapitel 2: Bevarelse af Europas førerposition inden for bæredygtig udvikling på havområdet

Andet kapitel omhandler havøkonomiens økonomiske betydning, dens vækstudsigter og grundlaget for dens konkurrenceevne. Der ses på, hvilke aktiver, den har til rådighed i form af selve havmiljøet, viden om havene, virksomhedernes kreativitet og ekspertise hos dem, der er beskæftiget i de forskellige sektorer, og der spørges om, hvordan de offentlige myndigheder kan være med til at maksimere disse aktiver. Der ses derefter på det indbyrdes forhold mellem de økonomiske sektorer og de gældende regler på området.

I kapitlet anføres det, at havøkonomien i en stadig mere globaliseret verden fortsat må sætse på innovative produkter som vækstgrundlag. I tråd hermed henvises der til gældende EU-programmer, der skal fremme forskning og innovation, og der fremsættes ideer til en mere integreret strategi, som inddrager medlemsstaternes foranstaltninger.

Det fremhæves, at den tematiske havstrategi spiller en væsentlig rolle for at sikre bæredygtighed på miljøområdet, og at søfartssikkerhedslovgivningen også har stor betydning.

Det analyseres, hvad der kan gøres for at vende den aktuelle nedgang i antallet af europæere, der søger beskæftigelse inden for havrelaterede erhverv, og for at forbedre jobkvaliteten.

Det hilses også velkommen, at den private sektor er ved at udvikle en mere integreret strategi (klyngedannelse), og det foreslås, hvordan der kan udarbejdes rammebestemmelser for havøkonomien. Der opfordres til at drøfte, hvordan der kan foretages forenklinger på grundlag af erhvervslivets indberetninger af tilfælde, hvor lovgivning, der er udarbejdet for at opfylde en politiks behov og mål, har utilsigtede og modsat virkende følger for andre mål på det havpolitiske område. Der gøres også opmærksom på de vanskeligheder, der er forbundet med eventuelle EU-foranstaltninger for så vidt angår fartøjsregistre og udarbejdelsen af et frivilligt EU-register.

Der gøres endvidere opmærksom på, at det er nødvendigt at tage højde for de nye udfordringer, som havøkonomien står over for, og der redegøres for virkningerne af de globale klimaændringer og for lovende fremskridt på energiområdet ligesom for det store potentiale, som ligger i blå bioteknologi.

Kapitel 3: Forbedring af livskvaliteten i kystområderne

Dette kapitel beskæftiger sig med den særlige rolle, som kystområderne spiller for havøkonomien. Det fremhæver, hvilken betydning et sundt havmiljø har for et stadigt stigende antal menneskers livskvalitet. Der redegøres for de forskellige faktorer, som truer kysterne og dem, der bor der, hvordan der kan tages fat på dem og vende dem



til muligheder. Der gøres opmærksom på den vigtige rolle, som havturismen spiller for de lokale økonomier, og det foreslås, hvordan dens fortsatte trivsel bedst kan sikres. Endelig vurderes det, hvorledes man bedst forvalter de komplekse vekselvirkninger mellem havbaserede aktiviteter og landbaserede aktiviteter, så de kan supplere hinanden indbyrdes.

Kapitel 4: Redskaber til forvaltning af vores forhold til havene

I dette kapitel undersøges en række vigtige værktøjer med henblik på at styrke en bæredygtig forvaltning af havene.

Der ses nærmere på, hvilke datatyper der er behov for, både hvad angår havene i sig selv og menneskers aktiviteter i tilknytning hertil. Der peges på et behov for at oprette et omfattende EU-netværk om havrelaterede data samt yderligere at integrere og udvikle de eksisterende netværk med henblik på at identificere fartøjers bevægelser i EU's kystnære farvande.

Der opfordres til at regulere de økonomiske aktiviteter i kystfarvandene med systemer til fysisk planlægning, der bygger på den økosystembaserede forvaltning, som allerede blev foreslået i den tematiske havstrategi. Endelig drøftes den vigtige rolle, som EU's finansielle støtte kan spille for kystregionerne, først og fremmest via strukturfondene (EFRU og ESF) og Samhørighedsfonden.

Kapitel 5: Forvaltningspraksis

I EU

Takket være en ny indsigt i havene sættes der nu spørgsmålstejn ved den traditionelle, sektoropdelte og geografisk begrænsede indfaldsvinkel, og den taler til fordel for mere integrerede politikker, der hviler på subsidiaritetsprincippet. Den teknologiske udvikling, herunder fremskridt inden for kontrol og overvågning af havene, har gjort det muligt at integrere datatjenester i et hidtil uset omfang. Stordriftsfordele på baggrund af den teknologiske udvikling høstes bedst med integrerede politikker. Håndhævelsen af love til søs tilrettelægges bedst via en samordnet anvendelse af de begrænsede og omkostningskrævende ressourcer, der står til rådighed i medlemsstaterne. I dette kapitel redegøres der nærmere for følgerne af at udvikle en integreret havpolitik, og der fastsættes nogle overordnede principper for opstillingen af denne. Der stilles også forslag angående opgavefordelingen mellem EU og medlemsstaterne med hensyn til gennemførelsen af den fysiske planlægning.

I den maritime forvaltningspraksis bør der drages fordel af erfaringerne fra regionalpolitikken, hvad angår samordning af sektorpolitikker, samarbejde om eksempler på god praksis og partnerskab blandt interessenter.

I dette kapitel peges der også på den ringe grad af integration mellem mange medlemsstaters forskellige offshore-aktiviteter i kystfarvande. Der gives udtryk for, at det ville være til fordel at øge samordningen og samarbejdet mellem funktioner og blandt medlemsstater.



Det foreslås også at udvide EU's fælles havområde med yderligere aktiviteter (herunder kystskibsfart mellem medlemsstater) og at oprette en EU-kystvagt. Væksten i forskellige illegale aktiviteter, herunder menneskesmugling og terrorisme, nævnes som en faktor, der gør behovet for bedre samordning af eksisterende nationale ressourcer og fælles indkøb af nye ressourcer mere presserende. Det fremhæves, at medlemsstaternes søværn deltager stadig oftere i civile aktiviteter.

På den internationale scene

I dette kapitel argumenteres der for, at havpolitikken må forsynes med en ekstern dimension, idet verdenshavene hænger indbyrdes sammen, og ofte fastlægges reglerne på globalt plan. En stor del af havpolitikken går i sagens natur på tværs af Europas grænser, og områder som klimaændringer, havmiljøet og beskyttelse af biodiversitet, shipping og fiskeri reguleres bedst med internationale aftaler. Så når EU udvikler nye ideer inden for havpolitikken, vil der være behov for at dele dem med det internationale samfund. Når der konstateres et behov for nye, internationale regler, vil EU have behov for at lægge mere vægt bag indførelsen af disse ved at deltage i udformningen. Hvis det imidlertid ikke er muligt at skabe resultater internationalt, må EU påtage sig ansvaret og overveje handlemulighederne i henhold til traktaten. Når nogle tredjelande mangler kapacitet eller effektiv forvaltningspraksis med henblik på at anvende internationalt fastsatte regler, har EU behov for at anvende sine udenrigspolitiske instrumenter til at tilskynde til forbedringer. Endelig fremgår det klart af dette kapitel, at selv om EU's havpolitik har behov for en overordnet ramme, må der i gennemførelsen tages hensyn til de faktiske og forskelligartede forhold i Europas geografiske situation.

Kapitel 6: Europas maritime arv bringes til hæder og værdighed, og Europas maritime identitet stadfæstes

I dette kapitel undersøges det, hvorledes aktiviteter vedrørende maritim kulturarv kan fremmes og kobles sammen med andre maritime sektorer, og hvordan uddannelse kan bidrage til at udvikle en fælles vision af havenes rolle i vores tilværelse. Dette kan også føre til et mere favorabelt billede af søfartserhvervene og bidrage til at øge effektiviteten i de maritime sektorer.

Kapitel 7: Vejen frem - høringsprocessen

I dette kapitel fremhæves det, at Kommissionen har forpligtet sig til at lytte til interesserede parter i høringsperioden frem til udgangen af juni 2007. Inden udgangen af 2007 vil Kommissionen forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en meddelelse med en sammenfatning af resultaterne af høringsprocessen og forslag til de foranstaltninger, der skal træffes efterfølgende.





COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES

Brussels, 7.6.2006
COM(2006) 275 final
Volume II - ANNEX

GREEN PAPER

Towards a future Maritime Policy for the Union: A European vision for the oceans and seas

**"How inappropriate to call this planet Earth when it is quite clearly Ocean"
attributed to Arthur C. Clarke**

(presented by the Commission)

{SEC(2006) 689}

1.	Introduction	3
2.	Retaining Europe's Leadership in Sustainable Maritime Development	6
2.1.	A Competitive Maritime Industry	6
2.2.	The Importance of the Marine Environment for the Sustainable Use of our Marine Resources	10
2.3.	Remaining at the Cutting Edge of Knowledge and Technology.....	12
2.4.	Innovation under Changing Circumstances	14
2.5.	Developing Europe's Maritime Skills and Expanding Sustainable Maritime Employment	17
2.6.	Clustering	20
2.7.	The Regulatory Framework	21
3.	Maximising Quality of Life in Coastal Regions	24
3.1.	The Increasing Attraction of Coastal Areas as a Place to Live and Work.....	24
3.2.	Adapting to Coastal Risks.....	25
3.3.	Developing Coastal Tourism.....	28
3.4.	Managing the Land/Sea Interface	29
4.	Providing the tools to manage our relations with the oceans.....	31
4.1.	Data at the Service of Multiple Activities.....	31
4.2.	Spatial Planning for a Growing Maritime Economy.....	34
4.3.	Making the Most of Financial Support for Coastal Regions.....	35
5.	Maritime Governance.....	36
5.1.	Policy Making within the EU.....	36
5.2.	The Offshore Activities of Governments.....	39
5.3.	International Rules for Global Activities	41
5.4.	Taking Account of Geographical Realities	44
6.	Reclaiming Europe's Maritime Heritage and Reaffirming Europe's Maritime Identity	46
7.	The Way Forward – The Consultation Process.....	48

1. INTRODUCTION

Any European will remember learning about the great voyages of discovery which opened the eyes of our forebears to the vastness of our planet, to the diversity of its cultures and the richness of its resources. Most of these voyages were made by sea. Most of them required for their success openness to new ideas, meticulous planning, courage and determination. As time went by, they not only opened up previously uncharted areas of the globe, they also generated new technologies such as the chronometer to allow for the exact calculation of longitude and the steam turbine to bring independence from the tyranny of prevailing winds.

Many Europeans have always lived beside or close to the sea. It has provided them with a living as fishers and mariners, it has given them health and enjoyment, new horizons to dream of and a rich vocabulary of words and metaphors to be used in literature and their daily lives. It has been seen as a source of romance, but also of separation, unknown perils and grief. It has provided us with a constant challenge and a deep yearning to understand it better.

Europe is surrounded by many islands and by four seas: the Mediterranean, the Baltic, the North Sea and the Black Sea; and by two oceans: the Atlantic and the Arctic. This Continent is a peninsula with thousands of kilometres of coast - longer than that of other large land masses such as the United States or the Russian Federation. This geographical reality means that over two thirds of the Union's borders are coastal and that the maritime spaces under the jurisdiction of its Member States are larger than their terrestrial territory. Through its outermost regions, in addition to the Atlantic Ocean, Europe is also present in the Indian Ocean and the Caribbean Sea. Their maritime stakes are many and concern the EU as a whole.

Europe's geography, therefore, has always been one of the primary reasons for Europe's special relationship with the oceans. From the earliest times, the oceans have played a leading role in the development of European culture, identity and history.

This is no less the case today. As the EU seeks to revitalise its economy, it is important to recognise the economic potential of her maritime dimension. Between 3 and 5% of Europe's Gross Domestic Product (GDP) is estimated to be generated by marine based industries and services, without including the value of raw materials, such as oil, gas or fish. The maritime regions account for over 40% of GDP.

Despite this, our citizens are not always well-informed of the importance of the oceans and seas in their lives. They know how crucial water is, but may not make the link with most of its being recycled from the oceans as rain or snow. They worry about climate change, but may not always see the key role of the oceans in modulating it. They benefit from their ability to buy cheap products from around the world, without realising how complex web of logistics is which brings them to us.

The rationale

Sustainable development is at the heart of the EU agenda¹. Its challenge is to ensure mutual reinforcement of economic growth, social welfare and environmental protection.

The EU now has the opportunity to apply sustainable development to the oceans. To do this, it can build on the strengths which have always underpinned its maritime leadership: knowledge of the oceans, extensive experience and an ability to seize new challenges, and combine these with its strong commitment to the protection of the resource base.

Oceans and seas cannot be managed without cooperation with third countries and in multilateral fora. EU policy aimed at the oceans must be developed within that international context.

If Europe is to rise to the challenge of finding a better relationship with the oceans it is not only industry which will need to innovate. So too will policy-makers. We should consider a new approach to oceans and seas management that no longer looks only at what humans can extract from the oceans and seas, nor one that looks at the oceans and seas on a purely sectoral basis, but one that looks at them as a whole.

So far our policies on maritime transport, industry, coastal regions, offshore energy, fisheries, the marine environment and other relevant areas have been developed separately. Of course we have tried to ensure that their impact on each other was taken into account. But no one was looking at the broader links between them. No one was examining in a systematic manner how these policies could be combined to reinforce each other.

Fragmentation can result in the adoption of conflicting measures, which in turn have negative consequences on the marine environment or may impose disproportionate constraints on competing maritime activities. Moreover, fragmentation of decision-making makes it difficult to comprehend the potential impact of one set of activities upon another. It prevents us from exploring untapped synergies between different maritime sectors.

It is now time to bring all these elements together and forge a new vision for the management of our relations with the oceans. This will require new ways of designing and implementing policies at the EU, national and local levels, as well as at international level through the external dimension of our internal policies.

The aim

This Green Paper aims to launch a debate about a future Maritime Policy for the EU that treats the oceans and seas in a holistic way. It will underline that our continued enjoyment of the benefits that they provide will only be possible through a profound

¹ 'Communication from the Commission to the Council and the European Parliament on the review of the Sustainable Development Strategy: A platform for action' - COM(2006) 658 final/2
Documents from the Commission are available at <http://eur-lex.europa.eu/>, the Council at <http://www.consilium.europa.eu/> and the EP at <http://www.europarl.europa.eu>

respect for them at a time when their resources are threatened by severe pressures and our increasing technological ability to exploit them. The accelerated reduction of marine biodiversity due notably to pollution, impacts of climate change and overfishing are warning signals that we cannot ignore.

The Green Paper builds upon existing EU policies and initiatives and dovetails with the Lisbon Strategy. It seeks to strike the right balance between the economic, social and environmental dimensions of sustainable development.

The Green Paper also hopes to contribute to a new awareness among Europeans of the greatness of their maritime heritage, the importance of the oceans in their lives and their continued potential to provide us with increased wellbeing and economic opportunity.

The way forward

Principles of good governance suggest the need for a European maritime policy that embraces all aspects of the oceans and seas. This policy should be integrated, inter-sectoral and multidisciplinary, and not a mere collection of vertical sectoral policies. It should look at the oceans and seas based on sound knowledge of how they work and how the sustainability of their environment and ecosystems may be preserved. It should aim to provide answers as to how decision-making and the conciliation of competing interests in marine and coastal areas can result in a climate more conducive to investment and to the development of sustainable economic activities.

To achieve this, it is necessary to increase cooperation and to promote effective coordination and integration of ocean and sea-related policies at all levels.

Underlying principles

In its strategic objectives for 2005-2009, the European Commission declared “*the particular need for an all-embracing maritime policy aimed at developing a thriving maritime economy, in an environmentally sustainable manner. Such a policy should be supported by excellence in marine scientific research, technology and innovation*”.

The Commission believes that in pursuing this vision, our approach should rest firmly on twin pillars.

First, it should be anchored within the Lisbon Strategy, stimulating growth and more and better jobs within the Union. Continued investments in knowledge and skills are key factors for maintaining competitiveness and ensuring quality jobs.

The EU’s integrated approach to industrial policy emphasises that Europe’s future lies in bringing new, high quality products and services to the world market for which customers are prepared to pay a premium².

Second, we must maintain and improve the status of the resource upon which all maritime activities are based: the ocean itself. To do this, ecosystem-based

² http://ec.europa.eu/enterprise/enterprise_policy/industry/index_en.htm

management, built on scientific knowledge, is essential. The Commission has completed the groundwork for this by putting forward its Thematic Strategy for the Marine Environment³.

While using these pillars as the basis for our new maritime policy may seem simple enough, two characteristics of the marine environment need to be borne in mind.

First, the global nature of the oceans. This leads to both complementarity and competition between nations. To regulate maritime activities in the interest of worldwide sustainable development necessitates developing universally applicable rules. Yet each part of the oceans and seas is different and may require its own more specific rules and administration. This apparent contradiction illustrates why the global nature of the oceans is such a challenge to policy-makers.

The second challenge to maritime good governance, which is directly linked to the first, is that of the multiple actors involved. Multiple sectoral policies have emerged and exist at all levels of government: EU, national, regional, and local⁴. Action proposals may be most appropriately taken up by different actors in different agencies and different countries or by international organisations. In the interest of keeping decisions at a level closest to the stakeholders, action at EU level should be undertaken only where it contributes value-added to the activities of others.

Should the EU have an integrated maritime policy?

How can the EU add value to the many national, local and private initiatives which already exist in the maritime field?

2. RETAINING EUROPE'S LEADERSHIP IN SUSTAINABLE MARITIME DEVELOPMENT

2.1. A Competitive Maritime Industry

The Size of the sector

The EU is the leading maritime power in the world, in particular with regard to shipping, shipbuilding technology, coastal tourism, offshore energy, including renewables, and ancillary services. Looking to the future, according to a study of the Irish Marine Institute, the sectors with most growth potential appear to be cruise shipping, ports, aquaculture, renewable energy, submarine telecommunications and marine biotechnology⁵.

Shipping and ports are essential for international trade and commerce. 90% of the EU's external trade and over 40% of its internal trade is transported by sea. Europe's leadership in this global industry is beyond any doubt with 40% of the world fleet.

³ 'Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council establishing a Framework for Community Action in the field of Marine Environmental Policy (Marine Strategy Directive)' - COM(2005) 505, http://ec.europa.eu/environment/water/marine/dir_505_en.pdf

⁴ 'National approaches to maritime affairs'.

⁵ Marine industries global market analysis, March 2005, Douglas-Westwood Limited, Marine foresight series no 1, the Marine Institute, Ireland.

3.5 billion tonnes of cargo per year and 350 million passengers pass through European seaports. Approximately 350 000 people work in ports and related services which together generate an added value of about € 20 billion⁶. The perspectives for both these sectors are of continued growth, with world trade volume on the rise, and with the development of Short Sea Shipping and Motorways of the Sea in Europe. Maritime transport is a catalyst for other sectors, notably shipbuilding and marine equipment. Maritime ancillary services such as insurance, banking, brokering, classification and consultancy is another area where Europe should maintain its leadership.

The oceans and seas also generate income through tourism. The direct turnover of marine tourism in Europe is estimated at € 72 billion in 2004⁷. Tourists spending their holidays in coastal areas benefit from the seas, the beaches and the coastal area in very different ways. Many tourist destinations owe their popularity to their proximity to the sea and are dependent on its environmental quality. A high level of protection of coastal areas and of the marine environment are therefore essential for the sustainability of tourism in general and the rapidly growing branch of ecotourism in particular⁸. Tourism generates business for the shipbuilding industry. The cruise industry in Europe has expanded strongly over the last years with an annual growth rate of more than 10%. Cruise ships are virtually all built in Europe. Cruise tourism contributes to the development of coastal areas and islands. The recreational boating industry experienced steady growth during the past years and forecasts point to a 5-6% annual growth within the EU⁹. *“There is no other form of participative recreation which covers such a diversity of ages, interests and locations”*¹⁰.

The sea plays a major role in the competitiveness, sustainability and security of energy supply, key objectives identified by the Commission¹¹ and the EU Heads of State and Government¹². The North Sea is the fourth largest source of oil and gas in the world after Russia, the US and Saudi Arabia¹³. The seas around Europe also play a major role in the energy sector as a means for the transportation, by an increasing number of tankers, of a great proportion of the oil and gas consumed in Europe. In this regard the increasing importance of liquefied natural gas requires the construction of new terminals.

Offshore wind energy, ocean currents, waves and tidal movements represent a vast source of renewable energy. If successfully exploited, they could contribute a substantial supply of electricity in many coastal areas of Europe. This could further support economic development and sustainable job creation in these regions.

⁶ European Sea Ports Organisation (ESPO), contribution to Green Paper.

⁷ See footnote 5.

⁸ <http://www.tourism-research.org/sustainable.pdf>.

⁹ The sector includes e.g. boat building, marine engine and equipment manufacturing hi-tech electronics, finance, building and operating infrastructure. European Union Recreational Marine Industry Group (EURMIG), contribution to Green Paper.

¹⁰ European Boating Association (EBA), contribution to Green Paper.

¹¹ Green Paper “A European Strategy for Sustainable, Competitive and Secure Energy” - COM(2006) 105.

¹² European Council, 23-24.3.2006, Presidency Conclusions.

¹³ International Association of Oil and Gas Producers (OGP), contribution to Green Paper.

European companies have developed know-how in marine technology, not only in the offshore exploitation of hydrocarbons, but also in renewable marine resources, deep-sea operation, oceanographic research, underwater vehicles and robots, maritime works and coastal engineering. These technologies will be increasingly used and will enhance the growth of the European marine technology sector, particularly in worldwide export markets.

The Food and Agricultural Organisation¹⁴ indicates that most of the new demand for fish consumption will have to be met by aquaculture. The challenge will be to manage this increase in a sustainable and environmentally friendly way. As competition for space can also be a major issue in some coastal zones, aquaculture could be moved further from the coast, requiring further research and development on offshore cage farming technology¹⁵.

The EU is one of the world's major world fishing powers and the biggest market for processed fish products. While the number of EU fishers has been declining over the years, some 526 000 are employed in the fisheries sector as a whole¹⁶. Many jobs are generated in processing, packing, transportation and marketing as well as in shipyards, fishing gear manufacturing, chandlers and maintenance, not only in catching fish. These activities play a significant role in the economic and social fabric of fisheries areas. With the gradual transition to more sustainable fisheries that is planned within the Union, and increasing demand for fish as a healthy food, possibilities for greater economic stability, profitability and even growth in some parts of the fisheries sector are increasing.

The importance of being Competitive

Given Europe's export-based economy, the increase in trade volumes and its geographical circumstances, the EU has a vital interest in the competitiveness of shipping, shipbuilding, marine equipment and port industries. To assure this competitiveness it is necessary to provide an international level playing field for those industries. This is even more important as maritime activities mostly compete in a global market.

Maritime transport and ports are key components of the logistics chains which link the Single Market the world economy. Their continued efficiency and vitality is crucial to European competitiveness in a globalising world.

Shipyards provide a good case study of how a traditional European maritime sector is facing up to increasing pressures of global competition, most notably from Asia. In the last decade, European shipbuilding has lost 36% of its jobs but gained 43% in productivity. This has resulted in a sector that is specialised in the production of sophisticated vessels. Ships produced in Europe are outstanding in terms of complexity, safety and environmental impact, often well beyond regulatory requirements. The EU shipbuilding industry (including yards and equipment manufacturers) continues to be the technological world leader, with all major

¹⁴ The State of World Fisheries and Aquaculture 2004, FAO.

¹⁵ Communication from the Commission to the Council and the European Parliament 'A strategy for the sustainable development of European aquaculture' - COM(2002) 511.

¹⁶ The Common Fisheries Policy (CFP) in figures, 2004.

innovations coming from Europe. As a result, EU industry has a much higher turnover than the equivalent sectors in the Far East, despite the smaller volume of tonnage produced.

European shipbuilders and their suppliers, lead in market segments such as cruise and passenger ships, small merchant ships, naval vessels and specialised tonnage. Europe has a strong position in leisure boats and equipment, a highly competitive sector because of its modern and advanced production engineering. Innovation in these sectors is driven by societal demands for cleaner coasts as well as by evolving regulations.

Sound policy and programmes can boost competitiveness, as shown by LeaderSHIP 2015¹⁷, addressing the future competitiveness of the shipbuilding and ship-repair sector. This is a co-operative effort based on cutting-edge knowledge, entrepreneurship, innovation and stakeholder participation. The Commission believes that this example can be replicated more broadly. In a number of maritime sectors, such as shipping, shipbuilding and offshore energy, the introduction of new technology to ensure environmental sustainability of their activities creates business and export opportunities, notably as other countries move in the direction of sustainable development.

To be able to seize growth opportunities in shipping and other maritime sectors, European companies must be able to predict with some accuracy the future development of the market. Additional market information and statistics could be helpful in this regard.

For Europe's outermost regions, better access, including through enhanced maritime connections both within and with the European continent, would greatly strengthen their competitiveness.

The lesson here is that the strength of the European maritime industry lies in its entrepreneurship and ability to innovate. Much can be done to ensure that the highest quality production factors are available to the private sector. These are the oceans themselves, as a resource base, scientific knowledge about all aspects of the oceans, and the quality and experience of the work force. It is opportune to now examine them, as well as the regulatory environment within which the industry operates.

How can European maritime sectors remain competitive, including taking into account specific needs of SMEs?

What mechanisms should be in place to ensure that new maritime development is sustainable?

¹⁷

http://ec.europa.eu/enterprise/maritime/maritime_industrial/leadership_2015.htm.

2.2. The Importance of the Marine Environment for the Sustainable Use of our Marine Resources

A healthy marine environment is a *sine qua non* to realising the full potential of the oceans. For this reason, preservation of this resource base is the key to improving the EU's competitiveness, long-term growth and employment.

The deterioration of our marine environment reduces the potential of the oceans and seas to provide income and jobs. Economic activities that depend on the quality of the marine environment are particularly affected. The health of coastal and marine tourism, Europe's biggest sea related industry, is at stake.

The isolated outermost regions face specific challenges, in terms of natural conditions, (cyclones or earthquakes), or illegal immigration, requiring specific responses.

Fisheries are also affected. Maintaining a healthy marine environment is about maintaining the size and diversity of the life within it, including fish stocks. Only the achievement of stock levels which can be fished sustainably can provide the resources for a vibrant fisheries sector. Environment and fisheries policies must be seen as partners, striving for common goals based on top biological science. In some seas, these goals will only be realized if other threats to the health of the marine environment, notably from land-based pollution and operational discharges from ships, can be brought under control. A healthy marine environment is required for seafood to contribute in an optimum way to human nutrition and health. There is a growing body of scientific evidence which shows that fish is particularly nutritious, but the presence of contaminants such as heavy metals and persistent organic pollutants in the marine environment can prevent mankind from gaining the maximum health benefit from seafood¹⁸.

Prompt action is called for to safeguard this resource. The Commission has adopted a Thematic Strategy for the Marine Environment which will be the environmental pillar of a future maritime policy. The detailed assessment of the state of the marine environment which the Marine Strategy will provide will be particularly valuable to devising the frameworks through which all uses of the oceans can be regulated. The key aim is to achieve good status of the EU's marine environment by 2021. It introduces the principle of eco-system based spatial planning. Without this, we will soon be unable to manage the increasing, and often conflicting, uses of the oceans. It may lead to the designation of further marine protected areas, which will help to safeguard biodiversity and to ensure the rapid transition to sustainable levels of fishing.

Effective decision-making must integrate environmental concerns into maritime policies and give our maritime sectors the predictability they need. At the core of a new maritime policy must be the building of a mutual understanding and a common vision among all the decision-makers and players of the various policies impacting on oceans and seas, including maritime transport and ports, fisheries, integrated

¹⁸ See also European Food Safety Authority, 'Opinion of the Scientific Panel on Contaminants in the food chain on a request from the European Parliament related to the safety assessment of Wild and Farmed fish', Question No EFSA-Q-2004-22, the EFSA Journal (2005) 236.