

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Przyszła unijna polityka morska: europejska wizja oceanów i mórz”

COM(2006) 275 wersja ostateczna

(2007/C 168/11)

Dnia 7 czerwca 2006 r. Komisja, działając na podstawie art. 262 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wspomnianej powyżej.

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 22 marca 2007 r. Sprawozdawcą była Anna BREDIMA-SAVOPOULOU, współsprawozdawcami: Eduardo Manuel CHAGAS, Staffan NILSSON.

Na 435. sesji plenarnej w dniach 25-26 kwietnia 2007 r. (posiedzenie z 26 kwietnia) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny 157 głosami — 2 osoby wstrzymały się od głosu — przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 Zielona księga stwarza nowy sposób rozumienia morza w UE, co należy przyjąć z zadowoleniem. Po raz pierwszy dokonuje się w polityce UE zmiana mentalności przywiązanej do idei lądu. Symboliczne przesłanie zielonej księgi, mówiące o tym, że Europa jest i zawsze była przede wszystkim kontynentem żeglarzy, wprowadza w UE nowe spojrzenie na morze.

1.2 Zielona księga promuje holistyczne, międzysektorowe, strategiczne podejście do kwestii oceanów. Przesłanki zastąpienia fragmentaryczności szeroką wizją zasługują na powszechne poparcie.

1.3 Zielona księga zawiera znacznie więcej elementów pozytywnych niż potencjalnie negatywnych. Komitet popiera większość propozycji w niej zawartych (dotyczących rybołówstwa, portów, przemysłu stoczniowego, transportu morskiego, regionów przybrzeżnych, energetyki morskiej, B+R, środowiska, turystyki, błękitnej biotechnologii), z zastrzeżeniem pewnych szczegółowych uwag.

1.4 Komitet popiera uznanie zasadniczej roli usług morskich i portów UE w zglobalizowanej gospodarce. Z zadowoleniem przyjmuje zawarte w zielonej księdze spostrzeżenie, iż transport morski jest działalnością międzynarodową wymagającą globalnych zasad. Konieczne są pozytywne działania UE, aby odwrócić negatywny publiczny wizerunek transportu morskiego i zapewnić uznanie znaczenia statków i marynarzy dla społeczeństwa. Komitet podziela pogląd, że państwa członkowskie powinny bezzwłocznie ratyfikować kluczowe międzynarodowe konwencje morskie (IMO/MOP) i zapewnić ich odpowiednie wdrażanie.

1.5 Klastry morskie powinny stanowić centralny punkt przyszłej unijnej polityki morskiej. Komitet jest zdania, że UE powinna zlecić opracowanie badania w celu ich zdefiniowania i porównania z klastrami morskimi istniejącymi w innych rejonach świata. Klastry morskie odegrają zasadniczą rolę w utrzymaniu europejskiej specjalistycznej wiedzy morskiej.

1.6 U podstaw zintegrowanej polityki morskiej musi leżeć wzrost inwestycji w edukację i szkolenia morskie jako bazy dla

bezpiecznych, wydajnych usług wysokiej jakości. Potencjalny niedostatek wykwalifikowanych marynarzy ma niepokojące konsekwencje dla unijnej infrastruktury bezpieczeństwa morskiego; zjawisko to będzie narastać, o ile UE i rządy nie podejmą wspólnych wysiłków, aby temu zaradzić. Bez tego zasobu Europie będzie w coraz większym stopniu brakować wiedzy i doświadczenia niezbędnych dla kluczowych działań morskich, koniecznych do zapewnienia bezpieczeństwa (inspekcje i przeglądy statków, prawo, ubezpieczenia, usługi nadzoru ruchu statków, działania ratunkowe, straż przybrzeżna i pilotaż). Ponadto całe klastry morskie mogą się rozpaść lub przenieść do innych regionów.

1.7 Komitet odnotowuje wyłączenie rybaków i marynarzy z europejskiego prawodawstwa społecznego dotyczącego szeregu zagadnień (np. dyrektywa w sprawie zwolnień grupowych ⁽¹⁾, dyrektywa w sprawie ochrony praw pracowniczych w przypadku przejścia przedsiębiorstw ⁽²⁾, dyrektywa dotycząca informowania i przeprowadzania konsultacji z pracownikami ⁽³⁾, dyrektywa dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług ⁽⁴⁾). Niezależnie od powodów tego wyłączenia ważne jest, by zakończyć tę dyskryminację tam, gdzie jest to stosowne. Komitet zachęca zatem Komisję, by ponownie oceniła to wyłączenie w ścisłej współpracy z partnerami społecznymi.

1.8 Globalne ocieplenie i związane z nim zmiany klimatu przynoszą za sobą scenariusze, zgodnie z którymi możliwe jest, że znikną całe wyspy, zalane zostaną obszary przybrzeżne, wyczerpią się zasoby rybne, wyginą mikroorganizmy morskie, co będzie miało wpływ na łańcuch pokarmowy, a poziom morza podniesie się o 7 metrów do 2050 r. Komitet wzywa Komisję, by zajęła się tym ogólnym problemem w kontekście organizacji międzynarodowych i odtąd sama uwzględniła ogólne podejście ekologiczne we wszystkich swoich działaniach, nie tylko w tych dotyczących gospodarki morskiej, lecz także we wszystkich wnioskach, które przedstawia Parlamentowi i Radzie.

⁽¹⁾ Dyrektywa Rady nr 98/59/WE z dnia 20 lipca 1998 r. w sprawie zbliżania ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do zwolnień grupowych, Dz.U. L 225, z 12.8.1998, s. 16-21

⁽²⁾ Dyrektywa 2001/23/WE w sprawie zbliżania ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ochrony praw pracowniczych w przypadku przejścia przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub zakładów

⁽³⁾ Dyrektywa 2002/14/WE ustanawiająca ogólne ramowe warunki informowania i przeprowadzania konsultacji z pracownikami we Wspólnocie Europejskiej, Dz.U. L 80, z 23.3.2002

⁽⁴⁾ Dyrektywa 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. Dz.U. L 18, z 21.1.1997, s. 1-6

1.9 Komitet jest zdania, że działania związane z problemem emisji zanieczyszczeń do atmosfery mogą przynieść niezamierzone konsekwencje i doprowadzić do braku spójności pomiędzy różnymi dziedzinami polityki. Zanieczyszczenie powietrza to skomplikowane zagadnienie i zmniejszenie emisji jednej substancji zanieczyszczającej może mieć negatywny wpływ na inne, takie jak gazy cieplarniane. Holistyczne międzynarodowe podejście, którego celem jest ogólna korzyść dla środowiska w długiej perspektywie czasowej, to preferowane rozwiązanie.

1.10 Komitet zauważa, że branża transportu morskiego wykorzystuje jako paliwo ropę najniższej jakości, ponieważ rafinerie nie zapewniają bunkrów morskich wyższej jakości. Zachęca zatem Komisję do zajęcia się kwestią jakości bunkrów morskich, aby dokonać przełomu w zakresie emisji zanieczyszczeń powietrza przez statki.

1.11 EKES rozumie, że idea „wspólnej europejskiej przestrzeni morskiej” odnosi się wyłącznie do wirtualnej przestrzeni morskiej, w której nastąpi uproszczenie formalności administracyjnych i celnych dla wewnątrzunijnych usług morskich, co zapewni im system podobny do tego, który obowiązuje dla transportu samochodowego i kolejowego w ramach rynku wewnętrznego. Po przedstawieniu przez Komisję wyjaśnień stwierdzających to jasno w komunikacie Komitet może poprzeć tę koncepcję pod warunkiem, że będzie się ona wiązać z poszanowaniem na wodach międzynarodowych (pełnym morzu) konwencji UNCLOS i IMO, w tym „swobody nawigacji” i „prawa nieszkodliwego przepływu” w wyłącznej strefie ekonomicznej (EEZ).

1.12 Komitet zdecydowanie opowiada się za utworzeniem „wysokiej jakości krajów nadmorskich”, które są brakującym ogniwem w łańcuchu jakości. Takie kraje nadmorskie powinny dostarczać niezbędnych usług dla statków, takich jak: odpowiednie portowe urządzenia do odbioru odpadów, miejsca schronienia dla statków znajdujących się w niebezpieczeństwie, nieszkodliwy przepływ, sprawiedliwe traktowanie marynarzy oraz pomoc w nawigacji. UE powinna poruszyć tę kwestię w IMO w celu opracowania odpowiednich, wymiernych kryteriów dotyczących wyników kraju nadmorskiego.

1.13 Komitet z zadowoleniem dostrzega uznanie w zielonej księdze roli, jaką może on odegrać we wdrażaniu polityki morskiej, łącznie z planowaniem przestrzennym. Może także walczyć o promowanie morskiej tożsamości i morskiego dziedzictwa kulturowego UE oraz do uwrażliwienia opinii publicznej na problem globalnego ocieplenia.

1.14 Zielona księga stanowi pierwszą próbę przeniesienia, w ramach procesu kształtowania polityki UE, nacisku z kwestii związanych z lądem na te dotyczące morza. Komitet pragnie pogratulować Komisji przywrócenia równowagi i, idąc za słowami Temistoklesa, który w reakcji na zarzut, iż nie ma ojczyzny, odparł, że „jego ziomeków miasto i kraj większe są niż Koryntyjczyków, póki mają dwieście uzbrojonych okrętów” [tłum. S. Hammer], odpowiedzieć jej, że „Europa ma przed sobą przyszłość, póki ma okręty”.

1.15 Komitet wzywa Komisję, by skonsultowała z nim swój przyszły plan działania oparty na zielonej księdze.

2. Wstęp

2.1 Przez pięćdziesiąt lat istnienia UE wypracowała szereg strategii politycznych dotyczących mórz — w zakresie trans-

portu morskiego, portów, przemysłu stoczniowego, rybołówstwa, środowiska morskiego, regionów przybrzeżnych, energetyki morskiej. Jednakże strategie te rozwijały się oddzielnie, bez wykorzystania synergii pomiędzy nimi. Nadszedł czas, aby połączyć wszystkie te elementy i stworzyć nową, szeroką wizję na przyszłość.

2.2 7 czerwca 2006 r. Komisja Europejska opublikowała zieloną księgę zatytułowaną „W kierunku przyszłej unijnej polityki morskiej: europejska wizja oceanów i mórz”. Inicjatywę przewodniczącego Barroso należy postrzegać w kontekście strategicznych celów Komisji Europejskiej na lata 2005-2009, które zwracają uwagę na potrzebę określenia wszechstronnej polityki morskiej ukierunkowanej na rozwijanie prosperującej gospodarki morskiej i pełnego potencjału działań związanych z morzem, tak by zapewnić ochronę środowiska. Sterowanie utworzoną dla tych celów grupą zadaniową ds. polityki morskiej powierzono komisarzowi Borgowi.

2.3 Zielona księga porusza kluczowe problemy z szeregu dziedzin przy wykorzystaniu zintegrowanego holistycznego podejścia, które pozwala na powiązania pomiędzy sektorami. Zielona księga, która sama jest już wynikiem procesu konsultacji z zainteresowanymi stronami, uruchomiła jeden z największych w historii UE procesów konsultacji, w którym zadaje się obywatelom pytanie, podjęcia jakich działań oczekivaliby w odniesieniu do mórz i oceanów.

2.4 Od początku lat osiemdziesiątych Komitet pilnie śledził działania UE związane z ustanawianiem tych strategii sektorowych i poprzez spójne opinie przyczynia się do ich kształtowania. Podziela obecnie ocenę Komisji, że potrzebna jest nowa strategiczna wizja na przyszłość.

3. Uwagi ogólne

3.1 Kontekst

3.1.1 Zielona księga stwarza nowy sposób rozumienia morza w UE, co należy przyjąć z zadowoleniem. „Jak niesłuszne jest nazywanie tej planety Ziemią, skoro jest raczej Oceanem”- ten podtytuł zielonej księgi jest znaczący i wskazuje na intencje, które przyświecały Komisji przy jej wydawaniu. Po raz pierwszy dokonuje się w polityce UE odwrócenie mentalności przywiązanej do idei lądu. Symboliczne przesłanie inicjatywy, jaką jest zielona księga, jest szczególnie ważne: Europa to przede wszystkim naród żeglarzy. UE posiada bogatą kulturę morską, której nie należy pomijać. Już od czasów antycznych byliśmy świadkami pojawiania się szeregu narodów żeglarzy, których kolebką była Europa: Greków, Włochów, Hiszpanów, Brytyjczyków, Portugalczyków, narodów skandynawskich (Wikingowie), Niemców (Liga Hanzeatycka), Holendrów. Obecnie Grecja, Cypr i Malta znajdują się w pierwszej dziesiątce na świecie pod względem liczby zarejestrowanych statków.

3.1.2 Zielona księga pojawia się w momencie następowania głębokich zmian strukturalnych w transporcie morskim wykorzystywanym w światowym handlu: gigantyczne statki, gigantyczne porty i terminale, nowoczesna logistyka, handel elektroniczny, stały rozwój kontenerowców komorowych, a jednocześnie większa ilość formalności, których załogi muszą w rekordowym czasie dopełnić w portach, rosnące zagrożenie nowoczesnym piractwem/terroryzmem oraz zwiększające się naciski na społeczną odpowiedzialność biznesu. Globalizacja ze wszystkimi jej (pozytywnymi i negatywnymi) konsekwencjami jest bardzo widoczna w tym sektorze.

3.1.3 Zieloną księgę należy także postrzegać w kontekście pojawienia się nowych potęg handlowych (Brazylia, Rosja, Indie, Chiny), załamania się rozmów w ramach WTO, faktu, że 40 % światowej floty jest w posiadaniu krajów leżących nad Oceanem Spokojnym, a dalsze 40 % w posiadaniu Europejczyków. Cała debata rozgrywa się w okresie gwałtownie rosnących cen ropy, nieustannych dyskusji nad bezpieczeństwem dostaw energii, alternatywnymi źródłami energii i obawami związanymi z globalnym ociepleniem.

3.1.4 Na morza można patrzeć z wielu punktów widzenia i wiąże się z nimi wiele różnych rodzajów działalności człowieka (jak rybołówstwo, ochrona środowiska, transport, B+R, badania dna morskiego, energetyka, przemysł stoczniowy, porty, turystyka). Zielona księga analizuje skomplikowane powiązania pomiędzy działalnością morską a gospodarką morską i zaleca bardziej zintegrowane tworzenie polityki.

3.2 Aspekty gospodarcze

3.2.1 Komitet z zadowoleniem przyjmuje rosnące znaczenie, jakie przypisuje się w zielonej księdze morskemu wymiarowi Europy i które wprowadza w UE nowe spojrzenie na morza. Komunikat podkreśla istotną rolę usług transportu morskiego dla europejskiej gospodarki oraz dla codziennego życia i dobrobytu obywateli UE, którzy często nie są jej świadomi. Komitet popiera stwierdzenie dotyczące międzynarodowej konkurencyjności transportu morskiego i portów w zglobalizowanym otoczeniu i potrzebę istnienia równych warunków konkurencji międzynarodowej na rynku światowym. Transport morski i porty są uznawane za kluczowe elementy łańcuchów logistycznych, łączących jednolity rynek z gospodarką światową. Faktycznie są one światowymi liderami i nie przedstawiają sobą branży, której czas świetności już minął. Uznawane są za kluczowe elementy strategii lizbońskiej, która ma uczynić Europę najbardziej konkurencyjnym podmiotem gospodarczym świata. Komitet odnotowuje najnowsze sukcesy przemysłu stoczniowego UE w zakresie wyspecjalizowanych statków.

3.2.2 Zielona księga będzie miała także pozytywne konsekwencje dla wizerunku transportu morskiego i rozwoju klastrów morskich, które są największe na świecie. Powinny one zajmować centralne miejsce w przyszłej unijnej polityce morskiej. Komitet jest zdania, że UE powinna zlecić opracowanie badania w celu ich zdefiniowania i porównania z klastrami morskimi istniejącymi w innych rejonach świata. Klustry morskie odegrają zasadniczą rolę w utrzymaniu specjalistycznej wiedzy morskiej w UE.

3.2.3 UE powinna zachęcać do podejmowania inicjatyw mających na celu stworzenie w społeczeństwie pozytywnego wizerunku transportu morskiego i portów. Należy zająć się problemem zatłoczenia portów i innymi wąskimi gardłami, które utrudniają efektywne świadczenie usług. Należy dokonać inwestycji w porty i połączenia lądowe, aby zapewnić Europie wydajne i sprawnie działające łańcuchy logistyczne. W zintegrowanym europejskim systemie transportu należy dalej wspierać rozwój żeglugi przybrzeżnej, jaki zaobserwowano w ostatnim dziesięcioleciu.

3.2.4 Chociaż uznaje się fakt, że prawie 90 % handlu zewnętrznego UE oraz ponad 40 % handlu wewnątrz Wspólnoty odbywa się drogą morską, a osoby mieszkające w Europie kontrolują ponad 40 % światowej floty handlowej, zielona księga kładzie nacisk wyłącznie na żeglugę przybrzeżną i na ideę „autostrad morskich”. Nie należy jednak lekceważyć zwiększonego udziału unijnego transportu morskiego w wymianie handlowej pomiędzy krajami trzecimi i innymi kontynentami.

3.3 Aspekty społeczne

3.3.1 Globalizacja niesie ze sobą szczególne wyzwania w sferze zatrudnienia w gospodarce morskiej. Komitet w pełni dostrzega znaczenie utrzymania europejskiej specjalistycznej wiedzy morskiej; jest ona konieczna zarówno dla samej branży, jak i dla utrzymania się klastrów morskich, których istnienie jest niezbędne dla gospodarczych i społecznych interesów Wspólnoty. Na szczeblu krajowym, unijnym i międzynarodowym prowadzi się szereg działań i bazowanie na nich mogłoby być użyteczne; ważną rolę mają tu także do odegrania partnerzy społeczni. Wspólnie mogą oni w znaczący sposób przyczynić się do zwiększenia europejskiej specjalistycznej wiedzy morskiej i poprawy możliwości zatrudnienia dla europejskich marynarzy. Komitet wzywa Komisję do połączenia wysiłków z państwami członkowskimi w celu zwiększenia w społeczeństwie wiedzy o tym sektorze i poprawy wizerunku sektora i jego pracowników.

3.3.2 U podstaw zintegrowanej polityki morskiej musi leżeć wzrost inwestycji w edukację i szkolenia morskie jako podstawy dla świadczenia bezpiecznych i wydajnych usług wysokiej jakości. Potencjalny niedostatek wykwalifikowanych marynarzy może mieć niepokojące konsekwencje dla unijnej infrastruktury bezpieczeństwa morskiego i zjawisko to będzie narastać, o ile UE, rządy i sam sektor nie podejmą wspólnych wysiłków, aby temu zaradzić. Bez tego zasobu Europie będzie w coraz większym stopniu brakować wiedzy i doświadczenia niezbędnych dla kluczowych działań morskich, koniecznych do zapewnienia, bezpieczeństwa (inspekcje i przeglądy statków, prawo, ubezpieczenia, usługi nadzoru ruchu statków, działania ratunkowe, straż przybrzeżna i pilotaż). Przy braku tego zasobu całe klustry morskie mogą się rozpaść lub przenieść do innych regionów.

3.3.3 Możliwość znalezienia zatrudnienia na lądzie przez byłych marynarzy również jest ważnym czynnikiem skłaniającym do wyboru kariery w sektorze morskim. Projekt Stowarzyszenia Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Europejskiej Federacji Pracowników Transportu (ETF) dotyczący ścieżek kariery mógłby być pomocny w przedstawieniu możliwości w zakresie planowania ścieżki kariery zawodowej dla europejskich marynarzy w celu uatrakcyjnienia sektora transportu morskiego dla pracowników. Ideę tę należy promować i wykorzystać na szczeblu krajowym.

3.3.4 Odpowiednie unijne ramy promujące europejską specjalistyczną wiedzę morską i szkolenia w tym zakresie będą

miały pozytywny wpływ na całą gospodarkę morską⁽⁵⁾. Niezbędne jest podjęcie działań, by zapewnić dalsze wsparcie celem zachęcania do szkolenia marynarzy, którzy chcą stać się oficerami, oraz inwestycje w wyższe szkoły morskie (edukacja i szkolenia w zakresie zagadnień morskich) w całej UE, by zapewnić oferowanie szkoleń i umiejętności odpowiadających najlepszym rozwiązaniom i rozwojowi technologicznemu (np. „e-nawigacja”).

3.3.5 Konwencja MOP w sprawie norm pracy na morzu z 2006 r.⁽⁶⁾, przyjęta jednomyślnie i zastępująca 30 kluczowych konwencji MOP, zapewni solidną, wszechstronną i globalną podstawę standardów pracy marynarzy. Komitet popiera toczące się negocjacje pomiędzy europejskimi partnerami społecznymi, których celem jest doprowadzenie do tego, by dokonać transpozycji postanowień tej konwencji do prawodawstwa UE za pośrednictwem porozumienia partnerów społecznych przy uwzględnieniu zawartej w konwencji MOP klauzuli o niezmińszemu poziomowi ochrony. Przyszła polityka morska UE powinna wymagać od państw członkowskich ratyfikacji i wdrożenia tej konwencji oraz deklaracji praw marynarzy. Podobnie zachęca się Komisję do rozwijania wszelkich możliwych kontaktów, by zapewnić przyjęcie w 2007 r. konwencji MOP dotyczącej warunków pracy na statkach rybackich, której nie udało się przyjąć w 2005 r.

3.3.6 Komitet sądzi, że istnieje możliwość poprawy ogólnego postrzegania transportu morskiego i zawodu marynarza poprzez odpowiednie kampanie, dostosowane do warunków krajowych. Komitet może walczyć o promowanie morskiej tożsamości i morskiego dziedzictwa kulturowego UE. W ramach Europejskiego Roku Dialogu Międzykulturowego⁽⁷⁾ ogłoszenie Europejskiego Dnia Morza czy Europejskiego Dnia Oceanów mogłoby przyczynić się do zwiększenia wiedzy Europejczyków o znaczeniu tego sektora.

3.3.7 Należy dokładniej przeanalizować ideę finansowania tworzenia programów szkoleniowych przez różnorodne podmioty wchodzące w skład klastrów morskich w celu utrzymania odpowiedniej oferty europejskiej specjalistycznej wiedzy morskiej, którą można później wykorzystać w powiązanych działaniach prowadzonych na lądzie.

3.3.8 Komitet wyraża żal z powodu nieuwzględnienia w zielonej księdze aspektów społecznych dotyczących osób zatrudnionych w różnych rodzajach działalności morskiej, innych niż transport i rybołówstwo. Wzywa Komisję do zajęcia się społecznymi aspektami pozostałych rodzajów działalności morskiej (jak na przykład przemysł stoczniowy, pilotaż, porty, energetyka, badania dna morza).

3.4 Aspekty środowiskowe

3.4.1 Komitet podziela zawarty w zielonej księdze pogląd, że zachowanie zasobów morskich Europy ma decydujące znaczenie dla poprawy jej konkurencyjności i zwiększenia zatrudnienia.

⁽⁵⁾ Zgodnie ze studium BIMCO / ISF (BIMCO: Bałtycka i Międzynarodowa Rada Morska / ISF: Międzynarodowe Stowarzyszenie Żeglugi) profil wiekowy oficerów w społeczeństwach o tradycjach morskich stale rośnie, chociaż nic nie sugeruje, że zmaleje zapotrzebowanie na ich usługi.

⁽⁶⁾ <http://www.ilo.org/public/english/standards/norm/mlc2006/index.htm>.

⁽⁷⁾ Dokument brytyjskiej prezydencji (z grudnia 2005 r.); w całej UE podejmuje się wiele innowacyjnych inicjatyw i warto byłoby położyć większy nacisk na wymianę najlepszych rozwiązań.

Jest zaniepokojony faktem, że działalność człowieka i katastrofy naturalne w coraz większym stopniu zagrażają środowisku morskemu. Jego ochrona jest warunkiem *sine qua non* zrównoważonego rozwoju naszej planety w długiej perspektywie. Komitet sądzi, że zintegrowane podejście międzysektorowe może być ważnym narzędziem pozwalającym wszystkim zainteresowanym stronom na prowadzenie zarządzania środowiskiem w zrównoważony sposób i na zmaksymalizowanie synergii pomiędzy podsektorami.

3.4.2 Różnorodność biologiczna w środowisku morskim musi być chroniona przez spójną politykę UE, która określa odpowiedzialność wszystkich zainteresowanych stron w łańcuchu odpowiedzialności. Zachęca się Komisję do podjęcia badań, mających na celu dostarczenie wiedzy naukowej dotyczącej tego, w jaki sposób środowisko morskie i różnorodność biologiczna mogą lepiej wpływać na życie ludzi. Holistyczne międzynarodowe podejście, którego celem jest ogólna korzyść dla środowiska w długiej perspektywie czasowej, to preferowane rozwiązanie.

3.4.3 W kontekście tego holistycznego podejścia Komitet zachęca Komisję do zajęcia się kwestią zanieczyszczeń środowiska morskiego pochodzących ze źródeł lądowych (przemysł, miasta, działalność wiejska), które stanowią 80 % ogólnego zanieczyszczenia mórz. Ponadto zielona księga wydaje się pomijać fakt, że ważna część zanieczyszczenia mórz pochodzi ze statków rekreacyjnych. Wymaga to podjęcia pilnych działań. EKES uważa, że istnieje potrzeba ustanowienia unijnej polityki na rzecz zwalczania handlu toksycznymi odpadami drogą morską (eksportowanymi do państw trzecich). W tym kierunku idzie wdrożenie konwencji HNS, dyrektywy w sprawie monitorowania statków oraz proponowanej dyrektywy w sprawie ochrony środowiska poprzez prawo karne.

3.4.4 Jedną z niezamierzonych konsekwencji i niespójności pomiędzy kierunkami polityki dotyczy problemu emisji zanieczyszczeń do atmosfery. Na szczycie G8 (w lipcu 2006 r.) określono emisje zanieczyszczeń do atmosfery powodowane przez transport za priorytetowy obszar wymagający pilnych działań w kontekście globalnego ocieplenia. Niedawno wydany komunikat dotyczący ograniczenia globalnego ocieplenia⁽⁸⁾ mówi wyraźnie o ograniczaniu emisji z transportu i innych emisji gazów cieplarnianych. Zanieczyszczenie powietrza to skomplikowane zagadnienie i zmniejszenie emisji jednej substancji zanieczyszczającej może mieć negatywny wpływ na inne, takie jak gazy cieplarniane. Komitet popiera redukcję emisji CO₂ przez statki. Jednakże jej wpływ będzie niewielki, o ile podobne redukcje nie zostaną osiągnięte w odniesieniu do działań wykonywanych na lądzie, które zdecydowanie w największym stopniu przyczyniają się do globalnego ocieplenia. Zgodnie z opublikowanym niedawno w Wielkiej Brytanii raportem Sterna⁽⁹⁾, transport jest odpowiedzialny jedynie za 14 % emisji gazów cieplarnianych, w tym na transport morski i kolejowy przypada 1,75 % światowych emisji.

⁽⁸⁾ (COM(2007)2 (10/1/07). NAT/310: Opinia w sprawie: „Sprostanie wyzwaniu zmian klimatu — rola społeczeństwa obywatelskiego” (27/09/2006) NAT/276: Opinia w sprawie: „Rozwój zrównoważony w rolnictwie, leśnictwie i rybołówstwie a wyzwania wynikające ze zmian klimatu” (27/01/2006)

⁽⁹⁾ http://www.hm-treasury.gov.uk/independent_reviews/stern_review_economics_climate_change/stern_review_report.cfm. Raport Sterna szacuje koszt bezczynności na 5-20 % światowego PKB.

3.4.5 W szeregu wcześniejszych opinii Komitet podkreślał, że państwa członkowskie UE powinny bezzwłocznie ratyfikować międzynarodowe konwencje dotyczące bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska oraz zapewnić ich odpowiednie wdrażanie. Chociaż transport morski jest najbardziej energooszczędnym i przyjaznym dla środowiska sposobem transportu, Komitet podziela przekonanie skłaniające do nałożenia na szczeblu międzynarodowym limitów emisji zanieczyszczeń powietrza niższych niż te ustanowione niedawno przez załącznik VI do konwencji MARPOL⁽¹⁰⁾. Kroki służące ograniczeniu emisji, których źródłem jest działalność morska, muszą być mało kosztowne i nie mogą powodować w Europie przechodzenia z transportu morskiego na mniej ekologiczne środki transportu. Unia Europejska — po przeprowadzeniu konsultacji z partnerami społecznymi — powinna promować politykę zakładania stoczni rozbiórkowych dla jednostek (zarówno statków handlowych, jak i okrętów wojennych), których eksploatacja dobiegła końca.

3.4.6 EKES popiera cel strategii tematycznej w sprawie zachowania i ochrony środowiska morskiego. Z ekologicznego punktu widzenia rozsądne może być podzielenie całkowitej powierzchni mórz UE na regiony w celu określenia potrzeb każdego z nich (morskie planowanie przestrzenne), przy uwzględnieniu faktu, że to, co jest koniecznym lub najlepszym rozwiązaniem dla jednego regionu może nie być konieczne w innym. EKES z zadowoleniem dostrzega uznanie w zielonej księdze jego roli jako forum wymiany poglądów w odniesieniu do wdrażania ogólnych zasad formułowania polityki morskiej, łącznie z planowaniem przestrzennym.

4. Uwagi szczegółowe

4.1 Lepsze stanowienie prawa

4.1.1 Godne pochwały jest dostrzeżenie potrzeby lepszego stanowienia prawa w celu uniknięcia niespójności pomiędzy wspólnymi kierunkami polityki (np. transport i środowisko, transport i konkurencja), a także zamiar pracowania nad wyrównaniem w wymiarze międzynarodowym szans w zakresie stanowienia i egzekwowania prawa. Należy także poprzeć ideę samoregulacji jako uzupełnienia dla prawodawstwa.

4.1.2 EKES w pełni aprobuje podejście określone w zielonej księdze, zgodnie z którym działania na szczeblu UE powinny być podejmowane tylko wtedy, gdy przynoszą dodatkową korzyść. UE była i jest krytykowana za tendencję do uwspólniania pewnych kwestii, które mogą być należycie regulowane na poziomie krajowym lub międzynarodowym. Tę krytyczną ocenę należy potraktować poważnie przy rozważaniu przyszłych kierunków polityki w kontekście „lepszego stanowienia prawa”.

4.2 Stosunki zewnętrzne

4.2.1 Co się tyczy propozycji przyszłego udziału UE w międzynarodowych organizacjach morskich jako podmiotu

analogicznego do jej państw członkowskich, bazujący na specjalistycznej wiedzy wkład tych państw do organizacji międzynarodowych (takich jak IMO i MOP) spotyka się z dużym uznaniem i nie należy go umniejszać, lecz raczej wzmacniać. Obecnie możliwa jest wzmocniona współpraca i koordynacja państw członkowskich UE w kontekście organizacji międzynarodowych. EKES popiera cel wywierania przez WE nacisku na kraje trzecie, aby zachęcić je do wdrożenia i ratyfikowania kluczowych międzynarodowych konwencji morskich (np. konwencji o olejach bunkrowych, konwencji HNS, konwencji LLMC z 1996 r.).

4.2.2 Sprawna i efektywna polityka stosunków zewnętrznych UE w kwestiach morskich powinna zapewniać istnienie dobrze funkcjonujących międzynarodowych ram dla usług transportu morskiego. Negocjacje WTO dotyczące usług (GATS) były ważne dla zagwarantowania dostępu do rynku. Chociaż dauhańska runda negocjacji została wstrzymana, w mocy powinna pozostać umowa o okresie zawieszenia w kwestiach morskich (zapobiegająca wprowadzaniu nowych środków protekcyjnych przez państwa należące do WTO). Morska umowa dwustronna z Chinami ustanowiła dobre ramy robocze dla konstruktywnych stosunków z tym państwem; należałoby uzgodnić podobne porozumienie z Indiami.

4.2.3 W zielonej księdze stwierdza się, że konieczny jest dalszy rozwój systemu prawnego opartego na Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (UNCLOS)⁽¹¹⁾ w celu stawienia czoła nowym wyzwaniom. Komitet sądzi, że konwencja UNCLOS jest rezultatem delikatnej równowagi interesów, której nie należy zaburzać, zwłaszcza w odniesieniu do „swobody nawigacji” i „prawa nieszkodliwego przepływu” w wyłącznej strefie ekonomicznej (EEZ). Inne kraje nadmorskie świata mogłyby pójść za tym przykładem i znieść „swobodę nawigacji”, kierując się mniej korzystnymi powodami. Potencjalnie mogłyby to mieć poważne konsekwencje dla handlu morskiego na niektórych najważniejszych strategicznych drogach wodnych świata.

4.3 Wspólna europejska przestrzeń morska

4.3.1 Ideę uznawania UE za jedno państwo dla potrzeb celnych/administracyjnych można jedynie przyjąć z zadowoleniem pod warunkiem, że będzie się ona wiązać z poszanowaniem na wodach międzynarodowych (pełnym morzu) konwencji UNCLOS i IMO, w tym „swobody nawigacji” i „prawa nieszkodliwego przepływu” w wyłącznej strefie ekonomicznej (EEZ). EKES rozumie, że idea „wspólnej europejskiej przestrzeni morskiej” odnosi się wyłącznie do wirtualnej przestrzeni morskiej, w której nastąpi uproszczenie formalności administracyjnych i celnych dla wewnętrznych usług morskich, co zapewni im system podobny do tego, jaki obowiązuje dla transportu samochodowego i kolejowego lub żeglugi śródlądowej w ramach rynku wewnętrznego. Komitet może poprzeć tę ideę po przedstawieniu przez Komisję wyjaśnień stwierdzających to jasno w komunikacie⁽¹²⁾.

⁽¹⁰⁾ Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973 r., zmieniona protokołem z 1978 r. dotyczącym tej konwencji (MARPOL 73/78), patrz: http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258

⁽¹¹⁾ http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm

⁽¹²⁾ Por. TEN/258 opinia w sprawie wspólnej polityki portowej w Unii Europejskiej (Dz.U. C 325 z 30.12.2006)

4.4 Środowisko morskie

4.4.1 Kwestią regionalnej i lokalnej jakości powietrza należy zająć się za pośrednictwem mechanizmów przewidzianych w konwencji MARPOL poprzez ewentualne utworzenie dodatkowych obszarów kontroli emisji tlenku siarki (SECA). Paliwo o niskiej zawartości siarki wymaga dodatkowych inwestycji w rafinerie, a także energii potrzebnej do usunięcia siarki, co może zwiększyć emisje CO₂ i przyczynić się do globalnego ocieplenia. Ponadto stosowanie niezliczonej ilości różnych poziomów kontroli emisji na różnych obszarach i w różnych portach świata jest nierealne i nie do utrzymania.

4.4.2 Jeżeli chodzi o zanieczyszczenia atmosfery powodowane przez statki, wątpliwości budzi stwierdzenie, że „emisje NO_x z transportu morskiego do 2020 r. przewyższą, jak się przewiduje, emisje ze wszystkich źródeł lądowych”. EKES zachęca Komisję do wzięcia pod uwagę reperkusji, które może mieć zmiana klimatu dla nawigacji, i do przeanalizowania organizacji ruchu statków na Morzu Arktycznym.

4.4.3 Ochrona środowiska morskiego i różnorodności biologicznej w wodach poza jurysdykcją krajową stała się ważnym priorytetem dla wspólnoty międzynarodowej. W tym kontekście wyjaśnienia wymaga związek pomiędzy UNCLOS a Konwencją o różnorodności biologicznej. UE i jej państwa członkowskie powinny czynnie uczestniczyć w przygotowywaniu globalnej oceny środowiska morskiego w ramach ONZ.

4.4.4 Komisja Europejska zaproponowała długoterminową strategię środowiskową mającą na celu oczyszczenie i ochronę Morza Śródziemnego. Kondycja tego wyjątkowego ekosystemu pogarsza się wraz ze wzrostem obciążeń dla środowiska, stanowiąc zagrożenie dla zdrowia ludzi oraz działań gospodarczych uzależnionych od morza. Podobnie Morze Bałtyckie i Morze Czarne, będące praktycznie morzami zamkniętymi, zasługują na szczególną uwagę ze względu na duże ilości rosyjskiej ropy przewożone przez ich obszar, ogólny wzrost natężenia ruchu oraz eutrofizację pochodzącą ze źródeł położonych na lądzie i z rzek. Prowadzona jest także napięta debata nad wpływem na środowisko proponowanego rurociągu na Morzu Bałtyckim (Rosja/Niemcy). Powyższe problemy zaostrzają jeszcze działania statków wojskowych, których nie dotyczą przepisy UE a które powodują coraz większe szkody w środowisku i sektorze turystyki.

4.5 Rybołówstwo

4.5.1 Sektor rybołówstwa⁽¹³⁾ jest głęboko uzależniony od istnienia środowiska morskiego rozwijającego się w sposób zrównoważony, a jego przyszłość wymaga istnienia optymalnie funkcjonującego ekosystemu morskiego z biologicznego, gospodarczego i społecznego punktu widzenia.

4.5.2 Kodeks postępowania odpowiedzialnego rybołówstwa (FAO) mógłby posłużyć jako punkt odniesienia dla wszystkich administracji odpowiedzialnych za rybołówstwo. Sektor rybołówstwa musi wypracować lepsze narzędzia (np. wyposażenie, sprzęt rybacki), aby zwiększyć selektywność i ograniczyć szkody powodowane w dnie morskim. W kontekście zintegrowanego podejścia istnieje potrzeba utworzenia morskich obszarów chronionych, aby chronić biotopy przed zagrożeniami płynącymi z nieregulowanych i nielegalnych połowów oraz gromadzić lepsze statystyki dotyczące wielkości połowów. Lepsze plano-

wanie przestrzenne mogłoby pomóc w rozwoju turystyki morskiej, chronić łowiska oraz promować rozwój regionalny i podnieść zatrudnienie w sektorze morskim na obszarach większych.

4.6 Europejska straż przybrzeżna

4.6.1 EKES zastanawia się nad tym, czy promowanie na tym etapie idei europejskiej straży przybrzeżnej przyniesie dodatkową korzyść. Studium wykonalności, które zostanie wkrótce przedstawione, dostarczy wartościowych informacji na temat poglądów Komisji na to zagadnienie. Uwzględniając istniejące różnice struktur, funkcji i zakresu odpowiedzialności poszczególnych organów krajowych państw członkowskich, EKES sądzi, że pożądaną cel można również osiągnąć poprzez wzmocnioną współpracę właściwych władz państw członkowskich, zwłaszcza w odniesieniu do bezpieczeństwa, nielegalnej imigracji, nielegalnego handlu i wspólnego prowadzenia dochodzeń w sprawie wypadków.

4.7 Europejski rejestr

4.7.1 Propozycja utworzenia dodatkowego, nieobowiązkowego europejskiego rejestru (np. EUROS) budzi zaniepokojenie. Bandera UE, chociaż jest atrakcyjnym pomysłem jako symbol europejskiej jedności i doskonałych kompetencji, jest posunięciem przedwczesnym z uwagi na brak harmonizacji polityki gospodarczej, podatkowej i społecznej państw członkowskich. Taka propozycja mogłaby zostać pomyślana jako w dalekiej przyszłości uwieńczenie ogólnej harmonizacji UE, która jest jeszcze poza zasięgiem naszego wzroku. Ponadto użyte sformułowanie „dodatkowy europejski rejestr” wprowadza zamieszanie i nasuwa pytanie, jakie dodatkowe korzyści oferowałby taki rejestr w porównaniu do krajowych rejestrów za pośrednictwem wytycznych WE w sprawie transportu morskiego. Pozytywne działania i inne zachęty mogłyby zostać usprawnione za pośrednictwem wytycznych i być dostępne dla wszystkich krajowych rejestrów. W każdym razie utworzeniu wspólnotowego rejestru musiałoby towarzyszyć uznanie i wzmocnienie europejskiego prawa socjalnego stosującego się do tego nowego rejestru.

4.8 Kraje nadmorskie „wysokiej jakości”

4.8.1 Komitet zdecydowanie opowiada się za utworzeniem „wysokiej jakości” krajów nadmorskich, które są brakującym ogniwem w łańcuchu jakości. Takie kraje nadmorskie powinny dostarczać niezbędnych usług dla statków. Na przykład „wysokiej jakości” kraj nadmorski: wypełnia swoje międzynarodowe zobowiązania poprzez ratyfikację i wdrażanie konwencji uzgodnionych na szczeblu międzynarodowym, stosuje się do wytycznych IMO/MOP dotyczących sprawiedliwego traktowania marynarzy, zapewnia odpowiednie portowe urządzenia do odbioru odpadów, utrzymuje pomoce nawigacyjne i mapy morskie, zapewnia miejsce schronienia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie (jako że odmowa schronienia niesie ze sobą ryzyko katastrofy ekologicznej), zapewnia, że podjęte zostały wszelkie działania, by ułatwić bezpieczny nieszkodliwy przepływ statków przez jego wody oraz zachęca wysokiej jakości statki do zawijania do jego portów i żeglowania po jego wodach. Niestety wydaje się, że niektóre kraje nadmorskie wykazują ogólny brak zaangażowania w odgrywanie tej ważnej roli.

⁽¹³⁾ NAT/333 — Opinia: Zrównoważenie w rybołówstwie UE - NAT/316 — Opinia (25.9.2006): Poprawa sytuacji ekonomicznej w sektorze rybołówstwa - NAT/280 — Opinia (16.12.2005): Wspólna Polityka Rybołówstwa i prawo morza. Dz.U. C 318 z 23.12.2006 i Dz.U. C 65 z 17.3.2005.

4.8.2 Zielona księga oferuje możliwość opracowania wymiernych kryteriów i najlepszych wzorców dla krajów nadmorskich. Państwa członkowskie UE powinny poruszyć tę kwestię w IMO w celu opracowania odpowiednich, wymiernych kryteriów oceny wyników kraju nadmorskiego.

4.8.3 Komitet popiera propozycję Komitetu Regionów⁽¹⁴⁾, by utworzyć europejski fundusz stref przybrzeżnych i wysp, obejmujący szereg rodzajów działalności związanej z morzem.

4.9 Turystyka nadmorska

4.9.1 Komitet zauważa, że Europa stanowi najpopularniejszy cel podróży turystycznych na świecie. Popiera ideę rozwoju wysokiej jakości alternatywnej turystyki w rejonach nadmorskich. W zielonej księdze dostrzega się, że turystyka zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju spowoduje zróżnicowanie usług turystycznych celem zmniejszenia zatłoczenia wybrzeży morskich, zapewnienia rybakom alternatywnych źródeł dochodów i rozwoju działań służących zachowaniu dziedzictwa kulturowego. Komitet może jedynie podpisać się pod tymi inicjatywami.

4.10 Sprawy społeczne

4.10.1 Komitet odnotowuje wyłączenie rybaków i marynarzy z europejskiego prawodawstwa społecznego w oparciu o następujące dyrektywy: dyrektywę w sprawie zwolnień grupowych,

dyrektywę w sprawie ochrony praw pracowniczych w przypadku przejścia przedsiębiorstw, dyrektywę dotyczącą informowania i przeprowadzania konsultacji z pracownikami, dyrektywę dotyczącą delegowania pracowników. Takie wyłączenie pierwotnie uzasadniał fakt, że prawodawstwo społeczne było kształtowane przede wszystkim dla przemysłu umiejscowionego na lądzie, a nie pod kątem szczególnych cech zatrudnienia na morzu. Komitet zachęca Komisję, by ponownie oceniła to wyłączenie w ścisłej współpracy z partnerami społecznymi.

4.11 Umowy dotyczące prawa wchodzenia na pokład

4.11.1 Zwiększone obawy dotyczące bezpieczeństwa skłoniły szereg państw członkowskich UE do zawarcia z krajami trzecimi dwustronnych umów dotyczących prawa wchodzenia na pokład. EKES jest zdania, że pożądane jest skoordynowane podejście państw członkowskich UE do takich inicjatyw, a także skoordynowany podział pracy pomiędzy państwami członkowskimi, w tym między ich flotami, w zakresie egzekwowania takich zasad. Alternatywnym rozwiązaniem mogłaby być wczesna ratyfikacja przez państwa członkowskie UE protokołów o zwalczaniu bezprawnych czynów. Protokoły te służą podobnym celom co inicjatywa w sprawie przeciwdziałania rozprzestrzenianiu broni masowego rażenia, ale obejmują także ważne zabezpieczenia chroniące uzasadnione interesy handlowe przedsiębiorstw transportu morskiego oraz prawa człowieka w odniesieniu do marynarzy.

Bruksela, 26 kwietnia 2007 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁴⁾ Opinia KR-u 258/2006 (13-14.2.2007)