



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 10.10.2007
COM(2007) 574 definitief

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

Conclusies van de raadpleging over een Europees maritiem beleid

{COM(2007) 575 definitief}
{SEC(2007) 1278}
{SEC(2007) 1279}
{SEC(2007) 1280}
{SEC(2007) 1283}

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

Conclusies van de raadpleging over een Europees maritiem beleid

1. INLEIDING

De goedkeuring van het Groenboek over maritiem beleid op 7 juni 2006 markeerde het begin van een raadpleging over het maritieme beleid van de EU die een jaar zou duren.

In dit document wordt het raadplegingsproces samengevat. Gemeten aan de respons kan zonder enige twijfel worden gesteld dat deze raadpleging haar gelijke niet kent. Nooit voorheen spraken deelnemers aan een raadpleging zich uit over een zo breed scala aan onderwerpen en werd de thematiek met een dergelijke grondigheid uitgediept. Naast alle Europese instellingen heeft ook een aantal nationale en regionale parlementen zijn opmerkingen over het Groenboek rechtstreeks aan de Commissie doen toekomen. Uit de hoek van de betrokken partijen en de burgers kwamen bijdragen van overheden van derde landen, individuele burgers, vertegenwoordigers van de wetenschappelijke en academische wereld, individuele bedrijven, niet-gouvernementele organisaties en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven. Gedetailleerde inzendingen kwamen er ook van netwerken of projectorganisaties die werken aan de ontwikkeling van kust- en zeegebonden projecten, steden en kustregio's met specifieke belangen in sectoren als het toerisme.

Meer dan 490 bijdragen werden genoteerd en er vonden meer dan 230 evenementen plaats waar het maritieme beleid met betrokken partijen werd besproken.

Meer informatie over de bijdragen, inclusief gedetailleerde referenties, is te vinden in de volgende bronnen:

- een gedetailleerd verslag over het raadplegingsproces dat beschikbaar zal zijn op de website over maritieme aangelegenheden (<http://ec.europa.eu/maritimeaffairs>);
- de tekst van de bijdragen zelf, op de website over maritieme aangelegenheden (http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/post_green_en.html).

2. THEMA'S VAN HET RAADPLEGINGSPROCES

2.1. Een geïntegreerd maritiem beleid: zoeken naar de toegevoegde waarde

De betrokken partijen pleiten voor een geïntegreerde benadering van het maritieme beleid in de Europese Unie, waarin plaats is voor de behoeften en problemen van onderling verbonden sectoren die momenteel onder aparte beleidsgebieden vallen. Een gefragmenteerde aanpak werkt niet alleen de vaststelling van met elkaar botsende maatregelen in de hand, maar ook de bezorgdheid dat partijen die een rol spelen in het ene beleidsgebied geen plaats krijgen in het andere. Een bijzonder tekenend voorbeeld hiervan is, aldus de havenindustrie, de impact van milieubeschermingsmaatregelen op de havenuitbreiding. De meeste betrokken partijen verwachten een gunstig effect van een verdergaande integratie van beleidsgebieden.

Een extra voordeel van het streven naar een holistische aanpak is dat verschillende actoren en betrokken partijen worden samengebracht. De betrokken partijen geven specifieke voorbeelden van integratie-aan-de-basis.

Regionale autoriteiten geven een beschrijving van bestaande samenwerkingsvormen. Mogelijkheden om het contact en de samenwerking tussen regionale, nationale en Europese overheden te bevorderen, worden door hen enthousiast ontvangen. Wel dringen zij erop aan de problemen van de regio's zichtbaarder te maken.

Het raadplegingsproces bewijst dat de band tussen de mensen die dag in dag uit met de zee werken en leven (in de zeevaart en de visserij) en andere met deze bedrijfstakken verbonden sectoren enige versterking kan gebruiken. Tevens wordt in het proces bevestigd dat wel degelijk ruimte bestaat voor het uitbouwen van een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid voor duurzaamheid. Denk in dit verband aan de eeuwenoude rol van de vissers die wellicht in contacten met andere activiteiten, zoals toerisme of milieubescherming, een bredere en andere dimensie kan krijgen.

De geraadpleegde partijen wijzen op de economische voordelen van integratie voor bepaalde gebieden. Instrumenten om de verzameling en het gebruik van gegevens te integreren, kunnen een echte toegevoegde waarde creëren. Ook op het gebied van maritieme controle en maritiem toezicht moeten de systemen en normen volgens de marktdeelnemers worden geïntegreerd. Onderzoekers vragen aandacht voor de economische voordelen van een gecombineerd gebruik van dure instrumenten bij hun werk.

Hoe weinig kritische geluiden er ook over een geïntegreerde benadering te horen zijn, toch gaan er stemmen op voor het maken van een onderscheid tussen de benadering en de instrumenten. Enkele geraadpleegde partijen dringen er bij de EU op aan zich door de geïntegreerde benadering niet te laten verleiden tot het onnodig vervangen van bestaande regels door andere, tot overregulering of tot buitensporige centralisatie. Een significant aantal partijen wil niet dat onder invloed van de beleidsintegratie aan de bestaande bevoegdheden wordt getornd.

2.2. **Wie doet wat? Subsidiariteit impliceert verantwoordelijkheid**

In het Groenboek inzake een maritiem beleid wordt subsidiariteit genoemd als een van de grondslagen van de holistische beleidsbenadering. Beslissingen en maatregelen moeten zo dicht mogelijk bij de betrokken mensen en gebieden worden vastgesteld, net zoals de voor de besluitvorming vereiste expertise zo dicht mogelijk bij de betrokken partijen moet worden gezocht.

De reactie op het Groenboek bevestigt het inzicht van de Commissie dat het Europese maritieme beleid moet worden bepaald binnen het bevoegdheidskader dat momenteel in de EU voorhanden is. Voor de Europese Unie is veeleer een faciliterende dan een integrerende rol weggelegd.

Een voorbeeld in dit verband is de discussie over ruimtelijke ordening. Over het algemene nut van deze vorm van planning heerst bij een groot aantal betrokken partijen uit alle sectoren instemming. Hoewel meestal wordt gewezen op de nationale bevoegdheid voor ruimtelijke ordening, heeft de grote meerderheid oog voor de nood aan grensoverschrijdende continuïteit en verspreiding van de beste praktijken.

Een ander voorbeeld is de discussie over de offshore-activiteiten van de overheid. Hoewel weinig partijen warm lopen voor een Europese kustwacht, is er wel belangstelling voor samenwerking tussen de instrumenten waarover de lidstaten op dit vlak beschikken. Het doel is nagenoeg hetzelfde, met dat verschil dat de bevoegdheidsverdeling intact blijft.

Sterk benadrukt wordt dat de bestaande beleidslijnen en rechtskaders beter ten uitvoer moeten worden gelegd en coherenter op elkaar moeten worden afgestemd, onder meer door meer aandacht te besteden aan effectbeoordeling. Bovendien wordt gepleit voor specifieke regelgevingsinitiatieven om lacunes in de EU-wetgeving te dichten.

Het raadplegingsproces legt de complexe verwevenheid van de Europese maritieme activiteiten bloot. Deze verwevenheid vergt zowel een holistische aanpak als op maat gesneden oplossingen waarin rekening wordt gehouden met de specificiteit van de regio, de behoeften van de betrokken partijen en de expertise die deze in huis hebben.

Kustregio's voelen de werking van het maritieme beleid rechtstreeks aan den lijve. De brede participatie van lokale en regionale overheidsinstanties in het raadplegingsproces illustreert hun gretigheid om van anderen te leren, ervaringen uit te wisselen en ideeën aan te dragen.

De industriesector dringt aan op minder regelgeving en meer zelfregulering. Zelfregulering is wellicht niet overal de beste optie, aldus de industrie, maar de positieve effecten die voortvloeien uit het belonen van goede resultaten en de beste praktijken, kunnen de toepassing van de bestaande regels ondersteunen en het terrein effenen voor het verbeteren van normen die, wanneer ze eenmaal zijn goedgekeurd, eigenlijk door iedereen kunnen worden gebillijkt.

Tijdens het raadplegingsproces werd het belang van toepassing en handhaving van regels onderstreept. Het gevoel zelf een deel van het totstandkomingsproces in handen te hebben en samen met de anderen verantwoordelijk te zijn, kan bevorderlijk zijn voor de toepassing en de handhaving.

Kortom: zowel subsidiariteit als betrokkenheid van de partijen zal een zeer belangrijke rol spelen in de toekomstige initiatieven in het kader van het maritieme beleid van de EU. Het debat maakt duidelijk dat elke partij zich eigenaar voelt van zijn eigen stukje in de maritieme puzzel. Het Europese maritieme beleid moet zich tot doel stellen alle stukjes tot één puzzel samen te voegen in plaats van elk stukje een andere vorm te geven.

Concluderend kan dus worden gesteld dat het debat over de bevoegdheden de verbondenheid van alle partijen met hun aandeel in het maritieme Europa aantoont en daarmee de beoordeling die ten grondslag ligt aan het Groenboek, bevestigt. Een Europees maritiem beleid kan alleen in zijn opzet slagen als het deze verbondenheid versterkt – en erop toeziet dat elke partij haar overeenkomstige deel van de verantwoordelijkheid opneemt en zich bij het proces betrokken voelt.

2.3. De blauwe planeet: mondiale thema's en verantwoordelijkheden

Het mondiale karakter van maritieme activiteiten als scheepvaart en visserij kwam tijdens het raadplegingsproces duidelijk naar voren. Volgens meerdere partijen is het de taak van de EU maatregelen te stimuleren om het mondiale ecosysteem, met inbegrip van de volle zee, te beschermen.

Volgens de meeste betrokken partijen moeten in dit verband multilaterale regels en normen worden vastgesteld en dient op de toepassing en handhaving daarvan te worden toegezien. Over de manier waarop dit moet worden bereikt, bestaat minder eensgezindheid. Waar sommige partijen inzetten op het opstellen van normen in een multilateraal kader en zich verzetten tegen pogingen van de EU eerst zelf dergelijke normen uit te werken, daar is een aanzienlijk aantal andere partijen van mening dat de EU veel kan verwezenlijken door zelf het goede voorbeeld te geven en op grond daarvan de leiding in handen te nemen.

Over de voordelen van het vervullen van een dergelijke voorbeeldfunctie door de EU bestaat wel overeenstemming. Partijen die voor hun concurrentiepositie afhankelijk zijn van gelijke concurrentievoorwaarden voor alle spelers, verzetten zich er echter tegen dat de EU met haar regelgevingsmaatregelen zou vooruitlopen op de besluitvorming in internationale instanties.

Maritieme aangelegenheden, zo bleek tijdens het raadplegingsproces, zijn per definitie internationaal en multidimensionaal van aard. De Europese Unie kan bijgevolg niet om de internationale organisaties en de regels die deze opstellen heen. De betrokken partijen zijn het erover eens dat de EU het internationale aspect van het maritieme beleid geïntegreerd moet aanpakken, maar dringen erop aan dat elk geval op zijn merites wordt beoordeeld. Zij steunen het idee om op bestaande instrumenten en methoden voort te bouwen en, waar nodig, op zoek te gaan naar oplossingen met een toegevoegde waarde.

Het voortouw nemen door zelf het goede voorbeeld te geven impliceert ook goed gedrag op gebieden waarvoor reeds regels zijn vastgesteld. Even belangrijk is volgens de betrokken partijen dat zowel de lidstaten van de EU als derde landen meer werk maken van de tenuitvoerlegging en de handhaving van internationale regels. Dit debat leverde voorstellen op voor het gebruik van instrumenten als de dialoog, ondersteuning en capaciteitsopbouw ten opzichte van de buurlanden en andere partners van de EU.

Met name de in de Middellandse zee actieve partijen, maar niet alleen zij, onderstrepen het belang van het Europese nabuurschapsbeleid. Een groot aantal partijen treedt de Commissie bij wanneer zij in het Groenboek hamert op de noodzaak de buurlanden te betrekken bij het werk aan een geïntegreerd maritiem beleid.

Het raadplegingsproces bevestigt dus dat het belangrijk is het Europese maritieme beleid een internationale dimensie te geven. De betrokken partijen willen dat pas nieuwe oplossingen worden uitgetoetst als eerst alle mogelijkheden van het huidige systeem zijn uitgeput.

2.4. Duurzaam gebruik van de natuurlijke rijkdommen: de betekenis van geslaagd beheer

Het uitdrukkelijke verband dat in het Groenboek wordt gelegd tussen concurrentievermogen en duurzaamheid, wordt tijdens het raadplegingsproces bevestigd. De betrokken partijen blijken zich er tevens van bewust te zijn dat dit verband positief moet zijn als wij de rijkdommen van zeeën en oceanen verder willen exploiteren zonder afbreuk te doen aan de waarde ervan voor Europa en de mensheid.

2.4.1. Concurrentievermogen

Tijdens het raadplegingsproces werd duidelijk hoezeer de welvaart van Europa afhankelijk is van de beschikbaarheid van veilige en efficiënte scheepvaartdiensten. De efficiëntie van deze diensten is van cruciaal belang voor het concurrentievermogen van de EU in een internationale context waar de mondialisering hand over hand toeneemt.

De Europese scheepvaartdiensten en havens, aldus de marktdeelnemers, beschikken over een groot groeipotentieel en spelen een spilrol in de strategie van Lissabon die van Europa het meest concurrerende handelsblok ter wereld moet maken.

De marktdeelnemers zijn het er tevens over eens dat de internationale en interne prestatie van de EU in de maritieme sectoren gebaseerd is op betere kwaliteit – en niet op lagere prijzen.

Het succes van de maritieme sectoren in de EU staat of valt met het vermogen te vernieuwen, ongeacht of het gaat om scheepsbouw, logistiek, uitrustingsproductie of daarmee verbonden dienstverlenende sectoren. Hetzelfde gaat overigens op voor onder meer het toerisme, dat eveneens bijdraagt tot het economisch welzijn van de kustregio's.

De communicatie tussen de verschillende maritieme bedrijfssegmenten is erop vooruitgegaan dankzij de maritieme clusters die in heel de Europese Unie zijn opgericht en de prestatie van de maritieme economie een flinke zet hebben gegeven.

Eveneens belangrijk in dit verband is een stevige wetenschappelijke en onderzoekscomponent. De wetenschappelijke wereld heeft zich zeer actief getoond in het ontwikkelen van voorstellen om de maritieme wetenschappelijke en onderzoeksinstanties beter met elkaar te verbinden en technologie en innovatie aan elkaar te koppelen.

De technologie van de toekomst zal een cruciale bouwsteen vormen in een duurzame economie. Denk hierbij onder meer aan duurzame energiebronnen, met name wind- en golfenergie. Richtinggevende markten, zoals op het gebied van blauwe technologie, kunnen niet zonder een degelijke wetenschappelijke onderbouw.

Voor kennis heb je gegevens nodig. Tijdens het raadplegingsproces werd een krachtig pleidooi gehouden voor een betere verzameling en een beter gebruik van (realtime en andere) gegevens over zeeën en oceanen en over de activiteiten die daar plaatsvinden. Even sterk klinkt de roep om sociaaleconomische gegevens en statistieken, over regio's en de maritieme economie.

De kwestie "normen" is een ander onderwerp dat de betrokken partijen erg bezighoudt. Nodig zijn strenge normen die borg staan voor een goede kwaliteit en dus voor concurrentievermogen, *en* normen die de duurzaamheid ondersteunen. Volgens het bedrijfsleven kunnen strenge normen het concurrentievermogen slechts ten goede komen wanneer deze normen door iedereen worden toegepast en alle spelers dus gelijke kansen hebben. Bovendien, aldus nog steeds het bedrijfsleven, kunnen vrijwillige initiatieven soms betere resultaten opleveren dan bindende wetgeving. Talrijke partijen wijzen erop dat het voor een verstrenging van de normen nodig kan zijn dat de EU het voortouw neemt. Uit weer andere hoek wordt erop gewezen dat sommige marktdeelnemers weliswaar betrouwbaar zijn, maar dat, gezien de weinige scrupules die anderen hebben, de handhaving van de normen en het toezicht erop een noodzaak blijven.

Niet-beoogde bijwerkingen van regelgeving doen zich bijvoorbeeld voor bij het gebruik van traditionele vaartuigen voor toeristische doeleinden en in de vorm van onnodige kosten die de Europese scheepvaart maakt omdat scheepsreizen van een haven in één lidstaat naar een andere EU-haven altijd als internationaal vervoer worden beschouwd zelfs indien de vracht uit binnen de interne markt ingeklaarde goederen bestaat.

Hogere normen brengen ook hogere eisen aan het personeel met zich mee, dat immers hoger gekwalificeerd moet zijn. Een groot aantal marktdeelnemers in de EU heeft een uitstekende reputatie opgebouwd op het gebied van rekrutering en arbeidsomstandigheden, maar aan de situatie van het personeel in de maritieme sectoren zal nog hard moeten worden gewerkt vóór een andere doelstelling in zicht komt, nl. banen van topkwaliteit voor personeel van topkwaliteit. Volgens de betrokken partijen laten vaardigheden en opleiding nog te wensen over en liggen er kansen in een combinatie van traditionele en moderne maritieme vaardigheden. Terwijl men het niet eens is over de vraag of, en zo ja welke, uitsluitingen voor de maritieme sectoren in de sociale wetgeving van de EU gerechtvaardigd zijn, heerst

wel overeenstemming over de noodzaak gelijke concurrentiekansen voor de sector te bevorderen en over de bijdrage die de EU-wetgeving hiertoe kan leveren.

In de bijdragen werd er meer dan eens op gewezen dat sectoroverschrijdende mobiliteit van het personeel, dat daartoe via een adequate opleiding de vaardigheden moet verwerven die overeenstemmen met de behoeften van de sector - en de daarmee gepaard gaande aantrekkelijke carrièremogelijkheden - essentieel is voor het concurrentievermogen van de Europese maritieme sectoren.

In het kader van het verzet tegen financiële overheidssteun voor economische activiteiten, wordt de nadruk gelegd op de onafhankelijkheid van de marktdeelnemers. Wel dringen de partijen aan op adequate kadervoorwaarden waarbinnen zij kunnen werken en zijn zij in dat verband wel voorstander van overheidssteun, bijvoorbeeld bij de invoering van strengere normen die ervoor moeten zorgen dat de marktdeelnemers gelijke concurrentiekansen behouden, goed gedrag wordt beloond of maatregelen ten behoeve van de gemeenschap worden getroffen.

2.4.2. *Duurzaamheid*

De noodzaak beschermde mariene gebieden op te zetten roept weinig weerstand op, maar de aanwijzing van die gebieden des te meer. Elk blok dat aan deze discussie deelneemt, wil meer worden geraadpleegd en bevestigt daarmee dat voorafgaande coördinatie en planning onmisbaar zijn bij de ordening van de ruimte.

De bezorgdheid over de situatie van het mariene milieu is zeer groot. Als gevaren worden onder meer de klimaatverandering en het niveau van de exploitatie van levende rijkdommen als gevolg van de overbevissing genoemd. Het verband tussen de oceanen en het klimaat wordt als een essentieel onderdeel van het klimaatbeleid van de EU beschouwd.

De ontwikkeling van blauwe biotechnologie of van andere toepassingen van de genetische rijkdommen geldt als een kans en een illustratie van de noodzaak onderzoek, duurzaamheid en internationale regelgeving geïntegreerd te benaderen.

De betrokken partijen wijzen erop dat 80 % van de verontreiniging van het mariene milieu wordt veroorzaakt door activiteiten op het land en dringen aan op meer maatregelen om dit fenomeen te bestrijden. Vooral organisaties die actief zijn in de Oostzee, vragen aandacht hiervoor. Talrijke partijen eisen dat bij de planning van nieuwe projecten rekening wordt gehouden met door historische verontreiniging veroorzaakte milieugevaren, zoals wrakken of restanten van oorlogsmunitie.

Volgens een aantal partijen moet de mariene thematische strategie als milieupijler in het maritieme beleid van de EU worden ingebouwd. Voorts wordt onderstreept dat haast moet worden gemaakt met de goedkeuring van de voorgestelde richtlijn inzake een mariene strategie.

Het belang van koppelingen tussen de bestaande milieu-instrumenten en de uitvoering van de mariene thematische strategie werd eveneens te berde gebracht. Coherentie en compatibiliteit worden gezien als essentiële elementen in de tenuitvoerlegging van al deze instrumenten. Sommige partijen beschouwen de mariene thematische strategie als een stap op weg naar bredere milieubeschermingsdoelstellingen; anderen willen de garantie dat de economische prioriteiten goed voor ogen worden gehouden bij het inschatten van de effecten van milieumaatregelen en het vaststellen van de wetgeving.

Van fundamenteel belang voor een duurzaam beheer van zeeën en kusten is dat wordt uitgegaan van ecosystemen en ecoregio's. Kustregio's en buurlidstaten, zowel als buurlanden buiten de EU, moeten, aldus de betrokken partijen, de handen in elkaar slaan. De kenmerken van elk ecosysteem en van elke ecoregio moeten in aanmerking worden genomen. De belangrijke rol van de verdragen betreffende regionale zeeën wordt bevestigd.

De marktdeelnemers vestigen de aandacht op de milieuvoordelen van de scheepvaart en het groeipotentieel van de binnenvaart ten opzichte van andere vervoersmodi in het kader van de intermodaliteit. De betrokken partijen willen daarmee de ogen niet sluiten voor de luchtverontreiniging door de scheepvaart, noch voor de verontreiniging die door schepen op zee en door de sloop van vaartuigen wordt veroorzaakt. Zij zijn het in dit verband niet oneens over de doelstellingen, wel over de oplossingen. De marktdeelnemers pleiten voor oplossingen in internationale fora en aanvaarden daarbij de mogelijke vertragingen en minder optimale oplossingen stilzwijgend op de koop toe.

Regionale autoriteiten, en vooral die in afgelegen gebieden, beseffen maar al te goed dat de welvaart en de duurzaamheid van sectoren als toerisme en visserij (beide met hun industrie- en recreatiepoot) afhangen van ongerepte kusten en gezonde mariene ecosystemen.

Talrijke partijen pleiten ervoor de zorg voor het milieu beter te integreren in de visserij en de visserij tegelijkertijd steviger in het maritieme beleid in te bedden. De aandacht moet vooral gaan, zo blijkt, naar een betere opvolging van wetenschappelijk advies bij de vaststelling van quota voor de commerciële visbestanden en naar een volgehouden toepassing van de ecosysteembenadering in de visserij. Duurzaam visserijbeheer impliceert een gestroomlijnd en efficiënt controle-, toezichts- en handhavingssysteem. Naar alle waarschijnlijkheid zal een combinatie van milieuonderzoek en visserijonderzoek betere en duurzame resultaten opleveren. Naar de mening van de betrokken partijen is meer inzicht nodig in het effect van aquacultuur op het hele ecosysteem.

Betere opleiding, betere arbeidsomstandigheden en betere carrièrekansen voor vissers zijn tijdens het raadplegingsproces eveneens aan de orde. Komen er op dat gebied geen verbeteringen, zo luidt het, dan is een duurzame aanpak van de visserij geen haalbare kaart. Nijpende internationale problemen, zoals de illegale, niet-aangemelde en niet-gereguleerde visserij (IUU), zijn net zo nauw verbonden met werkgelegenheid en arbeidsomstandigheden als met handhaving.

Om hun activiteiten op een duurzame manier te organiseren en te plannen, dringen talrijke partijen aan op de ontwikkeling van instrumenten om de sectoroverschrijdende en milieu-impact van economische activiteiten te beoordelen. Een groot aantal partijen wijst op de toenemende blootstellingen aan de risico's en effecten van de klimaatverandering.

2.5. Maritiem beheer: gemeenschappelijke instrumenten voor een gemeenschappelijk beleid

2.5.1. Ruimtelijke ordening

Volgens de betrokken partijen moeten verschillende wijzen van maritieme exploitatie op een gecoördineerde manier worden beheerd en gepland. Door de toenemende, steeds meer met elkaar verweven economische activiteiten en het groeiend aantal instrumenten om duurzaamheid te garanderen zal het steeds moeilijker worden onze relatie met zeeën en oceanen duurzaam te ontwikkelen als we niet over geïntegreerde plannings- en beheersinstrumenten beschikken. De meeste betrokken partijen beschouwen maritieme ruimtelijke ordening als een goed instrument om in de hele EU toe te passen, maar wel met dien verstande dat het tot de bevoegdheid van de lidstaten blijft behoren.

De meningen over het concept, de reikwijdte en de verbanden met bestaande instrumenten (zoals het geïntegreerd beheer van kustgebieden en de voorgestelde richtlijn inzake een mariene strategie) liggen zeer ver uiteen. De meeste partijen vinden wel dat een ecosysteembenadering aan de basis van de planning en het beheer van de zeeën moet liggen.

2.5.2. Gegevens en controle

Het initiatief een Europees gegevensnetwerk op te zetten kan op algemene steun rekenen en er komen tal van voorstellen voor de praktische uitvoering van dit project.

Eén daarvan houdt in dat deze gegevens via een interactief instrument ter beschikking worden gesteld waarmee de Europese burger zich kan informeren over alle aspecten van Europa's relatie met de zee. Bovendien kunnen projectontwikkelaars de via dit netwerk verstrekte gegevens over de locatie van erfgoedsites gebruiken om bepaalde sites op een veiliger manier uit de weg te gaan of te beveiligen.

Een efficiëntere toepassing van controles en toezicht op het maritieme verkeer kan de handhaving verzekeren. Zeer weinig partijen betwisten het kostenbesparend potentieel van standaardisatie, onderlinge koppeling en communicatie tussen de bestaande sectorale systemen.

2.5.3. *Financiering*

Uit het raadplegingsproces blijkt dat moeilijk kan worden vastgesteld welk deel van de structuuruitgaven van de EU bijdraagt tot de doelstellingen van het maritieme beleid.

Daarom vragen de regionale betrokken partijen, inclusief het Comité van de Regio's, specifieke en gerichte benaderingen voor financiering in de kustregio's, gebaseerd op meer transparantie en de koppeling van bestaande financiële instrumenten in het kader van een Europees Kustfonds.

2.6. **Europeanen en de zee: participatie en betrokkenheid**

Het raadplegingsproces over een Europees maritiem beleid heeft de belangstelling van de bij maritieme aangelegenheden betrokken partijen gewekt op een schaal die niemand kon vermoeden.

De bijdragen roepen op tot overleg, dialoog en de verstrekking van meer informatie aan iedereen die bij het maritieme beleid betrokken is.

De marktdeelnemers staan positief tegenover het beginsel van een geïntegreerde benadering en verwachten dat deze zal uitmonden in een transparanter en efficiënter beleidsvorming en regelgeving in de EU. Zij plaatsen de ontwikkeling van een geïntegreerd maritiem beleid tegen de achtergrond van een bloeiende maritieme economie en een toename van de scheepvaart- en havenactiviteiten, en dringen aan op nauwe banden tussen sectoren en aanverwante activiteiten in de vorm van clusters, ook op EU-niveau.

De regio's zijn enthousiaste voorstander van een holistische benadering. Zij leggen de nadruk op de rol van de kustregio als gastheer voor de maritieme economie, die deel uitmaakt van het kust- en zeemilieu en afhankelijk is van een duurzaam kustbeheer. Bij hen leeft de verwachting gebaat te zijn bij een verbinding tussen het EU-niveau en de activiteiten in de kustregio's en bij een versterkte betrokkenheid van de nationale overheid in het proces.

De lidstaten hebben zich het beginsel van een geïntegreerd beheer van maritieme aangelegenheden volledig eigen gemaakt. Het voorstel voor een holistisch maritiem beleid past in het belang dat zij hebben bij een stabiele en duurzame ontwikkeling van hun maritieme economieën en kustregio's. Het maritieme beleid moet huns inziens goed werkende processen onverlet laten en als katalysator voor betere praktijken fungeren.

De instellingen en organen van de EU steunen het idee over de hele lijn en spannen zich in om over de grenzen van hun procedurele en sectorale beperkingen heen een gecoördineerde reactie op het Groenboek te geven. Zij plaatsen het project voor de verwezenlijking van een Europees maritiem beleid in het kader van de mondialisering, de toenemende exploitatie van de zeeën en oceanen, de verandering van milieu en klimaat en de behoefte aan volledige participatie van de maritieme en kustgemeenschappen. Sommige instellingen gaan in hun voorstellen verder dan het Groenboek.

De boodschappen van individuele burgers en het maatschappelijk middenveld zijn gemengd. Bij sommige civiele partijen leeft de vrees dat de EU het terrein van nationale of lokale bevoegdheden zal betreden, maar door de bank genomen vertolken zij de maatschappelijke bezorgdheid over het mondiale mariene ecosysteem en hebben zij de indruk dat de overheid onvoldoende doet om praktijken die dit ecosysteem in gevaar brengen, een halt toe te roepen.

Milieu-NGO's pleiten voor EU-maatregelen op het gebied van ruimtelijke ordening op kust- en zeeniveau om de toepassing van een op ecosystemen gebaseerd beheer te garanderen. Dankzij de integratie van sectorale beleidsgebieden kan ervoor worden gezorgd dat milieudoelstellingen in alle sectoren worden ingebouwd. In het algemeen komen de betrokken partijen met het dringende verzoek continu te worden gehoord, ook tijdens de fase waarin het Europese maritieme beleid zal worden ontwikkeld en ten uitvoer gelegd.

De start van het raadplegingsproces over een maritiem beleid heeft ook de belangstelling gewekt van partijen die informatie over onze zeeën en oceanen willen verspreiden. Een Europese burger die op de hoogte is van wat zich aan onze kusten en verder aan de einder afspeelt, wordt beschouwd als een steun, zowel voor de maritieme economieën, wier succes in hun aantrekkelijkheid ligt, als voor het mariene milieu, dat voor zijn behoud afhangt van de kennis die de burger erover heeft opgedaan. Dat het imago van de maritieme sectoren moet worden opgekrikt, wordt door iedereen als een noodzaak ervaren. Aan ideeën om dat te verwezenlijken, is alvast geen gebrek: uitwisseling van beste praktijken, conferenties, participatie van deskundigen uit de maritieme wereld, zoals vissers, en kleinschalige projecten ter voorlichting van lokale gemeenschappen of toeristen.

Samenvattend kan worden gesteld dat het raadplegingsproces niet alleen een schat aan ideeën aan het licht heeft gebracht, maar ook de wens deel te nemen aan een project dat de meesten pas op lange termijn verwezenlijkt zien en dat gebaseerd zal zijn op een leerproces en op continue bijsturing. Het raadplegingsproces heeft dus niet alleen een nieuwe holistische benadering van onze relatie met de zee geïntroduceerd, maar ook de deur opengezet naar een nieuw beleidsmodel.

"In mijn hele leven heeft er zich geen enkele gelegenheid voorgedaan die zo ideaal was om het mondiale en lokale belang van de oceanen en de resultaten van mariene onderzoeks- en mariene innovatie-inspanningen aan het publiek over te brengen, als het politieke debat over de ontwikkeling van een maritieme beleid van de EU" Dr. Peter Heffernan, Chief Executive, Irish Marine Institute, Galway