

**Opinia Komitetu Regionów w sprawie polityk morskich UE — problemu zrównoważonego rozwoju dla władz lokalnych i regionalnych**

(2006/C 81/06)

KOMITET REGIONÓW,

**uwzględniając** decyzję Prezydium Komitetu Regionów z posiedzenia w dniu 25 stycznia 2005 r. zlecającą Komisji ds. Rozwoju Zrównoważonego (DEVE), zgodnie z art. 265 ust. 5 Traktatu ustanawiającego WE, opracowanie opinii z inicjatywy własnej w sprawie polityk morskich UE — problemu zrównoważonego rozwoju dla władz lokalnych i regionalnych,

**uwzględniając** program prac na rok 2005 <sup>(1)</sup> Komisji ds. Rozwoju Zrównoważonego (DEVE) Komitetu Regionów, w którym przykłada się szczególną wagę do horyzontalnego i integrującego wkładu w politykę morską Unii Europejskiej,

**uwzględniając** art. I-13 i I-14 Traktatu ustanawiającego Konstytucję dla Europy <sup>(2)</sup> nawiązujące do aspektów polityki morskiej,

**uwzględniając** opinię Komitetu Regionów z 9 kwietnia 2003 r. w sprawie komunikatu Komisji „W kierunku strategii ochrony i utrzymania środowiska morskiego”, COM (2002) 539 wersja ostateczna <sup>(3)</sup>,

**uwzględniając** komunikat Komisji z 2 marca 2005 r. „Droga ku przyszłej polityce morskiej Unii Europejskiej: europejska wizja dla oceanów i mórz”,

**uwzględniając** komunikat Komisji zatytułowany „Strategiczne cele na lata 2005/2009” z 26 stycznia 2005 r. <sup>(4)</sup>, w którym wskazuje się na „szczególną potrzebę określenia wszechstronnej polityki morskiej ukierunkowanej na rozwijanie kwitnącej gospodarki morskiej i pełnego potencjału działań związanych z gospodarką morską w sposób zapewniający zrównoważoną ochronę środowiska”,

**uwzględniając** zalecenie Parlamentu Europejskiego i Rady z 30 maja 2002 r. w sprawie wdrażania strategii zintegrowanego zarządzania obszarów przybrzeżnych w Europie <sup>(5)</sup>,

**uwzględniając** Białą księgę „Europejska polityka transportowa do roku 2010: czas na decyzje” z dnia 12 września 2001 r. <sup>(6)</sup>,

**uwzględniając** przyjęty przez Komisję ds. Rozwoju Zrównoważonego w dniu 28 czerwca 2005 r. projekt opinii (CdR 84/2005 rev.1) (sprawozdawca: **Uwe DÖRING**, Minister Sprawiedliwości, Pracy i Spraw Europejskich kraju związkowego Szlezwik-Holsztyn (DE/PES),

a także mając na uwadze, co następuje:

1. Morze ma elementarne znaczenie jako podstawa życia i gospodarki ludzi. Kontynent europejski jest w szczególności kształtowany przez morze, jako że linia brzegowa Unii Europejskiej włącznie z pobliskimi wyspami wynosi ok. 325000 km, a wliczając regiony peryferyjne, UE posiada najbardziej rozległy obszar morski na świecie, jedna trzecia z 450 mln mieszkańców UE mieszka na wybrzeżu lub w jego pobliżu, zaś ponad 100 regionów leży bezpośrednio nad morzem.
2. Morze odgrywa istotną rolę w życiu ponad 14 mln mieszkańców wysp w UE i jest najważniejszym czynnikiem rozwoju społeczno-gospodarczego regionów wyspiarskich.
3. Morze ze swoją objętością 1,4 mld km<sup>2</sup> stanowi największą przestrzeń życiową na ziemi.
4. Morze i klimat są ściśle ze sobą powiązane, a 70 % tlenu, którym oddychamy, jest produkowane przez florę morską.
5. Różne obszary gospodarki morskiej, takie jak sektory transportu, energii i żywności, będą musiały podjąć trudne zadanie umożliwienia wzrostu gospodarczego w sposób zrównoważony celem zachowania zasobów.

<sup>(1)</sup> CdR 7/2005 rev.1

<sup>(2)</sup> Dz. U. C 310 z 16.12.2004, s. 1

<sup>(3)</sup> CdR 24/2003 fin.

<sup>(4)</sup> COM(2005) 12 wersja ostateczna.

<sup>(5)</sup> Dz. U. L 148 z 6.6.2002, s. 24.

<sup>(6)</sup> Biała księga „Europejska polityka transportowa do roku 2010: czas na decyzje” (COM(2001)370 wersja ostateczna).

6. Preambuła Konwencji Organizacji Narodów Zjednoczonych o prawie morza mówi m. in. o „dążeniu do uregulowania w duchu wzajemnego zrozumienia i współpracy wszelkich zagadnień dotyczących prawa morza” oraz że „problemy obszarów morskich są ściśle ze sobą powiązane i wymagają rozpatrywania jako całość”, jak również że należy „ułatwiać komunikację międzynarodową” oraz wspierać „sprawiedliwe i efektywne wykorzystywanie zasobów”, jak i „zachowanie zasobów żywych oraz badanie, ochronę i zachowanie środowiska morskiego”.
7. Władze lokalne i regionalne obszarów leżących nad brzegiem morza dysponują już znacznym doświadczeniem, które należy wykorzystywać przy opracowywaniu polityki morskiej w przyszłości,

**przyjął na 61. sesji plenarnej w dniach 12-13 października 2005 r. (posiedzenie z dnia 12 października) następującą opinię:**

## 1. Stanowisko Komitetu Regionów

Komitet Regionów

Wstęp

1.1 **stwierdza**, że po raz pierwszy w historii Unii Europejskiej morze znalazło się w centrum uwagi politycznej i po raz pierwszy od wielu lat udało się połączyć pojedyncze działania UE ze wspólnym podejściem uwzględniającym w sposób konstruktywny ich synergię w zakresie tworzenia nowoczesnej europejskiej polityki morskiej, tak by można było te działania wykorzystać w sposób optymalny;

1.2 **oczekuje**, że po dokonaniu pierwszej analizy Komisja UE już podczas obecnej kadencji wprowadzi pierwsze środki do europejskiej polityki morskiej i zaproponuje odpowiednie inicjatywy ustawodawcze;

1.3 **przyjmuje z zadowoleniem** decyzję Komisji Europejskiej o opracowaniu Zielonej księgi w obszarze zagadnień dotyczących morza w celu dokonania oceny sytuacji i stworzenia podstawy dla przyszłej europejskiej gospodarki morskiej jako kluczowej inicjatywy na rok 2010;

1.4 **popiera** inicjatywy intensywnego wspierania tego procesu ze strony poszczególnych regionów i sieci regionalnych;

1.5 **przyjmuje również z zadowoleniem** komunikat z 2 marca 2005 r. „Droga do przyszłej polityki morskiej Unii Europejskiej: europejska wizja dla oceanów i mórz” oraz zawarte w nim stwierdzenia i cele dla sektora morskiego UE;

1.6 **podkreśla**, że podstawowe znaczenie ma decyzja Komisji UE o przeprowadzeniu szeroko zakrojonego procesu konsultacji w ramach opracowywania Zielonej księgi, w którym europejskie samorządy terytorialne mają do odegrania kluczową rolę;

*Zintegrowane podejście jako zasada nadrzędna*

1.7 **jest przekonany**, że ogromny potencjał europejskich mórz musi zostać uznany i zachowany, a aktywna polityka morska musi być tak ukierunkowana, by kolejne pokolenia mogły mieć dostęp do gospodarczych, biologicznych i kulturowych zasobów morza;

1.8 **odkreśla**, że u podstaw zorientowanej na przyszłość i efektywnej polityki morskiej leżeć musi zintegrowane podejście jako *nadrzędna zasada* strategicznego połączenia różnych polityk;

1.9 **zwraca uwagę na fakt**, że już teraz istnieje szereg przykładów aktywnej polityki morskiej także poza Unią Europejską;

1.10 **wyraża nadzieję**, iż zintegrowane podejście do europejskiej polityki morskiej ułatwi również skuteczne wznowienie procesu barcelońskiego, biorąc pod uwagę wkład, jaki mogą tu wnieść władze regionalne i lokalne;

*Polityki szczegółowe*

1.11 **wskazuje na fakt**, że europejska polityka morska dotyczy wielu różnych obszarów polityki sektorowej, dla których po części istnieją ustalenia na szczeblu europejskim, które jednak do tej pory nie zostały zintegrowane;

1.12 **wskazuje** poniżej na najważniejsze polityki szczegółowe, które winna uwzględniać aktywna polityka morska;

Handel, transport, budowa statków i gospodarka portowa

1.13 **podkreśla** żywotne zainteresowanie regionów Unii Europejskiej konkurencyjnością żeglugi morskiej, budowy statków i gospodarki portowej. Rozbudowa morskich i rzecznych szlaków komunikacyjnych jest nieodzowna ze względu na warunki geograficzne i silne zorientowanie Europy na eksport, jak również wzrost natężenia ruchu. Przesunięcie akcentu z ruchu ziemnego na transport drogą morską stanowi przy tym jedno z możliwych rozwiązań dla zwalczania nadmiernego natężenia ruchu. Ponadto europejska polityka morska musi jednocześnie tworzyć warunki ramowe, które gwarantują równe szanse podmiotom gospodarczym w obszarze europejskiej żeglugi, budowy statków i gospodarki portowej. Jednocześnie zglobalizowanego transportu morskiego i bezpieczeństwa na morzu nie należy jedynie regulować przez jasne i obowiązujące przepisy dotyczące bezpieczeństwa, lecz muszą one także być stosowane;

1.14 **stwierdza**, że Europa ma strategiczny interes w tym, aby utrzymać konkurencyjną flotę handlową i silny przemysł stoczniowy. Wymaga to wdrożenia czynnej polityki przemysłowej opartej na innowacjach, badaniach i nauce;

1.15 **podkreśla**, że infrastruktura służąca do konserwacji i napraw statków w europejskich portach musi zostać rozbudowana, a standardy bezpieczeństwa muszą zostać podniesione, aby przyczynić się w ten sposób do wzmocnienia tego sektora;

1.16 **sugeruje**, aby zastanowić się nad sposobem, w jaki można by bezpiecznie wyeliminować ze środowiska naturalnego odpady pochodzące ze statków. Można by tego dokonać np. poprzez wprowadzenie konkretnego podatku portowego;

#### Rybołówstwo i akwakultura

1.17 **stwierdza**, że mimo istnienia wspólnej polityki rybołówstwa, tradycyjne rybołówstwo — które jednak stanowi podstawę działalności niektórych przedsiębiorstw — nadal znajduje się u granic swoich możliwości ze względu na nadmierną eksploatację zasobów ryb, chociaż UE stanowi największy na świecie rynek dla przetworzonych produktów rybnych. Bez dalszej konsekwentnej realizacji wspólnej polityki rybołówstwa oraz, gdzie to konieczne, wsparcia poszczególnych akwenów europejskich przy pomocy konkretnych dalszych środków, nie do uniknięcia wydaje się wyczerpanie znacznej części zasobów rybnych i w rezultacie ekonomiczna ruina wielu przedsiębiorstw zajmujących się przetwórstwem ryb;

1.18 **podkreśla**, że w zakresie zrównoważonego wykorzystywania zasobów oprócz tradycyjnego połowu ryb ważne gospodarcze czynniki wzrostu stanowią: akwakultura ryb osiągających wysokie ceny, skorupiaków i alg w morzu oraz na lądzie, jak również pozyskiwanie i uprawa w celu pozyskania naturalnych substancji poprzez powiązane z morzem „niebieskie” biotechnologie;

#### Energia, wydobywanie bogactw naturalnych z dna morza, technika morska

1.19 **stwierdza**, że w obszarze energii typu *offshore* (pozyskiwanej poza obszarem lądowym) oprócz wydobywania ropy i gazu na znaczeniu zyskuje energia wiatrowa jako jedna z energii odnawialnych. Z uwagi na rosnące uzależnienie Unii Europejskiej od importu energii należy wspierać także rozwój tej formy energii, opartej na morzu;

1.20 **stwierdza**, że bogactwa naturalne znajdujące się na dnie morza są obfite, a ich wydobywanie częściowo dopiero się rozpoczyna i powinno przebiegać w sposób, który nie zakłóci długoterminowej równowagi ekologicznej;

1.21 **podkreśla** innowacyjną siłę różnorodnych technologii morskich o szerokim zakresie zastosowań, jak np. całości transportu morskiego włącznie z konserwacją statków, gospodarką portową i stoczniami, wyposażenia dla działalności typu *offshore*, hydrografii, akwakultury i ochrony środowiska. Także w zakresie technologii ekologicznych otwierają się znaczące możliwości gospodarcze. Przy tym technologie morskie ze swoim wysokim potencjałem innowacji są z jednej strony ważnym czynnikiem gospodarczym, a z drugiej — znaczącą siłą napędową badań i rozwoju;

#### Morskie środowisko naturalne

1.22 **podkreśla**, że w odniesieniu do parametrów fizycznych, chemicznych i biologicznych morza podlegają wpływowi zewnętrznym, takim jak rosnące zanieczyszczenie, włącznie z tworzeniem się osadów, oraz częściowo niewłaściwe wydobywanie biologicznych i niebiologicznych surowców morskich, jak i zapoczątkowane zmiany klimatu, przez co ich przyszłość jako źródeł bioróżnorodności oraz kluczowych zasobów gospodarczych dla milionów osób na terytorium UE jest zagrożona, co wymaga pilnego zastosowania odpowiednich środków zaradczych. Przykładem może tu być ramowa dyrektywa wodna UE czy wieloletnie starania o poprawienie stanu wód Morza Bałtyckiego będącego niemalże wewnętrznym morzem UE;

#### Turystyka

1.23 **stwierdza**, że sport, dobre samopoczucie, zdrowie, wysoka jakość wód w kąpieliskach, czyste plaże, niezmiennione naturalne wybrzeża, ograniczenie zabudowy stref przybrzeżnych, oferta kulturalna i wypoczynkowa decydują o tym, które regiony nadmorskie wybierają turyści. Dalszy rozwój europejskiego przemysłu turystyki nadmorskiej, w tym także małych portów dla łodzi żaglowych i motorowych, pozostaje tutaj ważnym wymogiem wstępnym. Wspieranie go jako celu inwestycji o dużych wskaźnikach zatrudnienia musi znaleźć właściwe odzwierciedlenie w europejskiej polityce morskiej;

#### Ochrona wybrzeża

1.24 **przypomina**, że podnoszący się poziom mórz i erozja wybrzeży wymagają stosowania bezpośredniej ochrony brzegów przy pomocy konstrukcji budowlanych oraz że jednocześnie należy zbadać i ocenić pod względem gospodarczym potencjalne skutki zmiany klimatu, aby zapewnić dalszy rozwój ochrony wybrzeża. W związku z tym sprawą pierwszorzędnej wagi wydaje się wspieranie wymiany dobrych praktyk w dziedzinie zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi, aby wyłonić metody dostosowane do potrzeb terytoriów przybrzeżnych celem utrzymania jakości przestrzeni i tożsamości regionów nadmorskich. Podobnie istotne znaczenie ma ustanowienie środków ochrony naturalnych zasobów obszarów przybrzeżnych, które są najbardziej produktywne w obszarze środowiska morskiego;

#### Wymiar wyspiarski

1.25 **uważa**, że polityka morska UE powinna uwzględniać specyficzny charakter wysp i wspierać przezwyciężanie ich naturalnych ograniczeń, które powodują nadmierne koszty strukturalne, co stawia wyspy w niekorzystnej sytuacji pod względem konkurencyjności wobec kontynentu;

1.26 **jest zdania**, że, wobec dużego uzależnienia gospodarek wyspiarskich od transportu morskiego, polityka morska UE powinna być użytecznym instrumentem wspierania procesu włączania się rynków wyspiarskich w jednolity rynek na równoprawnych warunkach z regionami kontynentalnymi;

Zasoby morskie w polityce zagranicznej i polityce sąsiedztwa

1.27 **jest zdania**, że UE jako podmiot na forum światowym musi być w dużym stopniu zainteresowana wykorzystaniem zasobów morza w sposób sprawiedliwy dla wszystkich państw oraz zgodny z perspektywą rozwoju zrównoważonego. W tym kontekście trzeba wziąć pod uwagę stosowane konwencje międzynarodowe, a szczególnie przepisy Międzynarodowej Organizacji Morskiej;

*Instrumenty zintegrowanej polityki morskiej*

Badania i edukacja

1.28 **stwierdza**, że badania morskie nie są jedynie stałą częścią europejskiej polityki badań, ale powinny stać się jednym z jej priorytetów;

1.29 **popiera** przyjętą w Galway deklarację europejskich instytutów oceanologii z 13 maja 2004 r. w sprawie wspierania nauk i technologii morskich w VII programie ramowym oraz **podkreśla**, że oprócz wsparcia dla sektorowych obszarów technicznych, takich jak badania nad materiałami czy technologiami, badania w zakresie zdrowia i żywności, badania nad klimatem i biologią mórz oraz nietechnicznych obszarów, jak handel i turystyka, konieczne jest pilne wsparcie dla ponadsektorowych, międzynarodowych instytucji badawczych, które mogłyby zbierać dane dotyczące zagadnień horyzontalnych;

1.30 **popiera** promowanie systemu kształcenia przygotowującego do zawodów związanych z żeglugą, odpowiadającego na zapotrzebowanie wszystkich rynków pracy w Europie, w Państwach Członkowskich i w regionach;

Planowanie przestrzenne i monitoring

1.31 **jest zdania**, że instrumenty planowania przestrzennego stanowią ważną część zintegrowanej polityki morskiej. Odpowiednie systemy monitoringu i ich ocena mogą dostarczyć ważnych danych dotyczących rozwoju w czasie różnych parametrów opisujących morza oraz ich stosowania. Zarządzanie wodami terytorialnymi, jak i wyłącznymi strefami ekonomicznymi UE można by zoptymalizować poprzez zintegrowane podejście, co leży w interesie UE, zwłaszcza ze względu na wysokie koszty infrastruktury;

1.32 **wspiera** w tym kontekście zwłaszcza zalecenie Parlamentu Europejskiego i Rady z 30 maja 2002 r. w sprawie wdrażania strategii zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi w Europie. Różne aspekty zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi to zintegrowane postrzeganie lądu, wybrzeża, otwartego morza, rozważenie różnorodnych interesów wewnątrz i pomiędzy obszarami gospodarki, środowiska, zagadnień społecznych i bezpieczeństwa, jak i uwzględnienie interesów politycznych, administracji i grup społecznych w celu wczesnego wykrywania konfliktów i opracowania rozwiązań;

*Postrzeganie przez ogół społeczeństwa*

1.33 **krytykuje** fakt, że dopiero głośne zatonięcia statków nie odpowiadających normom UE, jak *Erika* i *Prestige*, przyczyniły się do osiągnięcia szerokiego publicznego i obejmującego całą Europę uwrażliwienia na zagadnienia związane z morzem. Europejską politykę morską będzie można w powodzeniem realizować tylko wtedy, gdy w formułowanie i wdrażanie odpowiednich instrumentów włączone zostaną przede wszystkim zainteresowane podmioty na poziomie lokalnym i regionalnym. Należałoby uwzględnić przykłady najlepszych praktyk zebranych w regionach Europy;

*Wymiar zaplecza lądowego*

1.34 **jest zdania**, że wymiar zaplecza lądowego odgrywa ważną rolę w polityce morskiej, ponieważ działania na lądzie silnie wpływają na wybrzeża i morza.

## 2. Zalecenia Komitetu Regionów

Komitet Regionów

2.1 **wspiera** aktywne włączenie europejskiej polityki morskiej do ogólnych celów strategii lizbońskiej;

2.2 **wzywa** Komisję do uznania pozytywnego i wielowymiarowego wkładu władz lokalnych i regionalnych w zarządzanie zasobami morskimi oraz do zapewnienia, by rola ta została wpisana w przyszłą politykę morską;

2.3 **zaleca**, by Komisja uwzględniła trzy kluczowe zagadnienia: a) budowanie potencjału oraz infrastruktury obszarów przybrzeżnych pod kątem przedsiębiorstw i społeczności — włącznie ze wsparciem dla innowacyjności, umiejętności i przedsiębiorczości, zwłaszcza dla potrzeb rozwoju nowych technologii morskich, w tym odpowiednie finansowanie takiej infrastruktury oraz rozwój wymaganych zasobów ludzkich; b) wykorzystanie obszarów morskich i przybrzeżnych do wsparcia rozwoju gospodarczego, włącznie ze wsparciem dla odnowy obszarów przybrzeżnych oraz działalności na obszarach wiejskich, przynoszącej pozytywne skutki społeczne i ekonomiczne; c) pomoc dla mieszkańców obszarów przybrzeżnych i interioru poprzez polepszenie komunikacji z pozostałymi obszarami wiejskimi, jak też miastami w danym regionie;

2.4 **zachęca** do dokonania przeglądu istniejących przepisów prawnych i zarządzeń, które dotyczą aspektów związanych z morzem oraz sprawdzenia instrumentów polityki regionalnej, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich, przepisów dotyczących funduszy kształcenia ustawicznego oraz siódmego programu ramowego na rzecz badań i rozwoju pod względem wystarczającego uwzględnienia tych aspektów i ewentualnie zapewnienia ich uwzględniania;

2.5 **wyraża** życzenie, by wzięto pod uwagę morski wymiar Unii w określaniu przyszłych celów konkurencji i współpracy, a szczególnie aspekt ponadnarodowy i transgraniczny w dziedzinie walki z zanieczyszczeniem środowiska, poprawy bezpieczeństwa morskiego oraz zarządzania systemami portowymi i szlakami morskimi w programowaniu polityki regionalnej na okres 2007-2013, a także **zaleca** sprawdzenie i skoordynowanie istniejących europejskich instrumentów finansowych Unii z perspektywą zagadnień związanych z morzem;

2.6 **nakłania** Komisję do gromadzenia danych, na ile jest to możliwe, na temat ekonomicznej i ekologicznej wartości poszczególnych zasobów morza oraz do dokonania oceny obecnego i planowanego na przyszłość wykorzystania zasobów morza, jak i ewentualnie zastanowienia się nad koniecznymi zmianami w tym zakresie;

2.7 **nakłania** Komisję do przeglądu poszczególnych obszarów gospodarki morskiej pod względem ich aktualnego i przyszłego potencjału oraz pod względem tworzenia wartości i miejsc pracy oraz przedstawienia wniosków dotyczących realizacji tego potencjału;

2.8 **zachęca** Komisję do dalszego wzmocnienia, poprawy i rozbudowy dróg transportu morskiego we współpracy z Państwami Członkowskimi oraz właściwego uwzględniania ich roli w ramach sieci transeuropejskich;

2.9 **wzywa** do przyspieszenia rozwoju sieci drugorzędnych i do pełnego włączenia wysp w system „autostrad morskich”, aby poprawić transport wyspiarski i dostęp wysp do rynków kontynentalnych;

2.10 **domaga się** rozsądnego planowania przestrzennego, na przykład poprzez zastosowanie zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi oraz rozdysponowanie lub zastrzeżenie terenów, które mogą być potrzebne w innych celach;

2.11 **wspiera** inicjatywę LeaderSHIP 2015 europejskiego przemysłu stocznioowego oraz zachęca Komisję do wspierania konkurencyjności europejskiego budownictwa okrętowego wysokiej jakości;

2.12 **zachęca** Komisję do uczynienia zapobiegania katastrofom statków na pełnym morzu, u wybrzeży i w portach jednym z priorytetów Unii Europejskiej, do podniesienia, poprzez inicjatywy UE, poziomu bezpieczeństwa wiążących konwencji międzynarodowych w międzynarodowym prawie publicznym, jak konwencje SOLAS i MARPOL Międzynarodowej Organizacji Morskiej, do przyspieszenia ratyfikacji tych konwencji, poprawy ich wdrażania i monitoringu oraz do zastanowienia się, przy tej okazji, do jakiego stopnia środki funduszy strukturalnych można przeznaczyć na zarządzanie tym ryzykiem;

2.13 **wzywa** do większych wysiłków mających na celu budowę i/lub zwiększenie przepustowości infrastruktury dostępu drogą lądową do instalacji portowych, utworzenie logistycznych sieci dystrybucji oraz nowej infrastruktury portowej, a także dywersyfikację istniejącej infrastruktury

portowej, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb infrastruktury portowej na wyspach, z poszanowaniem środków ochrony naturalnych zasobów obszarów przybrzeżnych;

2.14 **wzywa** do lepszego uwzględniania aspektów społecznych w portach, na przykład warunków kwaterunkowych załóg;

2.15 **domaga się**, by zasady i środki bezpieczeństwa w instalacjach portowych i ich najbliższym otoczeniu były dostosowane do nowych zagrożeń terrorystycznych;

2.16 **wzywa** Komisję do kontynuowania zapoczątkowanej reformy polityki rybołówstwa, aby zapewnić długoterminowe istnienie zasobów rybnych w wodach europejskich oraz zagwarantować dochody rybakom;

2.17 **wzywa** Komisję oraz Radę, aby przy wznowieniu polityki śródziemnomorskiej przyznać główną rolę wspólnej polityce w zakresie rybołówstwa, również ze względu na zamierzone do roku 2010 utworzenie śródziemnomorskiego obszaru wolnego handlu;

2.18 **apeluje do** Komisji o stworzenie warunków ramowych, które umożliwią dalsze wspieranie elektrowni wiatrowych w Unii. Potencjał innych źródeł energii odnawialnej, jak np. pływy morskie, wymaga dokładniejszych badań, a jeśli to stosowne, należy je objąć wsparciem;

2.19 **prosi** Komisję o zapewnienie bezpiecznej dla środowiska eksploatacji podmorskich zasobów ropy i gazu w wodach UE;

2.20 **wzywa** Komisję do opracowania planów w zakresie środków ochrony wybrzeży, które mogą okazać się konieczne, na podstawie różnorodnych prognoz podnoszenia się poziomu morza;

2.21 **żąda**, by również dla obszaru zagadnień związanych z morzem opracowano instrument odpowiadający infrastrukturze danych przestrzennych „INSPIRE”, przy pomocy którego można będzie rozważyć i porównać różne zapotrzebowania na wykorzystanie zasobów;

2.22 **zachęca** do bardziej ukierunkowanego wsparcia dla technologii budowy okrętów i technologii morskich, np. wsparcia dla wprowadzenia tankowców o podwójnym poszyciu czy planowanej na najbliższe lata rozbiórki ok. 200 platform wiertniczych wydobywających ropę i gaz;

2.23 **zachęca** Komisję do przyspieszenia opracowywania krajowych planów strategicznych oraz wspierania ponadregionalnych i ponadnarodowych działań zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi;

2.24 **wzywa** Komisję do zwiększenia środków wsparcia dla badań dotyczących morza oraz skoncentrowania ich na wspieraniu nowych technologii, takich jak np. technologie wydobywania ropy naftowej ze złóż położonych w obszarach podbiegunowych, a także do harmonizacji wymogów w całej UE, np. w odniesieniu do akwakultury, a do włączenia w ten proces przedsiębiorców na możliwie wczesnym etapie;

2.25 **prosi** Komisję, w celu poprawy świadomości społeczeństwa, o opracowanie systematycznej strategii dla nowoczesnej polityki morskiej w celu ugruntowania jej na poziomie najbliższym obywatelom i zapewnienia jej faktycznej realizacji;

2.26 **prosi** Komisję o uwzględnienie wymiaru zaplecza lądowego i wzajemnych relacji między lądem, regionami przybrzeżnymi a morzem, aby wszystkie regiony — nie tylko te leżące bezpośrednio nad morzem — zaangażowały się w politykę morską;

2.27 **prosi** Komisję o uwzględnienie ponadregionalnych, a zwłaszcza istniejących już podejść do czterech dużych europejskich regionów morskich: północno-wschodniego Atlantyku, Bałtyku, Morza Śródziemnego i Morza Czarnego;

2.28 **zaleca**, by Komisja wzięła w szczególności pod uwagę interesy kulturowe i lokalną wiedzę w społecznościach nadmorskich oraz włączyła je w planowanie, zarządzanie i opracowywanie powiązanych polityk. Ponadto konieczne jest zachęcanie do stałego powiązania kultury społeczności nadmorskich z morzem, w szczególności gdy morze przyczynia się do trwałości tych społeczności. Przyczyni się to do zwiększenia wartości produktów turystycznych;

2.29 **wzywa** Komisję do zapewnienia włączenia wymiaru regionalnego i lokalnego do procesu opracowywania i

wdrażania europejskiej polityki morskiej oraz uwzględnienia dostępnej w regionach różnorodnej specjalistycznej wiedzy przy tworzeniu Zielonej księgi. Duże znaczenie dla wprowadzenia zintegrowanej polityki mogą tu mieć też przykłady najlepszych praktyk, jak również wzorcowe regiony nadmorskie. Ponadto należy rozważyć stosowany z dużym powodzeniem model LEADER w celu zapewnienia wymiaru lokalnego w działaniach praktycznych;

2.30 **sugeruje**, aby w trakcie szerokich konsultacji w sprawie Zielonej księgi oraz do czasu jej publikacji przeprowadzone zostały w regionach nadmorskich różne konferencje regionalne, aby z jednej strony wykorzystać wiedzę zgromadzoną na szczeblu regionalnym i lokalnym, a z drugiej — przyczynić się do zwiększenia świadomości o morzu. Konferencje należy organizować przy zachowaniu równowagi pomiędzy regionami, gdzie istnieją duże przemysłowe porty oraz regionami o mniejszych, rzemieślniczych portach;

2.31 **proponuje**, by w ramach konsultacji, które powinny towarzyszyć opracowywaniu Zielonej księgi w sprawie polityki morskiej, Komitet Regionów odgrywał ważną rolę partnerską oraz **zachęca** do przeprowadzenia długoterminowej kampanii informacyjnej przy udziale władz lokalnych i regionalnych.

Bruksela, 12 października 2005 r.

Przewodniczący  
Komitetu Regionów  
Peter STRAUB