



Brussel, 30.11.2012
COM(2012) 713 final

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

Een maritieme strategie voor de Adriatische en de Ionische Zee

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

Een maritieme strategie voor de Adriatische en de Ionische Zee

De Adriatische zee en de daaraan grenzende Ionische zee, die zich centraal in het noordelijke Middellandse Zeegebied bevinden, vormen een belangrijk maritiem en marien gebied in Europa. Het vooruitzicht op toetreding tot de EU houdt in dat het vrije verkeer van personen, goederen en diensten constant zal toenemen. De klimaatverandering en de effecten daarvan vormen een groeiende bedreiging voor de kustgebieden. Nog steeds zijn de ervaring, technische capaciteit, financiële middelen en knowhow van de kuststaten om de duurzame ontwikkeling van hun mariene gebieden en kustgebieden te garanderen, van ongelijk niveau.

Zeeën, eilanden en kustgebieden zijn complexe en onderling verbonden systemen. Het is daarom niet verwonderlijk dat de landen van het Adriatisch-Ionische gebied hebben besloten hun samenwerking te intensiveren, te beginnen bij de zee, hun belangrijkste gemeenschappelijke natuurlijke troef.

INLEIDING

(1) Doelstellingen

Deze mededeling evalueert de behoeften en het potentieel van de zeegerelateerde activiteiten in het Adriatisch-Ionische gebied en zet een kader uit voor de opstelling, uiterlijk in 2013, van een coherente maritieme strategie en een bijbehorend actieplan. Als de EU-lidstaten beslissen de Commissie te vragen een EU-strategie voor het Adriatisch-Ionische gebied uit te stippelen, kan deze maritieme strategie het eerste onderdeel vormen van een dergelijke macroregionale EU-strategie, die daarnaast ook andere domeinen zal bestrijken.

In het kader van deze strategie zullen haalbare acties en gezamenlijke initiatieven worden omschreven die inspelen op de uitdagingen en kansen met grensoverschrijdende dimensie waarvoor alleen vanuit een gemeenschappelijk engagement oplossingen kunnen worden gevonden. Bij deze strategie zal van de bestaande middelen, wetgeving en structuren gebruik worden gemaakt om grensoverschrijdende partnerschappen aan te moedigen en prioriteit te geven aan doelstellingen waarrond lokale, regionale en nationale actoren zich kunnen scharen om de prioriteiten van de Europa 2020-strategie in gerichte acties om te zetten.

Dankzij slim beheer kan de uitvoering van deze strategie een economische drijfveer zijn zonder dat er extra geld nodig is. Voorts zal hierdoor worden bijgedragen tot een betere formulering van de projectaanvragen en een betere coördinatie van de financiering en de uitvoering van de projecten, met name met het oog op een doeltreffender besteding van de middelen die beschikbaar zullen zijn binnen het nieuwe financiële kader voor de periode 2014-2020. De maritieme projecten kunnen, met inachtneming van de bevoegdheden van de voor bijstand in aanmerking komende lidstaten, in het kader van verschillende programma's en financiële instrumenten van de EU worden gefinancierd. Bij deze programma's en

instrumenten gaat het onder meer om het EFRO, het CF, het ESF, het EVF¹ en andere financieringsprogramma's en -instrumenten, zowel bestaande (zoals het KP7² en LIFE+³) als toekomstige (zoals de “Connecting Europe Facility” (de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen) en het EFMZV⁴). Bovendien zullen IPA-middelen⁵ moeten worden ingezet om de kandidaat-lidstaten en potentiële kandidaat-lidstaten bij de toekomstige acties te betrekken. Er zijn ook andere mogelijke financieringsbronnen, zoals de internationale financiële instellingen, onder meer via het investeringskader voor de westelijke Balkan (WBIF), de nationale, regionale en lokale middelen en de particuliere investeerders. Hierbij moet erop worden gelet dat al die middelen efficiënt worden gecombineerd binnen het strategisch kader. Voorts moet, als de financiering van een bepaald project kan worden geacht staatssteun te zijn, ook aandacht worden besteed aan de mededingingsregels.

Deze strategie zal de grondslag leggen voor groei doordat steun wordt verleend voor visserijactiviteiten die op lange termijn duurzaam en verantwoord zijn, voor een goede ecologische toestand van het mariene milieu en voor een veiliger en meer beveiligde maritieme ruimte. Daarnaast zal zij ook helpen horizontale kwesties aan te pakken, zoals een efficiënte aanpassing aan de gevolgen van de klimaatverandering. Dit alles bevordert slimme, duurzame en inclusieve groei van de maritieme economie en draagt zo bij tot het verwezenlijken van de doelstellingen van de Europa 2020-strategie⁶.

(2) Geografisch toepassingsgebied

De Adriatische en de Ionische zee⁷ verbinden het grondgebied van zeven landen: drie EU-lidstaten (Griekenland, Italië en Slovenië), een toetredend land (Kroatië), een kandidaat-lidstaat (Montenegro) en twee potentiële kandidaat-lidstaten (Albanië en Bosnië en Herzegovina). Servië, dat ook kandidaat-lidstaat is, is een van de acht leden van het Adriatisch-Ionisch Initiatief⁸. Andere landen in het gebied hebben ook politiek en economisch belang bij de maritieme activiteiten in de Adriatische en de Ionische Zee en kunnen bijgevolg geval per geval bij specifieke activiteiten worden betrokken.

(3) Context

Er bestaat reeds een uitgebreide samenwerking tussen de kuststaten van de Adriatische en de Ionische Zee, die deels het gevolg is van Europese programma's als het IPA-programma voor grensoverschrijdende samenwerking in het Adriatische gebied en de toekomstige programma's voor dit gebied, en deels voortvloeit uit andere initiatieven, zoals het Adriatisch-Ionisch Initiatief.

Deze mededeling biedt een kader voor de aanpassing van het geïntegreerd maritiem beleid aan de behoeften en de mogelijkheden die voortvloeien uit de natuurlijke hulpbronnen en het

1 Het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling, het Cohesiefonds, het Europees Sociaal Fonds en het Europees Visserijfonds.

2 Het toekomstige kaderprogramma voor onderzoek en innovatie (Horizon 2020).

3 Het financieel instrument voor het milieu.

4 Het Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij.

5 Het instrument voor pretoetredingssteun.

6 COM(2010) 2020 definitief.

7 Voor de toepassing van deze mededeling verwijzen wij naar de definitie van de Internationale Hydrografische Organisatie, die als zuidgrens van de Ionische Zee de lijn van Cape Tainaron naar Capo Passero aangeeft.

8 Het AII is een initiatief voor regionale samenwerking dat is gestart met de Verklaring van Ancona in 2000. Servië werd AII-lid als opvolger van de statenuitvereenkomst van Servië en Montenegro.

sociaaleconomische weefsel van de Adriatische en Ionische zee- en kustgebieden. In zijn conclusies inzake het geïntegreerd maritiem beleid van december 2011 heeft de Raad zijn steun uitgesproken voor de *“lopende werkzaamheden van de Adriatische en de Ionische lidstaten om de maritieme samenwerking met de niet-EU-buurlanden in het gebied te versterken in het kader van een macroregionale strategie”*. Zoals wordt benadrukt in de *“Verklaring van Limassol”*⁹, is samenwerking op zeebekkenniveau een mijlpaal in de ontwikkeling en de tenuitvoerlegging van het geïntegreerd maritiem beleid van de EU. De ervaring die is opgedaan op het gebied van de Oostzee¹⁰, de Donau¹¹ en de Atlantische Oceaan¹², biedt zinvolle voorbeelden en lering. De hieronder gepresenteerde ideeën zijn bevestigd tijdens drie workshops van belanghebbenden die in 2012 in Griekenland, Italië en Slovenië werden georganiseerd.

9 Verklaring van de voor het geïntegreerd maritiem beleid bevoegde Europese ministers en de Europese Commissie inzake een mariene en maritieme agenda voor groei en werkgelegenheid, goedgekeurd op 8 oktober 2012.

10 COM(2009) 248 definitief en COM(2012) 128 definitief.

11 COM(2010) 715 definitief.

12 COM(2011) 782 definitief.

HET OPSTELLEN VAN EEN AGENDA VOOR DOOR DE ZEE GECREËERDE SLIMME, DUURZAME EN INCLUSIEVE GROEI

PIJLER 1: Optimalisatie van het potentieel van de blauwe economie

In de mededeling over "*Blauwe groei: kansen voor duurzame mariene en maritieme groei*"¹³ heeft de Commissie een beeld van Europa's blauwe economie geschetst. Om de van de zee afkomstige economische groei te benutten moeten de landen de juiste voorwaarden voor innovatie en concurrentievermogen creëren en zich richten op gebieden met een comparatief voordeel.

1.1 Het creëren van de voorwaarden voor innovatie en concurrentievermogen

Om het groeipotentieel van de mariene en maritieme sectoren te verwezenlijken moeten groeimotoren worden gestimuleerd en knelpunten worden aangepakt. Hierbij moet onder meer worden gefocust op administratieve vereenvoudiging en harmonisatie, behoeften op het gebied van vaardigheden, onderzoek, ontwikkeling en innovatie, maritieme clusters, slimme en klimaatbestendige infrastructuur en gekwalificeerde en mobiele arbeidskrachten. De sectoren die voor het gebied cruciaal zijn, zoals de scheepsbouw, de scheepsvaart en de logistiek, zullen, als de juiste omstandigheden voor hun ontwikkeling voorhanden zijn, er beter in slagen om hun concurrentiehefboom te vergroten en nieuwe bedrijfskansen optimaal te benutten. In de regio Friuli Venezia Giulia is Ditenave een goed voorbeeld van een maritieme cluster die hoogtechnologische industrie, universiteiten en regionale autoriteiten samenbrengt.

Het toegenomen economische gebruik van de ruimte op zee en in de kustgebieden kan de concurrentie voor de ruimte aanscherpen. Maritieme ruimtelijke ordening (MRO) is een essentieel middel om te komen tot het soort besluitvorming dat zorgt voor evenwicht tussen de sectorale belangen die met elkaar wedijveren voor de mariene ruimte. Tegelijk helpt geïntegreerd beheer van de kustgebieden (GBKG) de toenemende druk op de kustgebieden te verlichten. Het prioritaire actieplan van UNEP/MAP¹⁴ speelt een belangrijke rol bij de ondersteuning van GBKG door de mediterrane landen, doordat het het GBKG-protocol bij het Verdrag van Barcelona ten uitvoer legt.

In het licht van het voorgaande zijn de volgende items voorbeelden van te ontwikkelen prioritaire gebieden:

- intensivering van de administratieve samenwerking om de formaliteiten voor de scheepvaart te vereenvoudigen en te harmoniseren, als bepaald in het EU-*acquis*;
- stimulering van de oprichting van maritieme clusters en onderzoeksnetwerken en opstelling van een onderzoeksstrategie om innovatie te stimuleren;
- vergroting van de mobiliteit van de arbeidskrachten en verbetering van hun kwalificaties, onder meer door een grotere transparantie van die kwalificaties;

¹³ COM(2012) 494 definitief van 13 september 2012.

¹⁴ De coördinatie-eenheid van het UNEP/MAP is de instantie die belast is met de tenuitvoerlegging van het Verdrag inzake de bescherming van het mariene milieu en de kustgebieden van de Middellandse Zee.

- ontwikkeling, op nationaal en grensoverschrijdend niveau, van de MRO en het GBKG op basis van de ecosysteembenadering, en optimale benutting van de resultaten van de belangrijkste EU-onderzoeksprojecten op het gebied van mariene beschermde gebieden¹⁵.

1.2 Relevante mariene en maritieme sectoren

1.2.1 Zeevervoer

Door hun ligging op zowel de oost-westas als de noord-zuidas van Europa vormen de Adriatische en de Ionische zee een belangrijke zeeroute. Verschillende Centraal-Europese en niet aan zee grenzende landen zijn voor hun invoer in hoge mate afhankelijk van de Noord-Adriatische havens. Vijf Noord-Adriatische havens (Koper, Ravenna, Rijeka, Venetië en Triëst) hebben zich gegroepeerd tot het logistieke platform “North Adriatic Port Association” (NAPA - Vereniging van Noord-Adriatische havens). Zoals blijkt uit de aan de gang zijnde werkzaamheden voor de opstelling van de strategie voor de EU-havens (de betrokken voorstellen worden in de eerste helft van 2013 verwacht), hangt het concurrentievermogen van de Adriatische en de Ionische havens onder meer af van:

- hun vermogen om de intermodaliteit te bevorderen door de integratie van zeevervoer en vervoer over land. De Baltisch-Adriatische en mediterrane vervoerscorridors waarin de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen voorziet, zullen het probleem van het gebrek aan spoorweg- en autosnelwegverbindingen helpen oplossen;
- efficiënte en milieuvriendelijke activiteiten.

De havens spelen een cruciale rol bij het garanderen van de territoriale continuïteit en de sociale cohesie. Toch genieten de zeeverbindingen voor vracht en passagiers tussen de Adriatische en de Ionische landen onderling zelden de voorkeur. Gezien het grote aantal landen en steden rond de Adriatische en de Ionische Zee en de betrekkelijk korte afstanden daartussen over zee, is het potentieel voor de ontwikkeling van de korte vaart groot. De Adriatische zeesnelweg¹⁶ is een illustratie van de inspanningen om een levensvatbare en betrouwbare vervoersdienst via een trans-Europees multimodaal vervoerssysteem tot stand te brengen. Grensoverschrijdende veerbootverbindingen zijn bijzonder belangrijk gezien het grote aantal eilanden voor de Kroatische en de Griekse kust.

In het licht van het voorgaande zijn de volgende items voorbeelden van potentiële prioritaire gebieden die in het kader van de geplande havenstrategie en de toekomstige TEN-T-acties kunnen worden ontwikkeld:

- optimalisering van interfaces, procedures en infrastructuur om de handel met Zuid-, Centraal- en Oost-Europa te vergemakkelijken;

¹⁵ Bijv. het KP7-OCEAAN-project COCONET.

¹⁶ ADRIAMOS.

- optimalisering van de verbindingen via de ontwikkeling van een geïntegreerd, vraaggestuurd, koolstofarm zeevervoernetwerk in de hele regio, waarbij de aandacht vooral gaat naar verbindingen tussen de eilanden;
- verhoging van de ecologische en economische duurzaamheid op lange termijn.

Te overwegen concrete opties zijn onder meer de verbetering van de verbindingsmogelijkheden van de havens met hun achterland en het bewerkstelligen van een snelle uitvoering van de maritieme vervoersruimte zonder belemmeringen (terugdringing van de administratieve lasten voor de intra-EU-handel die in de regio over zee wordt gevoerd, en bevordering van de efficiëntie en de kwaliteit van de havendiensten in de regio).

1.2.2 Kust- en zeetoerisme

Toerisme is, als een van de belangrijkste en snelgroeïende maritieme activiteiten, economisch van significant belang. Het biedt de regionale economie grote voordelen doordat het werkgelegenheid schept en de instandhouding van het culturele erfgoed van de kust- en zeegebieden bevordert. Het forum van Adriatische en Ionische kamers van koophandel heeft een gemeenschappelijk handelsmerk, "AdrIon", ontwikkeld. Goed beheer van intensief kusttoerisme is van fundamenteel belang om mogelijke negatieve effecten op het kust- en zeemilieu, waarvan dit toerisme sterk afhankelijk is, te voorkomen. Zo moet de capaciteit van de afvalbehandelings- en waterzuiveringsinstallaties worden aangepast om te voorkomen dat rechtstreeks in zee wordt gedumpt of geloosd.

De cruisesector in het Adriatisch-Ionische gebied maakt reeds een snelle groei door. Venetië en Dubrovnik behoren tot de tien grootste havens voor cruisepassagiers in Europa. Een grotere marktsegmentering en nieuwe bedrijfsmodellen openen nieuwe mogelijkheden voor tal van havens.

Tot slot vormt het cultureel en archeologisch erfgoed in de kustzone en in en op de zeebodem een belangrijk element, zowel voor de ontwikkeling van het toerisme als voor de gemeenschappelijke identiteit.

In het licht van het voorgaande zijn de volgende items voorbeelden van te ontwikkelen prioritaire gebieden:

- ondersteuning van de duurzame ontwikkeling van het kust- en zeetoerisme, stimulering van innovatie en gemeenschappelijke strategieën en producten;
- het garanderen van de duurzaamheid van de sector door de ecologische voetafdruk ervan te beperken, rekening houdend met de gevolgen van het veranderende klimaat;
- bevordering van de duurzame ontwikkeling van het cruisetourisme;
- verhoging van de waarde en de appreciatie van het cultureel erfgoed.

Te overwegen concrete opties zijn onder meer het creëren van meer gemeenschappelijke merken om de regio toeristisch te promoten - wat in de lijn ligt van de werkzaamheden

waarmee de Adriatische en Ionische kamers van koophandel zijn gestart - en de vaststelling van nieuwe bedrijfsmodellen in de cruisesector.

1.2.3 Aquacultuur

De aquacultuursector in de EU vertegenwoordigt ongeveer 80 000 rechtstreekse arbeidsplaatsen, een onmisbare bron van inkomsten in tal van kustgebieden van de EU. Italië en Griekenland behoren tot de belangrijkste producerende landen van gekweekte vis in het hele Middellandse Zeegebied, met een productie van meer dan 284 000 ton per jaar.

De ontwikkeling van een sterke, kwalitatief hoogwaardige Europese aquacultuursector die ecologisch en economisch duurzaam is, draagt het potentieel in zich om bij te dragen tot het scheppen van werkgelegenheid en tot het leveren van gezonde levensmiddelen. Aquacultuur kan ook de visserijdruk doen afnemen en zo bijdragen tot de instandhouding van de visbestanden. Met het milderen van de negatieve effecten wordt in het corpus van de EU-milieuwetgeving naar behoren rekening gehouden.

Een aantal belemmeringen verhindert de ontwikkeling van het volledige potentieel van de aquacultuur in de EU: de beperkte toegang tot de ruimte en de vergunningen; de versnippering van de sector; de beperkte toegang tot startkapitaal en tot leningen voor innovatie; de tijdrovende administratieve procedures en de administratieve rompslomp. In het kader van de hervorming van het gemeenschappelijk visserijbeleid wordt, met volledige inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel, voorgesteld de aquacultuur te bevorderen door een gecoördineerde aanpak op basis van niet-bindende strategische richtsnoeren en gemeenschappelijke prioriteiten en door uitwisseling van de beste praktijken via de open coördinatiemethode. In het licht van het voorgaande zijn de volgende items voorbeelden van te ontwikkelen prioritaire gebieden:

- creëren van nieuwe banen en bedrijfskansen door verdere inspanningen op het gebied van onderzoek en innovatie;
- werken, overeenkomstig de beginselen van de MRO, aan instrumenten voor het vinden van goede locaties voor de aquacultuur in de wateren, waaronder instrumenten om vast te stellen welke activiteiten geschikt zijn om eenzelfde ruimte met andere economische activiteiten te delen.

Te overwegen concrete opties zijn onder meer samenwerking om de administratieve lasten te verminderen en optimalisering van de ruimtelijke ordening door de uitwisseling van de beste praktijken.

PIJLER 2: Een gezonder zeemilieu

Het Adriatisch-Ionische kust- en zeemilieu biedt een grote verscheidenheid aan habitats en soorten. In beide zeeën worden zeegras (*Posidonia oceanica*) en diverse zeezoogdieren aangetroffen¹⁷.

De optelsom van hoge antropogene druk en topografische kenmerken zorgt ervoor dat deze habitats zeer gevoelig zijn voor verontreiniging. Samenwerking tussen de kuststaten vindt plaats binnen de volgende regelgevingskaders: de kaderrichtlijn mariene strategie, het Verdrag van Barcelona en de protocollen daarbij, en de Gemengde Commissie voor de bescherming van de Adriatische Zee en haar kustgebieden.

Een aanzienlijk effect op de Adriatische Zee is afkomstig van de rivieruitstroom. Ruwweg een derde van het continentale water van de Middellandse Zee stroomt in de noordelijke en centrale Adriatische Zee. De eutrofiëring die hierdoor ontstaat, is een van de voornaamste bedreigingen voor dit gebied¹⁸. De tenuitvoerlegging van de bepalingen van de kaderrichtlijn water is dus belangrijk voor het bereiken van een goede milieutoestand van het mariene milieu.

Zwerfvuil op zee vormt niet alleen een esthetisch probleem, maar houdt vaak ook belangrijke risico's in voor het leven in zee. De belangrijkste afvalbronnen zijn activiteiten aan de wal: huishoudelijk afval, lozingen uit toeristische faciliteiten en afspoeling van afvalstortplaatsen.

Kenmerkend voor het gebied is ook het intense zeevervoer, met de daarbij horende emissies van schepen en havens, risico's van ongevallen en de introductie van invasieve uitheemse soorten via ballastwaterlozingen. In 2005 hebben Kroatië, Italië en Slovenië een overeenkomst inzake een subregionaal rampenplan¹⁹ ondertekend, dat een juridisch en operationeel kader biedt voor de preventie en de bestrijding van gevallen van zeeverontreiniging.

In het licht van het voorgaande zijn de volgende items voorbeelden van prioritaire gebieden die moeten worden ontwikkeld in de betrokken sectoren van het EU-beleid:

- uiterlijk in 2020 een goede ecologische toestand van het zee- en kustmilieu bereiken in overeenstemming met het desbetreffende EU-*acquis* en de ecosysteembenadering van het Verdrag van Barcelona;
- behoud van de biodiversiteit, de ecosystemen en hun diensten door de uitvoering van het Europese ecologische netwerk Natura 2000 en het beheer ervan, waarbij ook rekening wordt gehouden met de daarmee verband houdende werkzaamheden in het kader van het Verdrag van Barcelona;
- vermindering van zwerfvuil op zee, onder meer door een beter afvalbeheer in de kustgebieden;

17 Eerste geïntegreerde beoordeling van de Middellandse Zee, waarmee stap 3 van de ecosysteembenadering is gezet.

18 Idem.

19 Sub-Regional Contingency Plan for Prevention of, Preparedness for and Response to Major Marine Pollution Incidents in the Adriatic Sea (Subregionaal rampenplan voor de preventie van, de paraatheid bij en de respons op ernstige gevallen van zeeverontreiniging in de Adriatische Zee).

- voortdurende verbetering van de subregionale samenwerking en monitoring van de bestaande mechanismen, met name de regelingen die door het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) zijn ingesteld op het gebied van preventie, paraatheid en gecoördineerde reactie op grote olierampen, en zoeken naar een manier om beter gebruik te maken van de beschikbare EU-middelen.

Te overwegen concrete opties zijn onder meer de uitwisseling, onder de beheersinstanties van beschermde mariene gebieden, van de beste praktijken om de biodiversiteit in stand te houden, waarbij wordt voortgebouwd op het werk van het “Adriatic Protected Areas Network” (AdriaPAN – het Adriatische netwerk van beschermde gebieden), en de tenuitvoerlegging van het subregionale rampenplan, dat eventueel naar andere Adriatisch-Ionische landen kan worden uitgebreid.

PIJLER 3: Een veiliger en meer beveiligde maritieme ruimte

De uitdagingen op het gebied van volks- en milieugezondheid, veiligheid en beveiliging zijn niet beperkt tot de maritieme grenzen van één enkel land. Er moet worden gestreefd naar een synergetische regionale respons, waarbij de bestaande EU-wetgeving en internationale voorschriften op geharmoniseerde wijze ten uitvoer worden gelegd en nieuwe technologieën worden toegepast.

Het is noodzakelijk dat sommige derde landen in de regio hun prestaties als vlaggenstaat verbeteren en een betere positie innemen op de prestatielijst in het kader van het Memorandum van overeenstemming van Parijs inzake havenstaatcontrole. Een strikte uitvoering van de EU-regels en de internationale regels zal uiteindelijk bijdragen tot de ontwikkeling van een kwaliteitsscheepvaart in de regio, resulteren in een gelijk speelveld, de mobiliteit stimuleren en de kandidaat-lidstaten en potentiële kandidaat-lidstaten geleidelijk voorbereiden op toetreding tot de Europese Unie. Hierbij wordt ernaar gestreefd een cultuur van naleving van de bestaande EU-regels en internationale regels tot stand te brengen.

In vergelijking met andere regio's zijn er per jaar ook meer passagiersschepen, terwijl het olie- en gastransport aan het toenemen is. De Adriatische en de Ionische Zee worden evenwel niet alleen voor de commerciële zeescheepvaart gebruikt; in deze zeeën zijn ook criminele netwerken actief die bij illegale migratie en andere illegale activiteiten betrokken zijn. De mogelijkheden van openbare instanties om het zeeverkeer te monitoren, te reageren op noodgevallen, mensenlevens te redden, het mariene milieu te herstellen, visserijactiviteiten te controleren en het hoofd te bieden aan bedreigingen van de veiligheid en illegale activiteiten moeten worden vergroot.

De volgende items zijn voorbeelden van prioritaire gebieden die in de regio, met name in de omliggende landen, moeten worden ontwikkeld, rekening houdend met de lopende acties in het kader van het EU-*acquis* en in overeenstemming met de betrokken nationale institutionele kaders:

- verbetering van de nalevingscultuur bij de vlaggen- en havenstaatcontroles, aansprakelijkheid en verzekering van de zeevaart, scheepshygiëne en bestrijding van overdraagbare ziekten op schepen, ongevallenonderzoek en de veiligheid in de havens;
- versterkte samenwerking tussen de nationale of regionale maritieme autoriteiten met de EU en invoering van instrumenten die het mogelijk maken om informatie over het zeeverkeer tussen de nationale VTMISS-systemen²⁰ via SafeSeaNet uit te wisselen;
- steun voor de ontwikkeling van beslissingondersteunende systemen, de capaciteit om bij ongevallen te reageren en rampenplannen;
- zorgen voor adequate informatiebronnen voor bemanningen en navigatoren, zoals dieptemeting, cartografie van de zeebodem en hydrografisch onderzoek, en deze informatie integreren in elektronische zeekaarten (e-navigatie), met name voor gebruik door passagiersschepen.

20

Vessel Traffic Management Information System (Informatiestysteem voor het beheer van het scheepvaartverkeer).

Zoals in de eerste fase van een raadpleging van de belanghebbenden is gebleken, is een concreet te overwegen optie om deze doelstellingen te bereiken, het upgraden van het bestaande ADRIREP-systeem²¹ en de integratie ervan in SafeSeaNet.

PIJLER 4: Duurzame en verantwoorde visserijactiviteiten

In het kader van de strategie moeten de inspanningen worden opgedreven om te komen tot een visserij die op lange termijn duurzaam en verantwoord is, zodat de visserijactiviteiten een economische hulpbron voor de kustgebieden kunnen blijven.

Ten eerste moet worden gestreefd naar een doeltreffende tenuitvoerlegging van de beginselen van het gemeenschappelijk visserijbeleid (GVB). In het kader van het GVB wordt gepleit voor de bevordering van een bottom-up-aanpak van het visserijbeheer. De gemeenschappelijke beginselen en instrumenten voor de beschermde, voor de visserij van belang zijnde mariene gebieden²², en onder meer de goedkeuring van maatregelen voor de bescherming van kwetsbare habitats en bepaalde soorten (bijv. schildpadden en dolfijnen), zouden ook gunstig zijn voor dit gebied.

Wat de commerciële aspecten van de visserij betreft, werken de administratieve instanties en de producentenorganisaties in Kroatië, Italië en Slovenië al met elkaar samen, wat bijvoorbeeld heeft geresulteerd in de oprichting van de sociaaleconomische waarnemingspost voor de visserij en de aquacultuur in het noordelijke deel van de Adriatische Zee. Het toepassingsgebied ervan kan worden uitgebreid om het marktinzicht en de marktdiensten te ontwikkelen en zo voor een betere traceerbaarheid te zorgen en de vermarkting van producten mogelijk te maken.

Op het gebied van de controle, monitoring en bewaking moet de nalevingscultuur toenemen en moet de overdracht van informatie worden vergemakkelijkt door de uitwisseling van ervaring en beste praktijken en de verdere ontwikkeling van gemeenschappelijke operationele initiatieven. Voorts moet onderzoek worden verricht met het oog op het upgraden van alle passende operationele instrumenten (systemen, apparatuur en andere hulpmiddelen).

Er bestaat al samenwerking over wetenschappelijke kwesties en het visserijbeheer in het multilaterale kader van de Algemene Visserijcommissie voor de Middellandse Zee en de regionale projecten van de FAO (Adriamed en Eastmed). Deze projecten moeten worden versterkt door een grotere participatie van alle deelnemende landen. Tegelijk zou verdere wetenschappelijke samenwerking tussen de landen van de regio kunnen worden gestimuleerd om een betere band te creëren tussen het wetenschappelijk onderzoek en de behoeften van de visserij en de aquacultuur.

In het licht van het voorgaande zijn de volgende items voorbeelden van te ontwikkelen prioritaire gebieden:

21 Adriatic Traffic Reporting System (Adriatisch verkeersmeldsysteem).

22 Zoals de visserijgebieden die krachtens artikel 19 van de Middellandse-Zeeverordening zijn beschermd, de gebieden waar de visserij is beperkt in het kader van de Algemene Visserijcommissie voor de Middellandse Zee en de in het kader van het Verdrag van Barcelona ingestelde speciaal beschermde gebieden die voor de Middellandse Zee van belang zijn (SPAMI).

- komen tot een duurzaam beheer van de visbestanden, onder meer door de opstelling van meerjarenplannen en het nemen van maatregelen zoals het instellen van beschermde mariene gebieden in bredere zin;
- bijdragen tot de winstgevendheid en de duurzaamheid van de visserij door het versterken van de betrokkenheid van de belanghebbenden bij het visserijbeheer en de andere acties;
- verbetering van de nalevingscultuur, besparing van middelen, vergemakkelijking van de overdracht van informatie en betere samenwerking voor de controle van de visserijactiviteiten;
- intensivering van de wetenschappelijke samenwerking op visserijgebied.

Te overwegen concrete opties zijn onder meer de ontwikkeling van het marktinzicht en de marktdiensten, met de bedoeling te zorgen voor een duidelijke, efficiënte en volledig met de toepasselijke regels strokende afzet van de visserij- en aquacultuurproducten in de regio, alsmede de uitwisseling van sociaaleconomische gegevens in de visserijsector.

VOLGENDE STAPPEN: NAAR EEN ACTIEPLAN

De maritieme strategie voor de Adriatische en de Ionische Zee zal in detail worden beschreven in een actieplan dat in de tweede helft van 2013 zal worden voorgelegd, met inachtneming van de lopende en de geplande acties van de relevante EU-beleidstakken. Op basis van de in deze mededeling genoemde pijlers zullen in het actieplan prioritaire gebieden en acties worden opgenomen waarvoor wordt aanbevolen steun te verlenen om in te spelen op de hierboven aangegeven uitdagingen en kansen. Het actieplan zal ook duidelijke doelen omvatten die in overeenstemming zijn met die van de Europa 2020-strategie. Die acties zullen worden uitgevoerd door belanghebbenden in de regio met wie de Commissie zal samenwerken, zoals regeringen en agentschappen, regio's, gemeenten, bedrijven, onderzoekers en internationale en niet-gouvernementele organisaties.

De Commissie zal met deze belanghebbenden en andere instellingen, programmeringsinstanties en intergouvernementele organisaties die in de regio actief zijn, samenwerken om hun activiteiten zo nodig aan de doelstellingen van de strategie aan te passen en te bepalen wie als coördinerende instantie voor de beoogde acties en projecten zal optreden.

Het beheer van de strategie moet zo worden omschreven dat het actieplan op de meest coherente wijze wordt opgesteld, gemonitord en uitgevoerd.

CONCLUSIES

De Commissie is ervan overtuigd dat dit kader alle landen zal helpen bij het verwezenlijken van de doelstellingen van “Europa 2020” met betrekking tot hun maritieme rijkdommen en het potentieel en duurzaam gebruik daarvan. Het zal de Europese integratie en de territoriale samenwerking bevorderen op een flexibele en inclusieve wijze, met inachtneming van het

subsidiariteitsbeginsel. De Europese Commissie wil graag weten of met de omschreven prioritaire actiegebieden de voornaamste vraagstukken, waarvoor verdere samenwerking ook echt een verschil kan maken, worden bestreken. Zij staat ook open voor ideeën voor een doeltreffende en flexibele governancestructuur die de strategie en het actieplan ondersteunt en ervoor zorgt dat de acties in de praktijk worden gebracht. Daarom verzoekt de Europese Commissie de Raad, het Europees Parlement, het Comité van de Regio's en het Europees Economisch en Sociaal Comité deze mededeling te bespreken en goed te keuren.