

PL

PL

PL



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, xxx
COM(2006) yyy wersja ostateczna

ZIELONA KSIĘGA

W kierunku przyszłej unijnej polityki morskiej: europejska wizja oceanów i mórz

**„Jak niesłuszne jest nazywanie tej planety Ziemią, skoro jest raczej Oceanem”
przypisywane Arthurowi C. Clarke’owi**

(przedstawiona przez Komisję)

{SEC(2006) 689}

ZIELONA KSIĘGA

W kierunku przyszłej unijnej polityki morskiej: europejska wizja oceanów i mórz

1.	Wstęp.....	3
2.	Utrzymanie czołowej pozycji Europy w zrównoważonym rozwoju gospodarki morskiej.....	7
2.1.	Konkurencyjny przemysł morski	7
2.2.	Znaczenie środowiska morskiego dla zrównoważonego wykorzystywania europejskich zasobów morskich	10
2.3.	Zachowanie pozycji lidera w wiedzy i technologii.....	13
2.4.	Innowacje w zmieniających się okolicznościach.....	15
2.5.	Rozwijanie umiejętności związanych z zawodami morskimi i zwiększanie zrównoważonego zatrudnienia w przemyśle morskim w Europie... Error! Bookmark not defined.	
2.6.	Klastering	22
2.7.	Ramy prawne	23
3.	Optymalizacja jakości życia w rejonach wybrzeża.....	26
3.1.	Zwiększająca się atrakcyjność regionów przybrzeżnych jako miejsca zamieszkania i pracy.....	26
3.2.	Przystosowanie się do zagrożeń występujących na wybrzeżach	28
3.3.	Rozwijanie turystyki w strefie wybrzeża	30
3.4.	Zarządzanie strefą styku lądu z morzem.....	32
4.	Narzędzia zarządzania związkami z morzem	34
4.1.	Dane wykorzystywane w działalności wielofunkcyjnej	34
4.2.	Planowanie przestrzenne na potrzeby rozwijającej się gospodarki morskiej	37
4.3.	Optymalne wykorzystywanie pomocy finansowej dla regionów wybrzeża	38
5.	Zarządzanie obszarami morskimi	39
5.1.	Kształtowanie polityki w ramach UE	39
5.2.	Działania władz na obszarach morskich	42
5.3.	Międzynarodowe zasady działań globalnych.....	44
5.4.	Uwzględnianie realiów geograficznych.....	48

6.	Przywracanie europejskiego dziedzictwa morskiego i kultywowanie morskiej tożsamości Europy	50
7.	Dalsze działania – proces konsultacji	52

1. WSTĘP

Wszyscy Europejczycy pamiętają, jak uczyli się o wielkich podróżnikach i odkrywcach, których wyprawy uświadomiły naszym przodkom rozległość kuli ziemskiej, zróżnicowanie występujących na niej kultur i bogactwo jej zasobów. Większość tych podróży odbywano drogą morską. Warunkiem powodzenia większości z nich była otwartość na nowe pomysły, staranne planowanie, odwaga i determinacja. Z czasem podróże te nie tylko pozwalały zbadać białe plamy na mapie świata, ale i przyczyniały się do powstania nowych wynalazków, takich jak chronometr, umożliwiający dokładne obliczenie długości geograficznej, oraz turbina parowa, uniezależniająca żeglarzy od kapryśnych wiatrów.

Wielu Europejczyków od zawsze mieszka nad morzem lub w jego pobliżu. Morze stanowiło źródło utrzymania dla rybaków i marynarzy, zapewniało ludziom zdrowe życie i rozrywkę, nowe horyzonty oraz bogaty zbiór wyrażeń i metafor, przydatnych w literaturze i w codziennym życiu. Było i jest uważane za romantyczne, ale bywa też powodem rozłąki, nieznanymi zagrożeń i żałoby. Stawiało i nadal stawia przed nami wyzwania i wywołuje głębokie pragnienie poznania go lepiej.

Europa jest otoczona przez liczne wyspy i cztery morza - Śródziemne, Bałtyckie, Północne i Czarne - oraz dwa oceany - Atlantycki i Arktyczny. Kontynent jest półwyspem, z tysiącami kilometrów wybrzeży – linia brzegowa Europy jest dłuższa niż linia brzegowa innych, rozległych mas lądowych, takich jak USA czy Federacja Rosyjska. Takie warunki geograficzne oznaczają, że ponad dwie trzecie granic Unii biegnie wzdłuż wybrzeży morskich, a obszary morskie podlegające jurysdykcji państw członkowskich są większe niż ich terytorium lądowe. Dzięki regionom najbardziej oddalonym, Europa jest obecna nie tylko na Atlantyku, ale i na Oceanie Indyjskim oraz Morzu Karaibskim. Państwa członkowskie mają liczne morskie interesy, które dotyczą UE jako całości.

Geografia Europy od zawsze była jedną z najważniejszych przyczyn szczególnego charakteru związków Europy z morzem. Od najdawniejszych czasów morze odgrywało niezwykle ważną rolę w rozwoju europejskiej kultury, tożsamości i historii.

Jest tak i dzisiaj. Ponieważ UE stara się ożywić swoją gospodarkę, ważne jest, aby zdawać sobie sprawę z ekonomicznego potencjału mórz. Szacuje się, że między 3 % a 5 % PKB pochodzi z przemysłu i usług związanych z morzem, nie licząc przy tym wartości surowców takich jak ropa naftowa, gaz i ryby. W rejonach nadmorskich wytwarzanych jest ponad 40 % PKB.

Pomimo to obywatele Europy nie zawsze są dobrze poinformowani o znaczeniu, jakie w ich życiu mają morza i oceany. Wiedzą, jak bardzo ważna jest woda, ale mogą nie dostrzegać, że większość tej wody, która dociera na ląd w formie deszczu i śniegu była wcześniej w oceanach. Martwią się zmianami klimatycznymi, ale mogą nie dostrzegać wpływu oceanów na klimat. Korzystają z możliwości kupowania

tanich produktów z całego świata, nie zdając sobie sprawy, jak bardzo złożona jest sieć logistyczna, która zapewnia im tę możliwość.

Uzasadnienie

Zrównoważony rozwój jest głównym elementem programu działań UE¹. Jego wyzwaniem jest wzajemne umacnianie się wzrostu gospodarczego, dobrobytu społecznego i ochrony środowiska.

UE ma teraz możliwość zastosowania zasad zrównoważonego rozwoju do morza. Dzięki temu może wykorzystać atuty, które zawsze stanowiły podstawę jej dominującej roli na morzach: wiedzy o morzu, ogromnego doświadczenia i umiejętności podejmowania nowych wyzwań w połączeniu z zaangażowaniem w ochronę zasobów naturalnych.

Gospodarka morska wymaga współpracy z krajami trzecimi i działań w ramach stosunków wielostronnych. Polityka morska EU musi być opracowywana w tym międzynarodowym kontekście.

Jeśli Europa ma sprostać wyzwaniu, jakim jest ustanowienie lepszych związków z morzem, musi wprowadzić innowacje nie tylko w przemyśle. Zmienić się powinno także podejście decydentów. Powinniśmy rozważyć nowy sposób zarządzania morzami i oceanami, które nie skupia się jak dotąd tylko na tym, co ludzie mogą uzyskać z morza. Nowe podejście nie może być również podejściem sektorowym, gdyż morza i oceany powinny być traktowane całościowo.

Jak dotąd polityka prowadzona w transporcie i przemyśle morskim, regionach przybrzeżnych, energetyce morskiej, gospodarce rybackiej, ochronie środowiska morskiego i innych związanych z morzem dziedzinach była opracowywana dla każdej z tych dziedzin osobno. Oczywiście, próbowaliśmy sprawić, aby wpływ jednych działań na drugie był brany pod uwagę. Nikt jednak nie uwzględniał szerszych powiązań między nimi. Nikt nie analizował w systematyczny sposób, jak można powiązać działania polityczne prowadzone w różnych sektorach tak, aby nawzajem się wzmacniały.

Niespójność prowadzonej polityki może prowadzić do podejmowania sprzecznych działań, co może mieć negatywne konsekwencje dla środowiska morskiego lub nakładać w dziedzinach związanych z morzem nierówne ograniczenia na konkurujące ze sobą działania. Co więcej, niespójność podejmowanych decyzji utrudnia zrozumienie potencjalnego wpływu jednej sfery działalności na drugą. Uniemożliwia nam to zbadanie niewykorzystanych współoddziaływań między różnymi sektorami związanymi z morzem.

Nadszedł czas, aby zebrać wszystkie te elementy i wypracować nową wizję zarządzania naszymi związkami z morzem. Wymagać to będzie nowych sposobów tworzenia i wdrażania polityki na szczeblu unijnym, krajowym i lokalnym, a także

¹ „Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego w sprawie przeglądu strategii zrównoważonego rozwoju - platforma działania”, COM (2005) 658 wersja ostateczna/2
Z dokumentami Komisji można zapoznać się na stronie <http://eur-lex.europa.eu/>, z dokumentami Rady na stronie <http://www.consilium.europa.eu/>, a z dokumentami PE na stronie <http://www.europarl.europa.eu>

na szczeblu międzynarodowym, poprzez zewnętrzny wymiar naszej polityki wewnętrznej.

Cel

Niniejsza zielona księga ma na celu zapoczątkowanie dyskusji na temat przyszłej polityki morskiej UE, w której zastosuje się holistyczne podejście do mórz i oceanów. Położony zostanie w niej nacisk na konieczność poszanowania mórz i oceanów, których zasoby są zagrożone wskutek silnej presji na ich eksploatację i coraz większe techniczne możliwości prowadzenia takiej eksploatacji; w przeciwnym razie nie będziemy długo cieszyć się korzyściami, które czerpiemy z mórz i oceanów. Coraz szybsze zmniejszanie się różnorodności biologicznej w morzach, przede wszystkim z powodu zanieczyszczenia, a także wpływ zmian klimatycznych i nadmierne połowy ryb są sygnałami ostrzegawczymi, których nie wolno lekceważyć.

Zielona księga opiera się na istniejących działaniach politycznych i inicjatywach UE i ma związek ze strategią lizbońską. Ma ustalić właściwą równowagę między ekonomicznym, społecznym i środowiskowym wymiarem zrównoważonego rozwoju.

Z zieloną księgą wiąże się też nadzieje, że przyczyni się ona do ukształtowania wśród Europejczyków nowej świadomości dotyczącej wielkości morskiego dziedzictwa Europy, znaczenia morza w życiu człowieka i jego potencjału jako stałego źródła dobrobytu i możliwości gospodarczych.

Dalsze działania

Zasady ładu administracyjno-regulacyjnego wskazują na potrzebę stworzenia europejskiej polityki morskiej, która obejmuje wszystkie aspekty oceanów i mórz. Polityka ta nie powinna stanowić zbioru pionowych polityk sektorowych, lecz powinna być zintegrowana, międzysektorowa i multidyscyplinarna. Powinna być ukierunkowana na morza i oceany i opierać się na solidnej wiedzy o ich funkcjonowaniu i możliwościach zachowania zrównoważonego środowiska i ekosystemów. Jej celem powinno być dostarczenie odpowiedzi, w jaki sposób podejmowanie decyzji i godzenie zróżnicowanych interesów na terenach morskich i wybrzeżu może doprowadzić do klimatu bardziej sprzyjającego inwestowaniu i rozwojowi działalności gospodarczej zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Osiągnięcie tych celów wymaga na wszystkich szczeblach ściślejszej współpracy i wspierania sprawnej koordynacji i integracji działań politycznych dotyczących mórz i oceanów.

Podstawowe zasady

W swoich celach strategicznych na lata 2005-2009 Komisja Europejska zaznaczyła „szczególną potrzebę określenia wszechstronnej polityki morskiej ukierunkowanej na rozwijanie prosperującej gospodarki morskiej w sposób zapewniający zrównoważoną ochronę środowiska. Taka polityka powinna być wspierana badaniami naukowymi, technologią i innowacjami na najwyższym poziomie.”

Komisja uważa, że w dążeniu do tego celu nasze podejście powinno opierać się mocno na dwóch filarach.

Po pierwsze, powinno odwoływać się do strategii lizbońskiej, stymulując wzrost i większą liczbę lepszych miejsc pracy w Unii. Nieprzerwane inwestycje w wiedzę i umiejętności są najważniejszymi czynnikami służącymi utrzymywaniu konkurencyjności i zapewniającymi dobrą pracę.

W zintegrowanym podejściu UE do polityki przemysłowej podkreślono, że przyszłość Europy leży w dostarczaniu na światowy rynek nowych produktów i usług wysokiej jakości, za które klienci będą gotowi płacić wyższe ceny².

Po drugie, musimy utrzymać i poprawiać stan zasobów, na których opierają się wszystkie działania w tej dziedzinie, a więc stan samego morza. Wymaga to zarządzania opartego na ekosystemie i wspartego wiedzą naukową. Komisja przygotowała podstawy takiego zarządzania, przedstawiając swoją strategię tematyczną dotyczącą środowiska morskiego³.

Zastosowanie tych dwóch filarów w naszej nowej polityce morskiej może wydawać się proste, ale trzeba pamiętać o dwóch właściwościach środowiska morskiego.

Po pierwsze, należy pamiętać o globalnym charakterze oceanów. Prowadzi on zarówno do komplementarności, jak i konkurencji między narodami. Uregulowanie działalności związanej z morzem z korzyścią dla zrównoważonego rozwoju na całym świecie wymaga opracowania zasad, które będzie można zastosować w dowolnym miejscu. Każda część mórz i oceanów jest jednak inna i może wymagać własnych, specyficznych zasad i określonego zarządzania. Ta widoczna sprzeczność pokazuje, dlaczego globalny charakter oceanów stanowi tak poważne wyzwanie dla osób decydujących o polityce.

Wiąże się z tym bezpośrednio inny problem, który trzeba pokonać, aby dobrze zarządzać morzami, a mianowicie liczba różnych decydentów. Powstało wiele polityk sektorowych na wszystkich szczeblach władz: unijnym, krajowym, regionalnym i lokalnym⁴. Najwłaściwsze propozycje działań mogą być podejmowane przez różnych decydentów w różnych instytucjach i w różnych krajach lub przez organizacje międzynarodowe. Aby decyzje podejmowano na poziomie najbliższym zainteresowanym stronom, działania na szczeblu UE powinny być podejmowane wyłącznie, jeśli przyczyniają się do zwiększenia efektów innych działań.

Czy UE powinna mieć zintegrowaną politykę morską?

W jaki sposób UE może zwiększyć skuteczność wielu krajowych, lokalnych i prywatnych inicjatyw, które już powstały w dziedzinach związanych z morzem?

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

³ Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego” (dyrektywa w sprawie strategii morskiej), COM (2005) 505 wersja ostateczna. http://ec.europa.eu/environment/water/marine/dir_505_en.pdf

⁴ „Podejścia krajowe do spraw morskich”.

2. UTRZYMANIE CZOŁOWEJ POZYCJI EUROPY W ZRÓWNOWAŻONYM ROZWOJU GOSPODARKI MORSKIEJ

2.1. Konkurencyjny przemysł morski

Wielkość sektora

Unia Europejska jest czołową potęgą na świecie w gospodarce morskiej, zwłaszcza w dziedzinie transportu morskiego, technologii stoczniowej, turystyce przybrzeżnej, energetyce morskiej, w tym czerpiącej ze źródeł odnawialnych, oraz usług dodatkowych. Wyniki badań Irlandzkiego Instytutu Morskiego wskazują, że do sektorów o największym potencjale wzrostu w przyszłości należą rejsy pasażerskie, porty, akwakultura, energia odnawialna, telekomunikacja podmorska i biotechnologia morska⁵.

Transport morski i porty mają zasadnicze znaczenie dla międzynarodowej wymiany handlowej. 90 % towarów w handlu z partnerami spoza Unii jest transportowanych morzem, a w przypadku handlu wewnątrz Unii odsetek ten wynosi ponad 40 %. Dominująca pozycja Europy w tej globalnej branży nie ulega żadnej wątpliwości, czego dowodzi posiadanie przez nią 40 % światowej floty. Przez europejskie porty morskie każdego roku przechodzi 3,5 miliarda ton towarów i 350 milionów pasażerów. W portach i usługach z nimi związanych pracuje 350 000 osób, co w sumie zapewnia wartość dodaną w wysokości około 20 miliardów EUR⁶. Przewiduje się, że oba te sektory będą się nadal rozwijać w związku ze wzrastającą wymianą handlową na świecie i rozwijającą się inicjatywą dotyczącą żeglugi przybrzeżnej i autostrad morskich w Europie. Transport morski jest katalizatorem dla innych sektorów, szczególnie przemysłu stoczniowego i produkcji sprzętu używanego w gospodarce morskiej. Jeszcze jedną dziedziną, w której Europa powinna zachować swoją czołową pozycję, są takie usługi dodatkowe, jak ubezpieczenie, bankowość, usługi brokerskie, klasyfikacja statków i doradztwo.

Morza i oceany są źródłem dochodu także dzięki turystyce. W 2004 r. obroty bezpośrednio związane z turystyką na terenach nadmorskich w Europie oszacowano na 72 miliardy EUR⁷. Turyści spędzający wakacje na nadmorskich wybrzeżach korzystają z plaż i terenów nadbrzeżnych w różnorodny sposób. Wiele miejscowości turystycznych zawdzięcza swoją popularność bliskości morza, a ich losy zależą od jakości środowiska naturalnego. Wysoki poziom ochrony terenów przybrzeżnych i środowiska morskiego ma więc zasadnicze znaczenie dla zrównoważonej turystyki w ogóle, a w szczególności dla szybko rozwijającej się branży ekoturystyki⁸. Turystyka napędza też koniunkturę w przemyśle stoczniowym. Branża rejsów wycieczkowych bardzo się rozwinęła w ostatnich latach, a tempo jego wzrostu wynosi ponad 10 %. Właściwie wszystkie statki pasażerskie budowane są w Europie. Turystyka morska przyczynia się również do rozwoju obszarów przybrzeżnych i wysp. W ubiegłych latach odnotowano stały wzrost w branży produkcji łodzi rekreacyjnych, a prognozy

⁵ Globalna analiza rynków branży morskich, marzec 2005, Douglas-Westwood Limited, Seria prognoz morskich nr 1, Instytut Morski, Irlandia

⁶ Europejska Organizacja Portów Morskich (ESPO), wkład w zieloną księgę.

⁷ Patrz przypis 5.

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

wskazują na jej 5-6 % roczny wzrost w obrębie UE⁹. „*Nie ma innej formy aktywnej rekreacji, w której uczestniczyliby ludzie w tak zróżnicowanym wieku i o tak zróżnicowanych zainteresowaniach i miejscach zamieszkania*”¹⁰.

Morze ma ogromne znaczenie dla konkurencyjności, zrównoważenia i bezpieczeństwa dostaw energii, co pokrywa się z najważniejszymi celami ustalonymi przez Komisję¹¹ oraz głowy państw i szefów rządów UE¹². Morze Północne jest czwartym co do wielkości źródłem ropy naftowej i gazu na świecie po Rosji, USA, i Arabii Saudyjskiej¹³. Morza wokół Europy odgrywają także ważną rolę w sektorze energetycznym jako drogi transportu dla coraz większej liczby zbiornikowców przewożących znaczną część ropy naftowej i gazu zużywanych w Europie. Z uwagi na wzrastające znaczenie płynnego gazu ziemnego konieczna jest budowa nowych terminali.

Energia wiatru pozyskiwana spoza terenów lądowych, prądy oceaniczne, fale i ruchy pływowe stanowią bogate źródła energii odnawialnej. Jeśli uda się ich eksploatacja, mogą one dostarczać znaczną ilość energii na wiele terenów przybrzeżnych. W konsekwencji może to przyczynić się do dalszego rozwoju gospodarczego i tworzenia stałych miejsc pracy w tych regionach.

Firmy europejskie opracowały know-how w technologii morskiej, nie tylko w związku z eksploatacją węglowodorów na morzu, ale także w związku z odnawialnymi zasobami morskimi, działaniami na dużych głębokościach, badaniami oceanograficznymi, podwodnymi pojazdami i robotami, pracami morskimi i budownictwem nadbrzeżnym. Technologie te będą wykorzystywane w coraz większym stopniu, co przyczyni się do rozwoju europejskiego sektora technologii morskiej, zwłaszcza w związku z eksportem na rynki całego świata.

Organizacja ds. Wyżywienia i Rolnictwa (FAO)¹⁴ wskazuje, że większa część wzrastającego popytu na ryby do konsumpcji będzie musiała być zaspokajana przez akwakulturę. Reakcja na ten wzrost w sposób zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju i przyjazny dla środowiska będzie stanowiła wyzwanie. Ponieważ w niektórych strefach przybrzeżnych konkurencja dotycząca przestrzeni również może być poważnym problemem, akwakultura mogłaby być przeniesiona dalej od brzegu, po dalszych badaniach i opracowaniu technologii hodowli w klatkach w morzu.¹⁵

UE jest jedną ze światowych potęg w rybołówstwie i największym rynkiem na przetworzone produkty rybne. Wprawdzie liczba rybaków w UE spada z każdym rokiem, ale w całym sektorze rybołówstwa zatrudnionych jest około 526 tysięcy

⁹ Sektor obejmuje np. budowę łodzi, wytwarzanie silników morskich i zaawansowanego wyposażenia elektronicznego, finanse, obiekty i infrastrukturę związaną z obsługą. Grupa Morskiej Żeglugi Rekreacyjnej Unii Europejskiej (EURMIG), wkład w zieloną księgę.

¹⁰ Europejskie Stowarzyszenie Jachtingu (EBA), wkład w zieloną księgę.

¹¹ Zielona księga „Europejska strategia na rzecz zrównoważonej, konkurencyjnej i bezpiecznej energii” COM (2006)105 wersja ostateczna.

¹² Rada Europejska, 23-24.3.2006, konkluzje Prezydencji.

¹³ Międzynarodowe Stowarzyszenie Producentów Ropy Naftowej i Gazu (OGP), wkład do zielonej księgi.

¹⁴ Stan Światowej Gospodarki Rybackiej i Akwakultury 2004, FAO.

¹⁵ Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego: „Strategia zrównoważonego rozwoju akwakultury europejskiej”, COM (2002) 511, wersja ostateczna.

osób¹⁶. Wiele miejsc pracy powstało w przetwórstwie, przy pakowaniu, w transporcie i handlu, a także w stoczniach, przy produkcji sprzętu rybackiego, w zaopatrzeniu i obsłudze statków, a nie tylko przy połowach ryb. Te dziedziny działalności odgrywają znaczącą rolę w gospodarce i życiu społecznym terenów rybackich. Wraz ze stopniowym przechodzeniem na bardziej zrównoważoną gospodarkę rybacką, którą planuje się w Unii, oraz przy wzrastającym popycie na ryby jako zdrową żywność, wzrastają szanse na zwiększenie stabilności gospodarczej, rentowności, a nawet rozwoju w niektórych branżach gospodarki rybackiej.

Znaczenie konkurencyjności

Z uwagi na unijną gospodarkę opartą na eksporcie, wzrost wielkości handlu i geograficzne uwarunkowania Europy, UE jest żywotnie zainteresowana zwiększaniem konkurencyjności transportu morskiego, przemysłu stocznioowego i sprzętu wykorzystywanego w gospodarce morskiej i portach. Aby zapewnić tę konkurencyjność, konieczne jest zagwarantowanie tym branżom równych szans na rynkach międzynarodowych. Jest to szczególnie ważne ze względu na fakt, że konkurencja w gospodarce morskiej występuje przede wszystkim na rynku globalnym.

Transport morski i porty są szczególnie ważnymi elementami łańcuchów logistycznych, które łączą jednolity rynek z gospodarką światową. Ich stała efektywność i sprawność ma podstawowe znaczenie dla konkurencyjności Europy w globalizującym się świecie.

Stocznie stanowią dobre studium przypadku pokazujące, w jaki sposób tradycyjny europejski sektor morski stawia czoła rosnącej presji globalnej konkurencji, szczególnie ze strony Azji. W ostatniej dekadzie w europejskim przemyśle stoczniowym liczba miejsc pracy zmniejszyła się o 36 %, ale produktywność zwiększyła się o 43 %. Doprowadziło to do powstania sektora wyspecjalizowanego w produkcji skomplikowanych technicznie statków. Statki produkowane w Europie wyróżniają się pod względem złożoności, bezpieczeństwa i wpływu na środowisko, a cechy te często znacznie przewyższają obowiązujące wymagania. Przemysł stocznioowy UE (w tym stocznie i producenci wyposażenia) nie traci pozycji światowego technologicznego lidera, wszystkie najważniejsze innowacje pochodzą bowiem z Europy. W rezultacie ten przemysł UE ma znacznie większe obroty niż te same sektory na Dalekim Wschodzie, pomimo mniejszego tonażu produkowanych statków.

Europejscy budowniczowie statków i ich dostawcy są liderami w takich segmentach rynku jak statki turystyczne i pasażerskie, małe statki handlowe, statki wojskowe i statki specjalistyczne. Europa ma silną pozycję w produkcji łodzi rekreacyjnych i osprzętu, będącej wysoce konkurencyjnym sektorem z uwagi na jego nowoczesną technikę produkcji. Innowacje w tych sektorach są napędzane przez społeczne zapotrzebowanie na czystsze wybrzeża oraz zmieniające się przepisy.

¹⁶ Wspólna polityka rybołówstwa (CFP) w liczbach, 2004 r.

Rozsądna polityka i programy mogą zwiększać konkurencyjność, co pokazuje przykład programu LeaderSHIP 2015¹⁷, dotyczącego przyszłej konkurencyjności sektora stoczniowego i napraw statków. Jest to wspólny program, oparty na najnowszej wiedzy, przedsiębiorczości, innowacji i uczestnictwie zainteresowanych stron. Komisja uważa, że to przykładowe działanie może zostać powtórzone na szerszą skalę. W różnych sektorach gospodarki morskiej, takich jak transport morski, przemysł stoczniowy i energetyka morska, wprowadzenie nowej technologii w celu nadania zrównoważonego charakteru prowadzonym działaniom tworzy możliwości produkcyjne i eksportowe, zwłaszcza że inne państwa również wkraczają na drogę zrównoważonego rozwoju.

Żeby wykorzystać możliwości rozwoju w transporcie morskim i innych sektorach, firmy europejskie muszą umieć z dokładnością przewidywać rozwój wydarzeń na rynku. Mogą się tu przydać dodatkowe informacje rynkowe i statystyki.

W przypadku najbardziej oddalonych regionów Europy, lepszy dostęp, także dzięki lepszym połączeniom morskim zarówno w obrębie kontynentu europejskiego, jak i między tymi regionami a kontynentem europejskim, znacznie zwiększyłyby konkurencyjność tych regionów.

Wynika stąd wniosek, że siła europejskiego przemysłu morskiego polega na przedsiębiorczości i zdolności do innowacji. Można zrobić wiele, aby zagwarantować, że prywatny sektor będzie miał do dyspozycji najwyższej jakości elementy służące do produkcji. Są nimi same morza jako baza surowcowa, wiedza naukowa o wszystkich aspektach morza oraz jakość i doświadczenie siły roboczej. Jest to stosowny moment, aby się przyjrzeć tym elementom, a także środowisku prawnemu, w którym ten przemysł funkcjonuje.

W jaki sposób europejskie sektory morskie mogą pozostać konkurencyjne, biorąc przy tym pod uwagę szczególne potrzeby małych i średnich przedsiębiorstw?

Jakie mechanizmy należy wprowadzić, aby zagwarantować zrównoważenie nowego rozwoju branży morskiej?

2.2. Znaczenie środowiska morskiego dla zrównoważonego wykorzystywania europejskich zasobów morskich

Dobry stan środowiska morskiego jest warunkiem *sine qua non* pełnego wykorzystania potencjału morza. Z tego powodu zachowanie bazy surowcowej jest kluczem do zwiększenia konkurencyjności UE, długotrwałego wzrostu i zatrudnienia.

Pogorszenie stanu europejskiego środowiska morskiego zmniejsza potencjał mórz i oceanów w zakresie zapewniania dochodów i miejsc pracy. Szczególnie wrażliwe są w tym kontekście te sfery działalności gospodarczej, które zależą od jakości środowiska morskiego. Zagrożony jest stan turystyki na wybrzeżach i na morzu, najważniejszego ze związanych z morzem sektorów gospodarki europejskiej.

¹⁷

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

Odizolowane, najbardziej oddalone regiony zmagają się ze szczególnymi wyzwaniami – trudnymi warunkami naturalnymi (cyklony lub trzęsienia ziemi) lub nielegalną imigracją – które wymagają szczególnych reakcji.

Stan środowiska ma także wpływ na rybołówstwo. Zachowanie dobrego stanu środowiska morskiego oznacza zachowanie liczebności i zróżnicowania organizmów w nim żyjących, w tym ryb. Źródło utrzymania dla stabilnego sektora rybołówstwa można zapewnić tylko poprzez osiągnięcie takiej wielkości zasobów ryb, która gwarantuje zrównoważoną eksploatację. Politykę ochrony środowiska i politykę rybołówstwa należy pojmować jako partnerów dążących do wspólnych celów przy wykorzystaniu najważniejszych osiągnięć nauk biologicznych. W niektórych morzach cele te zostaną zrealizowane wyłącznie pod warunkiem zapanowania nad innymi zagrożeniami dla środowiska, szczególnie zanieczyszczeniami z lądu i zrzutami ze statków. Zdrowe środowisko morskie jest potrzebne do tego, aby żywność pochodząca z morza mogła w jak największym stopniu wносить wkład do żywienia i zachowania zdrowia człowieka. Przybywa dowodów naukowych wskazujących, że ryby są szczególnie pożywne, ale obecność w środowisku skażeń takich jak metale ciężkie i trwałe zanieczyszczenia organiczne może uniemożliwić człowiekowi uzyskanie optymalnych korzyści z żywności pochodzenia morskiego¹⁸.

Zasoby te należy niezwłocznie otoczyć ochroną. Komisja przyjęła strategię tematyczną dla środowiska morskiego, która będzie stanowić ekologiczny filar przyszłej polityki morskiej. Szczegółowa ocena stanu środowiska morskiego, którą zapewni strategia morska, będzie przydatna zwłaszcza przy opracowywaniu ram, które będą mogły być zastosowane do regulacji wszystkich sposobów użytkowania morza. Głównym celem jest osiągnięcie dobrego stanu środowiska morskiego w UE przed 2021 r. Wprowadza się również zasadę planowania przestrzennego opartego na wiedzy o ekosystemach. Bez tego wkrótce nie będziemy w stanie zarządzać coraz intensywniejszymi i często sprzecznymi sposobami użytkowania oceanów. Nowe podejście może zaowocować wyznaczeniem kolejnych morskich obszarów chronionych, które pomogą chronić różnorodność biologiczną i zapewnić szybkie przejście na poziom połowów gwarantujący zrównoważenie.

Przy podejmowaniu skutecznych decyzji w polityce morskiej konieczne jest uwzględnienie kwestii środowiskowych i zapewnienie sektorom związanym z morzem niezbędnej przewidywalności. U podstaw nowej polityki morskiej musi się znaleźć budowanie wzajemnego zrozumienia i wspólnej wizji wśród wszystkich decydentów i wszystkich podmiotów związanych z różnymi politykami mającymi wpływ na stan mórz i oceanów w takich sektorach jak transport morski i porty, rybołówstwo, zintegrowane zarządzanie strefą przybrzeżną, polityka regionalna, polityka energetyczna i polityka związana z badaniami naukowymi nad morzem i rozwojem technologii. Oznacza to zintegrowanie różnych dziedzin polityki w celu osiągnięcia wspólnego celu gospodarczej ekspansji w sposób zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju, co jest najważniejszym wyzwaniem przyszłej polityki morskiej.

¹⁸ Zob. też Europejski Urząd ds. Bezpieczeństwa Żywności, „Opinia Komisji Naukowej na temat skażenia w łańcuchu pokarmowym wydana na prośbę Parlamentu Europejskiego, w związku z oceną bezpieczeństwa ryb dzikich i hodowlanych”, Pytanie nr EFSA-Q-2004-22, Dziennik EFSA (2005) 236.

W ochronie europejskiego środowiska morskiego ważną rolę odgrywa także polityka bezpieczeństwa morskiego. Wspólnotowe prawodawstwo oraz środki zapobiegawcze i kontrolne zostały wzmocnione w następstwie katastrof tankowców Erika i Prestige w 1999 r. i 2002 r. Zakaz eksploatacji i stopniowe wycofywanie jednokadłubowych tankowców do przewozu ropy naftowej, ścisłe monitorowanie i rygorystyczne egzekwowanie wdrażania istniejących przepisów prawnych, większa liczba kontroli na wodach terytorialnych UE i inspekcji w portach, częściowa harmonizacja sankcji karnych za zanieczyszczanie środowiska¹⁹ oraz stworzenie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA)²⁰ są przykładami ogromnego wysiłku, którego dokonano, aby poprawić bezpieczeństwo na morzach UE.

Komisja ostatnio przedstawiła w tej dziedzinie trzeci pakiet propozycji, które wzmocnią istniejący system prawny, szczególnie w odniesieniu do towarzystw klasyfikacyjnych, państwowych urzędów kontrolnych w portach, monitorowania ruchu morskiego, odpowiedzialności państw bandery, postępowań w sprawie wypadków morskich i odpowiedzialności właścicieli statków²¹.

Aby móc dokonać dalszych postępów bardzo ważne jest wykorzystanie całego potencjału oceny ryzyka jako narzędzia opracowywania polityki. Konieczne będą skoordynowane działania instytucji UE mające na celu uzyskanie pomocy ze strony portów i statków, opracowanie procedur i metod uzyskiwania dokładniejszych informacji na temat ruchu morskiego i związanych z nim wypadków oraz poszerzenie wiedzy o efektach i skali szkodliwych dla środowiska praktyk dzięki ocenie ryzyka.

System prawny może być także wspierany przez działania innego typu. Jak stwierdza organizacja Współpracy Subregionalnej Państw Morza Bałtyckiego (BSSSC)²², „bezpośredni udział ponad 40 regionalnych organów we wspieranym przez Interreg projekcie „Baltic Master” jest najlepszym przykładem rosnącej wiedzy o zarządzaniu bezpieczeństwem morskim i wypadkami na tym szczeblu”. Jest to przykład wykorzystania funduszy Komisji do wspierania wdrażania środków politycznych.

Dwoma przykładami konwencji międzynarodowych, których ratyfikacja będzie mieć wpływ na stan środowiska morskiego, są „Międzynarodowa konwencja o kontroli szkodliwych systemów przeciwpiorostowych stosowanych na statkach” (AFS) oraz „Międzynarodowa konwencja o kontroli wód balastowych i osadów ze statków oraz postępowaniu z nimi” (BWM)²³.

Niektóre państwa członkowskie dostrzegły znaczenie zwalczania gatunków inwazyjnych, mających wpływ na środowisko morskie wskutek wprowadzania do niego wód balastowych. Należy wspierać wprowadzanie odpowiednich metod oczyszczania wód balastowych. Komisja wniosła swój wkład (na przykład poprzez projekty piątego programu ramowego dotyczące postępowania z wodami

¹⁹ Dyrektywa 2005/35/WE i decyzja ramowa 2005/667/JHA

²⁰ <http://www.emsa.europa.eu>

²¹ Komunikat Komisji „Trzeci pakiet środków prawnych na rzecz bezpieczeństwa na morzu w Unii Europejskiej”, COM (2005) 585 wersja ostateczna.

²² BSSSC, wkład do zielonej księgi.

²³ <http://www.imo.org>

balastowymi²⁴) do działań Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) związanych z wdrażaniem globalnego programu zarządzania wodami balastowymi. Program ten pomaga krajom rozwijającym się zrozumieć problem, monitorować sytuację i wdrażać konwencję BWB. Działania te powinny być kontynuowane²⁵.

W jaki sposób polityka morska może się przyczynić do zachowania zasobów i ochrony środowiska naszych mórz?

W jaki sposób polityka morska może wesprzeć cele morskiej strategii tematycznej?

W jaki sposób ocena ryzyka może być wykorzystana do dalszego zwiększania bezpieczeństwa na morzu?

2.3. Zachowanie pozycji lidera w wiedzy i technologii

W deklaracji z Galway, popartej przez konferencję Euroceans 2004, określono w branżach związanych z morzem działania na rzecz osiągnięcia celów strategii lizbońskiej oraz rolę, jaką nauki i technologie morskie w siódmym ramowym programie na rzecz badań i rozwoju technologicznego (FP7) odgrywają w osiąganiu doskonałości w nauce i technologii morskiej. Na konferencji Euroceans 2004 podkreślono, że obok badań naukowych nad środowiskiem morskim i nadmorskim istnieje pilna potrzeba wspierania skoordynowanego i stałego zbierania, archiwizowania i udostępniania wszechstronnych danych na temat morza²⁶.

Badania naukowe i technologia są potrzebne nie tylko po to, aby Europa utrzymała pozycję lidera w zaawansowanych technologiach, ale także po to, aby móc dokonywać świadomych wyborów w prowadzonej polityce i zapobiegać degradacji środowiska morskiego.

Innowacje oraz badania naukowe i rozwój w dziedzinie technologii telekomunikacyjnej mogą dostarczyć wielu rozwiązań z wartością dodaną w licznych dziedzinach gospodarki morskiej. Wśród strategicznych priorytetów Komisji na lata 2005-09, badania naukowe związane z morzem tworzą jeden z filarów przyszłej europejskiej polityki morskiej.

W proponowanym siódmym programie ramowym określono priorytetowe tematy badawcze w takich dziedzinach jak ochrona środowiska, transport, żywność, rolnictwo, biotechnologia, energetyka itd. Deklaruje się w nim, że specjalną uwagę poświęci się priorytetowym dziedzinom nauki, które łączą w sobie wiele zagadnień, np. nauki i technologie związane z morzem, co ma na celu poprawę koordynacji i integrację badań naukowych dotyczących morza w ramach siódmego programu ramowego.

Środki pochodzące z siódmego programu ramowego stanowią drobną część wydatków na badania ze źródeł publicznych i prywatnych we Wspólnocie. Kwestią o

²⁴ Oczyszczanie wód balastowych (TREBAWA) i oczyszczanie wód balastowych na statkach (Opracowanie i zastosowanie technologii) oraz stosowanie na morzu paliw o niskiej zawartości siarki (MARTOB)

²⁵ Zob. dokument na temat bezpieczeństwa morskiego.

²⁶ http://www.eurocean2004.com/pdf/galway_declaration.pdf

zasadniczym znaczeniu jest, aby badania naukowe dotyczące morza były traktowane jako całość i żeby znacząco udoskonalić koordynację i współpracę w tej dziedzinie. Prace na rzecz koordynacji krajowych programów w ramach faktycznie paneuropejskiego obszaru badawczego rozpoczęły się wraz z projektami ERA-NET.²⁷

Pilnie potrzebna jest wizja badań naukowych związanych z morzem, która prowadziłyby do strategii pozwalającej na czerpanie jeszcze większych korzyści z programów ramowych i innych źródeł finansowania w Europie²⁸, unikanie powtórzeń, wypełnianie luk w badaniach i tworzenie współoddziaływań. Strategia taka powinna obejmować mechanizmy zmierzające do optymalizacji koordynacji, współpracy i dialogu między Komisją a decydentami, przemysłem i środowiskami naukowymi w państwach członkowskich i krajach trzecich. Na podstawie informacji od środowisk naukowych i technicznych należy ustalić, co jest konieczne, aby wspierać silną i trwałą integrację działań instytucji prowadzących badania nad środowiskiem morskim i gospodarką morską w Europie oraz zapewnić ściślejszy międzysektorowy dialog między dyscyplinami naukowymi a technologicznymi innowatorami, w celu stworzenia podstaw holistycznego podejścia do polityki morskiej.

Europejskie Stowarzyszenie Bagrowania (EuDA) zaproponowało ustanowienie „*euuropejskiego centrum doskonałości na rzecz wiedzy o morzach i oceanach, z takimi głównymi tematami jak zasoby morskie, skutki zmian klimatycznych, dynamika stref przybrzeżnych, wpływ rozwoju infrastruktury, zależność między rozwojem a ekologią w dłuższej perspektywie*”²⁹. Propozycja ta zwraca uwagę na wieloaspektowy charakter badań dotyczących morza. Uwzględnienie tego faktu mogłoby ułatwić wymianę informacji między sektorami i instytucjami badawczymi. Możliwe działania mogłyby obejmować regularnie organizowane konferencje poświęcone upowszechnianiu wyników badań związanych ze środowiskiem morskim, a także uzyskiwanie informacji od zainteresowanych stron w tej dziedzinie. Należałoby przewidzieć ustanowienie jednego europejskiego portalu internetowego poświęconego projektom związanym z badaniami naukowymi, który zastąpiłby istniejące obecnie, niepowiązane ze sobą strony.

Platforma technologiczna WATERBORNE, wspólnie z zainteresowanymi stronami i państwami członkowskimi, stworzyła koncepcję transportu morskiego w roku 2020, wraz z programem strategicznych badań. Koncepcja ta obejmuje statki o znacznie zmniejszonym negatywnym oddziaływaniu na atmosferę i środowisko morskie. Aby zrealizować tę koncepcję, w siódmym programie ramowym zaplanowane zostaną badania nad czystymi technologiami w transporcie morskim, w tym nad czystszyimi silnikami, wodami balastowymi i odzyskiem ropy naftowej.

Badania naukowe nad środowiskiem morskim są działaniem na skalę ogólnoswiatową. Służąc jako wsparcie przy wdrażaniu ogólnej polityki i planowaniu

²⁷ Przykłady: ERA-NET : MARINERA, MARIFISH, AMPERA i BONUS.

²⁸ Państwa członkowskie i prywatne fundusze, np. EUREKA – europejska sieć zorientowanych na potrzeby rynku instytucji badawczo-rozwojowych prowadzących badania na potrzeby przemysłu, COST - Europejski Program Współpracy w Dziedzinie Badań Naukowo-Technicznych, Europejski Fundusz Społeczny oraz INTERREG III.

²⁹ EuDA, wkład do zielonej księgi.

na szczeblu regionalnym, badania będą musiały się także skupiać na czynnikach globalnych, takich jak skutki zmian klimatycznych. Najbardziej oddalone regiony morskie UE mają dogodne położenie do obserwacji systemu oceanów, cykli pogody, różnorodności biologicznej itd. Potencjał ten mógłby zostać uwzględniony w planowaniu przyszłych badań i programów rozwoju w tej dziedzinie. Może się okazać, że w interesie ogólnospołecznym jest prowadzenie badań dotyczących wyłącznych stref ekonomicznych (EEZ) i szelfów kontynentalnych. W takich dziedzinach porozumienia zawierane przez Wspólnotę z krajami trzecimi mogłyby obejmować wzajemną zgodę konieczną do prowadzenia badań³⁰, co ułatwiłoby i propagowało badania podstawowe, finansowane w interesie społecznym.

Państwa członkowskie mogłyby wprowadzić w swoich programach wdrażania planu działania na rzecz technologii środowiskowych (ETAP)³¹ dział poświęcony technologiom i innowacjom w dziedzinie morza.

Jak można kształtować europejską strategię badawczą dotyczącą morza, aby przyczyniała się do dalszego pogłębiania wiedzy i promowania nowych technologii?

Czy należy utworzyć europejską sieć badań morza?

Jakie mechanizmy mogą zapewnić najlepsze wykorzystanie wiedzy do zwiększenia dochodów i stworzenia miejsc pracy?

W jaki sposób powinny w tym uczestniczyć zainteresowane strony?

2.4. Innowacje w zmieniających się okolicznościach

Zmiany klimatyczne

Morza i oceany mają podstawowe znaczenie dla klimatu i zmian pogody. Zarówno morza, jak i oceany są bardzo wrażliwe na zmiany klimatyczne. Oceany funkcjonują jako regulatory klimatu, bezpośrednio poprzez np. transport ciepła (przykładem tego jest Prąd Zatokowy) albo pośrednio, przez absorpcję CO₂. Na oceany może mieć wpływ działalność człowieka w pasie wybrzeża i wodach przybrzeżnych. Bardzo ważną rolę w globalnym systemie klimatycznym odgrywają także góry lodowe.

Przeciętnie ocieplenie klimatu w rejonie Arktyki (wzrost o 3°C w ciągu ostatnich 50 lat) jest dwa lub trzy razy wyraźniejsze niż w innych rejonach planety. Arktyczny pak lodowy skurczył się w ciągu ostatnich 30 lat o 15 do 20 %³². Jeśli nie zastosuje się środków zaradczych, arktyczna flora i fauna ulegną poważnym zmianom, podobnie jak cały łańcuch pokarmowy, od jednokomórkowych glonów po ryby i foki. Będzie to mieć poważne konsekwencje dla tubylczej ludności. Zmiana klimatyczna w Arktyce może okazać się największym wyzwaniem dla polityki morskiej UE.

³⁰ Patrz artykuły 242-257 UNCLOS.

³¹ Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego „Wspieranie technologii w służbie rozwoju zrównoważonego: plan działania Unii Europejskiej na rzecz ekotechnologii”, COM (2004) 38.

³² IPCC zmiana klimatu 2001: raport syntetyczny. XVIII sesja plenarna IPCC (Wembley, Zjednoczone Królestwo) 24-29.9.2001.

Poprzez podniesienie się poziomu morza i wzrost temperatury zmiany w Arktyce mają wpływ na całą planetę. Ochrona klimatu w rejonie Arktyki jest bardzo ważnym elementem zapobiegania globalnej zmianie klimatycznej; stanowi ona więc najważniejszy element strategii UE mającej na celu zatrzymanie zmian klimatycznych.

Zmiany klimatyczne mają także istotny wpływ na Europę. Mogą przyczynić się do zwolnienia Prądu Zatokowego, ze wszystkimi możliwymi skutkami dla klimatu w Europie. Według Międzyrządowego Zespołu ds. Zmian Klimatu (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC), w tym stuleciu ma istotnie wzrosnąć poziom morza na całym świecie³³. Budownictwo na wybrzeżach i porty będą w coraz większym stopniu narażone na uderzenia sztormów. Ucierpieć może także turystyka. Rosnące temperatury latem na południu Europy mogą być przyczyną znacznych zmian preferencji co do miejsc wypoczynku. Jest bardzo prawdopodobne, że wybrzeża w strefie śródziemnomorskiej będą narażone na poważne skutki zmian rozkładu opadów. W pobliżu europejskich wybrzeży może wzrosnąć zapotrzebowanie na dostawy wody z instalacji odsalających. Przewiduje się również znaczne zmiany w składzie gatunkowym organizmów. Może dojść do zmian liczebności i rozmieszczenia ryb morskich, co będzie miało wpływ na sektor rybołówstwa.

Nieuniknione jest zakwaszenie oceanów spowodowane wzrostem zawartości dwutlenku węgla (CO₂). Zakwaszenie oceanów może prowadzić do ogólnosiwiatowego zmniejszenia powierzchni odpowiedniej dla wzrostu raf koralowych, jak również do znacznych zmian w ekosystemach morskich, wpływających na morski łańcuch pokarmowy oraz do zmniejszenia zdolności oceanów do absorbowania dwutlenku węgla. Należy się obawiać poważnych skutków dla systemów raf koralowych przy tropikalnych i subtropikalnych wybrzeżach państw członkowskich.

Wpływ zmian klimatycznych na morza i oceany, na środowisko naturalne i w konsekwencji na naszą sytuację gospodarczą i społeczną może mieć duży zasięg i wiązać się z wysokimi kosztami.

Jest więc kwestią zasadniczego znaczenia, aby Europa nadal odgrywała czołową rolę na świecie w działaniach związanych ze zmianami klimatu. Należy nadal uwzględniać stosowanie odpowiednich środków, mających na celu zmniejszenie zmian klimatycznych, w tym w sektorach transportu morskiego i energetyki. Sektor transportu morskiego nadal jest jednym z głównych źródeł zanieczyszczeń atmosferycznych w Europie. Najważniejszym gazem cieplarnianym emitowanym przez statki jest CO₂. Emisja CO₂ ze statków na morzach UE wyniosła w 2000 r. 157 milionów ton³⁴. Jest to więcej niż emisje z samolotów w przestrzeni powietrznej UE. Jeśli nie zostaną podjęte nowe działania, emisje NO_x z transportu morskiego do 2020 r. przewyższą, jak się przewiduje, emisje ze wszystkich źródeł lądowych³⁵. Emisje te

³³ Ibid.

³⁴ Kwantyfikacja emisji związanej z przemieszczaniem się statków między portami we Wspólnocie Europejskiej, <http://www.ec.europa.eu/environment/air/background.htm#transport>.

³⁵ Dokument roboczy służb Komisji, SEC (2005) 1133.

muszą zostać zmniejszone zgodnie ze strategią tematyczną w sprawie atmosfery, przyjętą niedawno przez Komisję³⁶.

Jeśli Europa może opracować nowe technologie służące redukcji wpływu branż związanych z gospodarką morską na klimat oraz nowe techniki planowania, aby zmniejszyć wpływ zmian klimatycznych na obszary wybrzeży, to zastosowane rozwiązania mogą być eksportowane do tych części świata, w których występują podobne wpływy. Nowe techniki działań na morzu, takie jak przechwytywanie dwutlenku węgla czy geologiczne magazynowanie lub nowe instalacje budowane na morzu tak, aby wytrzymały zjawiska atmosferyczne o większym nasileniu, stwarzają znaczne możliwości ekonomiczne. Technologie te stawiają Europę na pozycji lidera w dziedzinie innowacji technicznych służących łagodzeniu zmian klimatycznych i przystosowywaniu się do nich. W kilku projektach badawczych finansowanych w ramach IV, V i VI programu ramowego zajmowano się praktycznością, konsekwencjami dla środowiska i bezpieczeństwem sekwestracji węgla. Szacuje się, że do 2050 r. około 483 z przewidywanych 877 miliardów ton całkowitej emisji CO₂ będzie mogło zostać przechwycone i zdeponowane³⁷.

Energia

W strefie europejskich wód przybrzeżnych jest wiele możliwości zbudowania instalacji produkujących energię odnawialną. Wiatry wiejące na obszarach morskich, prądy oceaniczne, fale i ruchy pływowe niosą ze sobą ogromne ilości energii. Komisja przewiduje, że siła wiatru może do 2010 r. wytworzyć 70 000 MW, w tym 14 000 MW na obszarach morskich³⁸. Innymi nowymi technologiami są instalacje wykorzystujące do produkcji energii elektrycznej ruch fal morskich oraz napędzane prądami pływowymi turbiny, które mogą być montowane na brzegu lub na morzu. We wszystkich tych przypadkach możliwa jest konkurencja z innymi użytkownikami wód przybrzeżnych w sektorach transportu morskiego lub rybołówstwa, należy więc przy tym uszanować potrzeby miejscowej ludności. Zwiększy to potrzebę planowania przestrzennego, tak jak postuluje się w rozdziale IV.

Łatwo dostępne zasoby ropy naftowej i gazu na morzu ulegają wyczerpaniu i producenci zaczynają rozważać eksploatację trudniej dostępnych złóż na dużych głębokościach. Wiąże się z tym wiele pytań: co można zrobić, aby ułatwić eksploatację takich zasobów bez szkody dla środowiska i interesów gospodarczych; jakie nowe technologie są konieczne, aby uzyskać dostęp do takich zasobów i jakie innowacyjne modele biznesowe i przepisy byłyby w tym kontekście właściwe?

W Unii Europejskiej zużycie energii rośnie najszybciej w sektorze transportu, ale istnieją możliwości oszczędności energii. Po pierwsze, oszczędności może przynieść przejście z transportu drogowego na transport morski z powodu stosunkowo niskiego zużycia energii w przeliczeniu na tonę ładunku. Po drugie, oszczędności może

³⁶ Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego „Strategia tematyczna dotycząca zanieczyszczenia powietrza”, COM (2005) 446 wersja ostateczna.

³⁷ Institut Français du pétrole
http://www.ifp.fr/IFP/fr/espacepresse/Dossier_CO2/5_ADEME_FicheActionsCO2.pdf.

³⁸ Komunikat Komisji „Wsparcie dla wytwarzania energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych”, COM (2005) 627 wersja ostateczna.

przynieść racjonalizacja zużycia energii przez statki, np. przez zastosowanie energii wiatrowej lub słonecznej oraz biopaliw.

Inną, opracowywaną obecnie technologią jest wykorzystywanie hydratów metanu. Aktualnie wielkość zasobów tego surowca szacuje się na około 10 000 Gt równoważnika węgla, co odpowiada ilości zasobów wszystkich pozostałych paliw kopalnych razem wziętych³⁹. Ta forma energii mogłaby przyczynić się do zwiększenia dywersyfikacji źródeł dostaw i spowodować zmniejszenie emisji CO₂ do atmosfery na uzyskiwaną jednostkę energii w porównaniu z ropą naftową czy węglem. Eksploatacja tych zasobów stwarza jednak ogromne trudności przy wydobywaniu, uzdatnianiu, transporcie i przekształcaniu w komercyjny gaz metanowy. Europa jest liderem w poszukiwaniu hydratów metanu i badaniach nad zagrożeniami i konsekwencjami ich przypadkowego uwolnienia, które mogłoby przyczynić się znacząco do efektu cieplarnianego⁴⁰.

Transport morski surowców energetycznych, rurociągami lub zbiornikowcami, stwarza możliwości gospodarcze, ale i budzi obawy związane z bezpieczeństwem i wpływem ewentualnych awarii na środowisko. Może to zostać uwzględnione w wytycznych dotyczących transeuropejskiej sieci transportowej (TEN) dla węglowodorów, obejmującej wszystkie elementy infrastruktury.

Błękitna biotechnologia

Błękitna biotechnologia oznacza wytwarzanie nowych produktów dzięki wykorzystaniu różnorodności biologicznej mórz. Ma ona długoterminowy potencjał, bowiem 80 % żyjących na świecie organizmów występuje w ekosystemach wodnych. Biotechnologia morska wnosi wkład do wielu sektorów gospodarki, od akwakultury po opiekę zdrowotną i od kosmetyków po produkty żywnościowe⁴¹.

Ważne jest, aby wykorzystując jej potencjał jak najszybciej podjąć skuteczne działania służące osiągnięciu wielostronnej umowy chroniącej różnorodność biologiczną w morzach w ramach Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (UNCLOS)⁴². Byłoby to zgodne z unijnym celem zatrzymania spadku różnorodności biologicznej w UE do 2010 r., ustalonym na szczycie w Göteborgu⁴³.

Ponieważ błękitna biotechnologia jest na wczesnym etapie rozwoju, jej wspieranie powinno skupiać się na badaniach naukowych i zwiększaniu wiedzy, na której opierać się będą nowe produkty i usługi. Mogłoby się to odbywać przy udziale zainteresowanych stron.

Państwa członkowskie mogłyby wykorzystać przykład istniejących „proekologicznych funduszy inwestycyjnych” do udostępnienia dodatkowych

³⁹ Eurogif, wkład do zielonej księgi.

⁴⁰ Por. <http://www.metrol.org/>; <http://www.igme.gr/anaximander/>; <http://www.hydratech.bham.ac.uk/>; <http://www.geotek.co.uk/hyacinth/>; <http://www.crimea-info.org/project3/crimea0.htm>; <http://www.gashydat.org/>; <http://www.eu-hermes.net/>

⁴¹ Badanie perspektyw rozwoju biotechnologii morskiej w Zjednoczonym Królestwie, Biobridge Ltd, 2005 r., podsumowanie, http://www.dti.gov.uk/marine_biotechnology_report.html. Zob. także „Analiza światowego rynku przemysłów morskich”, rozdział 23 (przypis 5).

⁴² <http://www.un.org/Depts/los/index.htm>.

⁴³ Rada Europejska, Göteborg 15-16.6.2001, konkluzje Prezydencji.

funduszy finansowania ryzyka na eko-innowacje w dziedzinach związanych z morzem, morskimi technologiami środowiskowymi i biotechnologią poprzez ustanowienie odpowiednich „błękitnych funduszy inwestycyjnych”.

Jakie kolejne kroki powinna podjąć UE w stosunku do środowiska morskiego, aby złagodzić skutki zmian klimatycznych i przystosować się do nich?

W jaki sposób innowacyjne technologie związane z morskimi odnawialnymi źródłami energii mogą być promowane i wdrażane? W jaki sposób osiągnąć poprawę efektywności zużycia energii i dywersyfikację paliw w transporcie morskim?

Co jest potrzebne do wykorzystania potencjału błękitnej biotechnologii?

2.5. Rozwijanie umiejętności związanych z zawodami morskimi i zwiększanie zrównoważonego zatrudnienia w przemyśle morskim w Europie

Działalność związana z morzem powinna przyciągać wysoko wykwalifikowanych pracowników. Choć całkowite zatrudnienie w gospodarce morskiej w Europie wydaje się stabilne⁴⁴, liczba pracujących na morzu się zmniejsza. Obecne braki kadrowe, dotyczące głównie oficerów na statkach handlowych, nie występują jednak we wszystkich państwach członkowskich w tym samym stopniu.

Rekrutacja odpowiedniej liczby kompetentnych załóg statków i innych wykwalifikowanych pracowników ma kluczowe znaczenie dla przetrwania przemysłu morskiego, a także dla spraw bezpieczeństwa i zachowania konkurencyjnej pozycji Europy. W wielu sektorach, np. w zarządach portów i towarzystwach klasyfikacyjnych potrzebny jest stały napływ byłych marynarzy, zwłaszcza oficerów, pilotów, inżynierów, kierowników stoczni, inspektorów i instruktorów w dziedzinie bezpieczeństwa statków. Wiele miejsc pracy na statkach jest zajmowanych obecnie przez personel z krajów trzecich. Wiąże się to z ograniczeniami dotyczącymi kariery, samotnością charakterystyczną dla tych zawodów, niskim prestiżem tej pracy i niższym wynagrodzeniem wypłacanym marynarzom z krajów trzecich⁴⁵.

Istnieją dowody, że przyczyny spadku zatrudnienia występują zarówno po stronie popytu, jak i podaży. W transporcie morskim kwestie konkurencyjności zmniejszają gotowość pracodawców do oferowania stanowisk pracy z wynagrodzeniem na poziomie, który jest atrakcyjny dla Europejczyków. W połączeniu z wrażeniem, że miejsca pracy nie są pewne, a warunki pracy są kiepskie, prowadzi to do spadku liczby kandydatów starających się o posady w zawodach związanych z morzem, choć niektórzy dowodzą, że „nie ma dowodów świadczących, że młodzi obywatele UE nie chcą starać się o pracę w dziedzinach związanych z morzem”⁴⁶.

⁴⁴ Zob. też dokument „Aspekty dotyczące zatrudnienia, kwestii społecznych i szkoleniowych związane z przemysłem morskim i rybołówstwem oraz powiązаныmi branżami”.

⁴⁵ Wkład Francji, Hiszpanii i Portugalii do zielonej księgi: W kierunku przyszłej polityki morskiej dla Unii str. 10-55.

⁴⁶ Europejska Federacja Pracowników Transportu (ETF), wkład do zielonej księgi.

W sprawozdaniu z października 2005 r. Komisja przedstawiła propozycje odwrócenia tendencji spadkowej w zakresie liczby europejskich marynarzy i przyciągnięcia kandydatów do pracy na morzu⁴⁷. Wnioski Rady Transportu Morskiego z dnia 5 grudnia 2005 r. wskazują na pewien postęp w tej dziedzinie.

Najważniejszym czynnikiem mogącym odwrócić tendencję spadkową w zakresie zatrudnienia na morzu jest sprzyjanie zmianom pracy między sektorami. Zależy to od docenienia i wdrożenia koncepcji morskich segmentów..

Szczególną rolę w zapewnianiu alternatywnego zatrudnienia dla rybaków i kobiet odgrywa mobilność pracowników.

Należy opracować program edukacji i szkolenia, dający potencjalnym pracownikom umiejętności najwyższej jakości, które mogą im zapewnić wiele różnych możliwości zatrudnienia. Bariery legislacyjne, takie jak brak wzajemnego uznawania kwalifikacji lub krajowych wymogów dla oficerów, powinny być eliminowane. Wdrożenie dyrektywy w sprawie wzajemnego uznawania świadectw marynarzy wydawanych przez państwa członkowskie powinno usunąć wszelkie istniejące nadal przeszkody⁴⁸.

Fundusze Wspólnoty powinny być wykorzystywane do wspierania zarządzania zmianami, ułatwiania przekwalifikowania i reorientacji zawodowej, wliczając w to przypadki restrukturyzacji i utraty pracy. W dyskusjach prowadzonych w ramach morskich należy rozważyć ustanowienie systemów umożliwiających wkład finansowy innych sektorów w staże/praktyki w transporcie morskim. Pomogłoby to potencjalnym przyszłym pracownikom nabyć doświadczenie na morzu niezbędne do późniejszego zatrudnienia.

Obecne programy edukacji i szkolenia morskiego w transporcie morskim i sektorach z nim związanych, jak również w przypadku inżynierii morskiej i rybołówstwa, powinny zostać poddane przeglądowi. Konfederacja Europejskich Towarzystw Technologii Morskiej (CEMT) zaproponowała w związku z tym, aby dokonać inwentaryzacji potrzeb branży w zakresie kwalifikacji⁴⁹. Rada zwróciła się do Komisji o przygotowanie „*badania na temat motywacji praktykantów w różnych okresach*”, aby poznać powody, dla których słuchacze nie kończą swojego szkolenia⁵⁰. Należy dążyć do zagwarantowania, aby wszystkie osoby zatrudniane w UE były przeszkolone zgodnie z międzynarodowymi standardami, takimi jak ustalenia „Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht” (konwencja STCW)⁵¹, i że nabeżdą one różne dodatkowe umiejętności, które odpowiadają potrzebom przemysłu i przyczyniają się do zwiększenia szans ich zatrudnienia oraz konkurencyjności europejskiej floty. W przypadku sektora rybołówstwa, niewielka liczba krajów, które

⁴⁷ Dokument roboczy służb Komisji na temat działań podejmowanych przez Komisje w dziedzinie zatrudnienia w gospodarce morskiej, SEC (2005) 1400/2.

⁴⁸ Dyrektywa 2005/45/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r., zmieniająca dyrektywę 2001/25/WE, Dz.U. L 255 z 30.9.2005.

⁴⁹ Konfederacja Europejskich Towarzystw Technologii Morskiej, wkład do zielonej księgi.

⁵⁰ Wnioski Rady 15208/05: Rada do spraw Transportu, Telekomunikacji i Energii z 5.12.2005, dotyczące poprawy perspektyw zatrudnienia we wspólnotowej gospodarce morskiej i przyciągania młodych ludzi do zawodu marynarza.

⁵¹ <http://www.stcw.org/>

ratyfikowały konwencję STCW-F⁵², uniemożliwia wejście w życie i wobec tego stosowanie w skali międzynarodowej uzgodnionych standardów szkolenia i wydawania świadectw.

Należy kontynuować działania UE w zakresie minimalnych wymogów szkoleniowych, warunków pracy i ich egzekwowania. W branży transportu morskiego marynarze często otrzymują zapłatę na podstawie określonej jako „warunki w miejscu pochodzenia/zamieszkania”. W przypadkach, w których stosuje się prawo WE dotyczące swobody przemieszczania się pracowników i w których partnerzy społeczni państwa bandery osiągnęli porozumienie co do wynagrodzenia, takie praktyki mogą być utrudnione.

Stosowanie na statkach zasad obowiązujących w krajach bandery oraz istnienie tanich bander, w przypadku których słabo egzekwowane są międzynarodowe i krajowe przepisy, dodatkowo komplikują tę kwestię. W przypadku, kiedy stosowane są warunki wynagrodzenia państwa bandery i partnerzy społeczni państwa bandery uzgodnili wyższe stawki wynagrodzenia niż te, które ustalono w państwie miejsca zamieszkania, niektórzy właściciele statków mogą rozważać zmianę bandery lub wymianę załogi pochodzącej z UE na marynarzy z krajów trzecich. Kwestie te wymagają dalszego rozpatrzenia na poziomie UE, w ścisłej współpracy z partnerami społecznymi.

W ramach działań UE należy także określać sprawdzone wzorce i propagować wprowadzanie ich w życie. Przykładem takiego podejścia jest projekt skoordynowanych akademickich badań naukowych i edukacji na rzecz innowacji w europejskich branżach morskich (CAREMAR)⁵³.

Doskonałość rekrutowanych załóg zależy od tego, czy do nauki i szkolenia zostaną przyciągnięci najlepsi młodzi ludzie. To tutaj trzeba się uporać z problemem kłopotliwego wizerunku sektora. Kwestią zasadniczego znaczenia jest zapewnienie marynarzom – zarówno mężczyznom jak i kobietom – odpowiednich warunków życia i pracy, zgodnych ze standardami, których mają prawo oczekiwać Europejczycy. Ratyfikacja skonsolidowanej morskiej konwencji pracy, która została przyjęta przez Międzynarodową Organizację Pracy (ILO) w lutym 2006 r. ma w tym kontekście kluczowe znaczenie. Komisja ma zamiar wydać w 2006 r. komunikat na temat minimalnych standardów pracy na morzu, dotyczący wdrożenia skonsolidowanej konwencji ILO do wspólnotowego systemu prawnego, ewentualnie poprzez umowę z partnerami społecznymi. Takie wdrożenie powinno rozszerzyć państwową kontrolę portową standardów pracy stosowanych na statkach, niezależnie od bandery i narodowości załogi. Państwa członkowskie powinny ratyfikować Konwencję ILO 185 w sprawie dowodu tożsamości marynarzy, bowiem jest to istotna kwestia zarówno dla wygody marynarzy przy wychodzeniu na ląd i przy trzycie, jak i dla zwiększenia bezpieczeństwa⁵⁴.

⁵² Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla personelu statków rybackich (STCW-F), 1995.

⁵³ Towarzystwo Okrętowców Polskich (KORAB), wkład do zielonej księgi.

⁵⁴ Decyzja Rady 2005/367/WE z dnia 14 kwietnia 2005 r. upoważniająca państwa członkowskie do ratyfikowania, w interesie Wspólnoty Europejskiej, Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej dokumentów tożsamości marynarzy (Konwencja 185), Dz.U 136 z 30.5.2005.

Wiadomo, że na statkach rybackich częściej dochodzi do wypadków niż na innych statkach. Warunki pracy są tu często gorsze niż w innych zawodach. Reforma i udoskonalenie przepisów, zarówno UE, jak i ILO, dotyczących warunków pracy na statkach powinny skupiać się przede wszystkim na sektorze rybołówstwa. Obecnie odbywa się to w ramach Europejskiego Funduszu Rybołówstwa (EFF) oraz Finansowego Instrumentu Orientacji Rybołówstwa (FIFG)⁵⁵.

Wystarczająca liczba przykładów pojedynczych firm i zbiorczych umów pozwala stwierdzić, że wyższe płace, lepsze warunki, zwiększona sprawność działania i bezpieczeństwo dają się połączyć. Celem dla Europy powinno być posiadanie wysokiej jakości statków, obsługiwanych przez wysoce wykwalifikowanych pracowników, pracujących w najlepszych warunkach.

W jaki sposób można odwrócić tendencję spadkową w zakresie liczby Europejczyków wybierających pewne zawody związane z morzem i jak można zapewnić bezpieczeństwo i atrakcyjność stanowisk pracy?

W jaki sposób można połączyć poprawę warunków pracy, płac i bezpieczeństwa z konkurencyjnością sektora?

W jaki sposób można zapewnić jakość kształcenia, szkoleń i wydawania świadectw?

2.6. Klastering

Wizerunek sektorów związanych z morzem można poprawić, a ich atrakcyjność i produktywność zwiększyć, jeśli uda się doprowadzić do powszechnego zrozumienia zależności występujących między tymi sektorami. Ta koncepcja określana jest mianem koncepcji klastrów.

Na przykład, Europejska Rada Wyposażenia Morskiego (EMEC) uważa, że „*silna wspólnota morska w Europie jest podstawowym warunkiem dobrego funkcjonowania i rozwoju transportu morskiego. Zważywszy na silne interakcje i zależności między wszystkimi podmiotami w sektorze (stoczniowym), zmiana sytuacji w jednej branży będzie mieć wpływ na inne.*”⁵⁶

Klastry mogą pomóc w zwiększeniu konkurencyjności całych sektorów lub grup sektorów. Można to osiągnąć dzieląc się wiedzą, prowadząc wspólne badania naukowe i opracowując innowacje (rozwój produktów), wspólnie organizując kształcenie i szkolenia, dzieląc się w grupie firm informacjami na temat innowacyjnych metod organizacyjnych (wspólne zamówienia lub dystrybucja) lub wspólnie organizując promocje, także w ramach marketingu i reklamy⁵⁷.

Wykorzystywanie potencjału klasteringu jest właściwe w sektorach o skomplikowanych łańcuchach dostaw związanych z produkcją i usługami oraz dużą liczbą małych i średnich przedsiębiorstw. Tak jest w przypadku budowania statków.

⁵⁵ Wniosek dotyczący rozporządzenia Rady w sprawie Europejskiego Funduszu Rybołówstwa, 2004/0169 CNS, COM (2004) 497 wersja ostateczna, rozporządzenie Rady (WE) nr 1263/1999 z dnia 21 czerwca 1999 r. w sprawie Finansowego Instrumentu Orientacji Rybołówstwa oraz <http://ec.europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l60017.htm>.

⁵⁶ EMEC, wkład do zielonej księgi.

⁵⁷ Zob. dokument ogólny na temat konkurencji.

W nowoczesnej konstrukcji statków, ponad 70 % statku produkowane jest przez ogromną sieć dostawców systemów, wyposażenia i usług⁵⁸. Sprawdzone wzorce można upowszechniać poprzez łączenie tych sektorów i tworzenia z nich sieci doskonałości morskiej, obejmujących pełen zakres branży związanych z morzem, w tym usług.

Koncepcja klastrów została wdrożona w niektórych państwach członkowskich⁵⁹. Prowadzone są działania mające na celu zacieśnienie więzów między klastrami także na szczeblu europejskim. Forum Przemysłów Morskich (MIF) łączy europejskich przedstawicieli przemysłów morskich. Ostatnio ustanowiono Europejską Sieć Klastrów Morskich. Pomimo że wiele klastrów jest skoncentrowanych na wybrzeżach, wpływ gospodarki morskiej sięga poza regiony przybrzeżne i należy ustanowić także powiązania z podmiotami działającymi stronami z dala od wybrzeża.

Jaką rolę mogą odgrywać klastry morskie w zwiększaniu konkurencyjności, szczególnie w przypadku małych i średnich przedsiębiorstw, w zwiększaniu atrakcyjności pracy na morzu i promowaniu poczucia identyfikacji z morzem?

W jaki sposób UE może propagować współdziałanie między powiązanimi ze sobą sektorami?

2.7. Ramy prawne

W sektorach takich jak transport morski, infrastruktura portowa i eksploatacja zasobów na morzu, w tym rybołówstwo, w których dokonuje się dużych inwestycji w innowacyjne produkty przeznaczone do wieloletniego użytku, ważne jest stabilne środowisko prawne. Ma to szczególne znaczenie w przypadku zasad mających wpływ na lokalizację działalności gospodarczej. Jest to jeszcze jedna przyczyna, dla której należy jak najszybciej wprowadzić wszechstronny system planowania przestrzennego dla europejskich wód przybrzeżnych.

Wiele należy zrobić, aby uregulowania prawne były lepsze, prostsze i bardziej skonsolidowane. W Unii Europejskiej prace nad takim uproszczeniem i usprawnieniem już trwają. Działania te powinny także skupiać się na przepisach dotyczących sektorów morskich i pokrewnych. W skali międzynarodowej konwencja ILO dotycząca warunków pracy na morzu pokazuje, że lepsze prawodawstwo na szczeblu międzynarodowym może przynosić korzyści marynarzom, jak i poprawiać przejrzystość i skuteczność ram prawnych.

Wyłączenie sektorów morskich z szeregu zagadnień będących przedmiotem europejskiego prawodawstwa w zakresie prawa pracy (np. dyrektywa w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do zwolnień grupowych lub dyrektywa w sprawie zbliżania ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ochrony praw pracowniczych w przypadku przejścia

⁵⁸ Komitet Stowarzyszeń Budowniczych Okrętów Unii Europejskiej (CESA), wkład do zielonej księgi.

⁵⁹ Zob. przypis 4.

przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub⁶⁰) powinno być powtórnie rozważone w ścisłej współpracy z partnerami społecznymi.

Wzajemna zależność sektorów morskich i polityki z nimi związanej może oznaczać, że prawodawstwo opracowane dla potrzeb i celów jednej polityki może mieć niezamierzone lub sprzeczne skutki dla innych zamierzeń w dziedzinach związanych z morzem w ogólnym kontekście zrównoważonego rozwoju. Komisja uważa, że należy rozważyć wprowadzenie zmian do prawodawstwa Wspólnoty w przypadkach, gdy można stwierdzić takie skutki. Żeby uniknąć teoretycznych, biurokratycznych działań, Komisja apeluje do zainteresowanych stron, aby identyfikowali takie przypadki w celu zaproponowania zmian opartych na zintegrowanej analizie.

Egzekwowanie zasad dotyczących morza musi opierać się nie tylko na działalności rządów, ale także na akceptacji zasad przez te strony, do których zasady te się odnoszą. Sprawia to, że szczególne znaczenie w procesie tworzenia prawa ma udział zainteresowanych stron. Wspólnota dostrzegła to już w sektorze rybołówstwa i w ramach zreformowanej wspólnej polityki rybołówstwa utworzono regionalne komitety doradcze, których opinii Komisja zasięga przy rozpatrywaniu kwestii przyszłego prawodawstwa mającego wpływ na ich region; komitety te mogą też przedstawiać własne pomysły dotyczące polityki rybołówstwa.

Samoregulacja, pomimo jej ograniczeń, oraz odpowiedzialność społeczna biznesu (CSR) mogą mieć do odegrania ważne i uzupełniające się role. Przyjęcie strategii CSR i przedstawianie wyników w zestawieniu z ogłaszanymi celami stanowi rozwiązanie alternatywne wobec regulacji prawnych. CSR może przyczyniać się do zrównoważonego rozwoju, zwiększając równocześnie potencjał innowacyjny i konkurencyjność Europy. Może przynieść firmom bezpośrednie korzyści, umożliwiając im funkcjonowanie w pełnej symbiozie z ich środowiskiem, mając przy tym pozytywny wpływ na składki ubezpieczeniowe lub dostęp do środków finansowych.

Sprawny system regulacyjny sprawi także, że sygnały gospodarcze dawane rynkowi wzmocnią zasady jego funkcjonowania. Jak stwierdziło Europejskie Zrzeszenie Towarzystw Klasyfikacyjnych (EurACS) „*przyszły sukces będzie zależec zarówno od premii za dobre wyniki, jak i pewnych kar za wyniki niezadowolajace*”⁶¹. Należy promować odpowiednie mechanizmy premiowania w przypadku właścicieli statków z dobrą bazą historyczną, na przykład przez oferowanie niższych opłat portowych lub rzadsze kontrole pod kątem bezpieczeństwa. „*Ukierunkowane, państwowe inspekcje portowe okazały się wartościową taktyką eliminowania nie spełniających standardów przewozów morskich z innych części świata i w poprawianiu ogólnych standardów bezpieczeństwa branży międzynarodowego transportu morskiego.*”⁶² Należy wprowadzić obowiązkowe ubezpieczenie i system bonus-malus, tak jak w przypadku innych środków transportu. Kluby „Protection and Indemnity” (P&I) powinny dopilnować, żeby ich działania skutkowały premią za przewozy wysokiej jakości i kary za przewozy o zaniżonym poziomie standardu. Wszechstronny przegląd ram prawnych i strukturalnych powinien pokazać, jak system motywacji

⁶⁰ Dyrektywy Rady 98/59/WE, Dz.U. L 225 z 12.7.1998 oraz 2001/23/WE, Dz.U. L 82 z 22.3.2001.

⁶¹ EurACS, wkład do zielonej księgi.

⁶² Międzynarodowe Zrzeszenie Towarzystw Klasyfikacyjnych (IACS), wkład do zielonej księgi.

ekonomicznych może być doskonały w różnych sektorach gospodarki morskiej, w tym w transporcie morskim.

Konkurencja jest najważniejszym mechanizmem zapewniania racjonalnych zachęt rynkowych. Właściciele statków tradycyjnie współpracują w konsorcjach, zrzeszeniach, syndykatach lub konferencjach żeglugowych. Komisja stwierdziła ostatnio, że konferencje żeglugowe mają negatywny wpływ na konkurencję i zaproponowały Radzie ich likwidację. Aby ułatwić sprawne przejście do bardziej konkurencyjnych warunków, Komisja zamierza opublikować wytyczne na temat stosowania zasad konkurencji dotyczące wszystkich pozostałych form współpracy w sektorze transportu morskiego⁶³.

Zgodnie z zasadami UNCLOS, kraj, w którym statek jest zarejestrowany (tak zwane państwo bandery) jest przede wszystkim odpowiedzialny za egzekwowanie tych wytycznych. Jeśli państwo bandery nie dba o stosowanie lub kontrolę międzynarodowych zasad, staje się miejscem rejestracji substandardowych statków „taniej bandery” i miejscem działania nieodpowiedzialnych właścicieli statków. Tymczasem w przypadku rejestrów, które ściśle przestrzegają międzynarodowe zasady i wprowadzają dodatkowe ograniczenia, może się okazać, że właściciele przenoszą swoje statki do mniej uciążliwych rejestrów. Nie jest to nowy problem i rządy nadal będą zmagać się z tym zjawiskiem.

Można jednak zrobić trzy rzeczy w tej kwestii:

- (1) po pierwsze, WE i jej państwa członkowskie powinny w pełni wykorzystać swoją władzę, łączny wpływ i instrumenty polityki zewnętrznej, aby poprawić jakość usług wszystkich państw bandery.
- (2) Po drugie, należy pilnie opracować nowe instrumenty służące wzmocnieniu monitoringu międzynarodowych zasad dotyczących otwartych mórz i ich kontroli przez władze portowe, przy użyciu najnowocześniejszych technologii, takich jak globalna nawigacja satelitarna (Galileo)⁶⁴.
- (3) Po trzecie, należy przeprowadzić pogłębioną analizę, z udziałem partnerów społecznych, służącą ustaleniu sposobów poprawienia konkurencyjności statków pływających pod banderami europejskimi.

W przypadku rybołówstwa, zgodnie z jednym z ustaleń Światowego Szczytu Zrównoważonego Rozwoju w Johannesburgu w 2002 r., do 2015 r. zasoby ryb powinny zostać zachowane na poziomie, który może zapewnić maksymalny zrównoważony odłów, lub odbudowane do takiego poziomu. Komisja wkrótce przyjmie komunikat na temat sposobu wdrażania koncepcji maksymalnego zrównoważonego odłowu we wspólnej polityce rybołówstwa. Zmniejszenie nadmiernych połowów zwiększy zyskowność, zmniejszy oddziaływanie na środowisko i skalę odrzutów ryb. Dzięki temu można uzyskać możliwości zaopatrzenia rynku i atuty w konkurencji.

⁶³ Biała księga dotycząca przeglądu rozporządzenia 4056/86, dotycząca zastosowania zasad konkurencji WE do transportu morskiego, program Komisji 2003/COMP/18.

⁶⁴ http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo/index_en.htm.

Ogólnie rzecz biorąc, rybołówstwo skorzysta na większej integracji polityk z powodu interakcji, które występują między rybołówstwem a innymi sektorami. Decyzje dotyczące planowania przestrzennego lub przepisów w sprawie toksyn i substancji odżywczych, a także planowania portów i infrastruktury, mają wpływ na rybołówstwo, natomiast rybołówstwo może mieć wpływ na wrażliwe siedliska i gatunki, takie jak ssaki i ptaki morskie. Ustanowienie powiązań między tymi dziedzinami polityki powinno przyczynić się do zmniejszenia wyrażanej często obawy, że sektor rybołówstwa dźwiga nieproporcjonalnie dużą część odpowiedzialności za poprawę stanu środowiska morskiego, ponieważ jest łatwiejszy do zidentyfikowania i sterowania niż wielu innych sprawców szkód w środowisku.

W jaki sposób można by udoskonalić ramy prawne dla rybołówstwa, aby uniknąć niezamierzonych i niespójnych oddziaływań na cele związane z gospodarką morską?

Jakie wyłączenia sektora morskiego w przypadku niektórych aktów prawnych UE są jeszcze uzasadnione? Czy należy dążyć do wprowadzenia kolejnych instrumentów prawnych dotyczących warunków zatrudnienia w sektorze morskim?

W jaki sposób można uprościć przepisy bezpieczeństwa w UE, utrzymując przy tym wysoki poziom norm?

W jaki stopniu system zachęt ekonomicznych, samoregulacja i społeczna odpowiedzialność biznesu mogą uzupełnić rządowe regulacje?

Jakie kolejne działania UE jest potrzebne w związku z usługami świadczonymi przez bandery niespełniające norm i z zapewnieniem zachęt ekonomicznych do rejestrowania statków pod europejskimi banderami?

Czy należy udostępnić opcjonalny rejestr UE? Jakie warunki i jakie zachęty ekonomiczne należałoby rozważyć w przypadku takiego rejestru?

W jaki sposób należy dalej kształtować wspólną politykę rybołówstwa, aby osiągnąć zrównoważone rybołówstwo?

3. OPTIMALIZACJA JAKOŚCI ŻYCIA W REJONACH WYBRZEŻA

3.1. Zwiększająca się atrakcyjność regionów przybrzeżnych jako miejsca zamieszkania i pracy

Wybrzeża europejskie były niegdyś zamieszkiwane przez wspólnoty, które utrzymywały się z rybołówstwa. W miarę, jak rozwijał się lokalny i międzynarodowy transport morski, rozrastały się porty, a wokół nich zaczęto prowadzić nowe rodzaje działalności. Dążenie do życia nad morzem po prostu dla przyjemności jest zjawiskiem stosunkowo niedawnym. Konferencja Peryferyjnych Regionów Morskich (CPMR) zauważa, że „*Ich naturalna atrakcyjność (krajobrazy, liczba godzin słonecznej pogody, zdrowie) przyczyniają się ponadto do silnego wzrostu demograficznego, który nie wykazuje żadnych oznak słabnięcia.*”⁶⁵

⁶⁵ CPMR, wkład do zielonej księgi.

Obecnie zamożniejsze społeczeństwa i zwiększająca się liczba obywateli, którzy nie są zatrudnieni, mają istotne znaczenie jako czynnik zwiększający popyt na usługi związane z wypoczynkiem nad morzem. Sprawia to, że w rejonach nadmorskich rozwinęła się nowa branża zaspokajająca te potrzeby. To z kolei doprowadziło do pojawienia się dynamicznych, europejskich dostawców, którzy prowadzą działalność na międzynarodowych rynkach.

Zasięg tej branży jest trudny do analizy, bowiem niewiele jest danych statystycznych na ten temat. Szacunki wskazują, że prawie połowa europejskiej populacji mieszka wzdłuż lub w pobliżu wybrzeży, ale nie dysponujemy łatwo dostępnymi szacunkami, które pozwoliłyby oszacować wartość tych lokalizacji, stan środowiska morskiego przy wybrzeżu, możliwości rekreacji związanej z morzem lub pozytywny wpływ morza na jakość życia mieszkańców. Wprawdzie PKB tradycyjnie jest wykorzystywany jako wskaźnik wyników gospodarczych, obecnie jednak powszechnie uznaje się, że wzrost PKB jako taki nie odzwierciedla poziomu życia społeczeństw. Jednym z wymiarów nierejestrowanym przez konwencjonalne wskaźniki gospodarcze oparte na produkcie narodowym jest „nierynkowa” wartość morza, tj. wartość usług, które nie będąc przedmiotem transakcji rynkowej mogą mieć istotny wpływ na jakość życia. Do przykładów można tu zaliczyć aktywność rekreacyjną, taką jak spędzanie czasu na plaży oraz wartość nadmorskich widoków.

Pogorszenie jakości środowiska morskiego, które może prowadzić do zakwitów glonów w Morzu Bałtyckim lub okazjonalnych plag meduz w Morzu Śródziemnym, znacząco obniża jakość życia na wybrzeżach.

Bez danych statystycznych trudno określić, w jaki sposób władze odpowiedzialne za planowanie mogą kłaść dostateczny nacisk na te elementy podejmując decyzje dotyczące rozwoju różnych rodzajów działalności gospodarczej w strefie wybrzeża lub w obrębie wód przybrzeżnych. Komisja uważa, że należy podjąć wszechstronne badania umożliwiające takie szacunki. Należy zająć się brakiem łatwo dostępnych środowiskowych i społeczno-ekonomicznych danych statystycznych dotyczących wybrzeża. Dałoby to decydentom i wszystkim zainteresowanym stronom pełen obraz problemów strefy wybrzeży i tendencji występujących w Europie⁶⁶.

Rozwój nieuchronnie wiąże się z presją na przestrzeń i środowisko. Wymaga lepszego dostępu do wybrzeży i wewnętrznej mobilności w ich obrębie, szczególnie w przypadku niewielkich wysp, poprzez poprawę infrastruktury transportu. Wymaga także usług użyteczności publicznej (opieka zdrowotna, szkolnictwo, dostawy wody i energii, telekomunikacja, usługi pocztowe, gospodarka ściekowa i gospodarka odpadami), aby poprawić jakość życia w strefach wybrzeży, zwłaszcza w czasie szczytu sezonu turystycznego. Na terenach wiejskich i odległych istotnego znaczenia nabierają technologie telekomunikacyjne, zapewniające usługi takie jak internetowe porady zdrowotne, internetowa nauka, powszechny dostęp do Internetu, e-business, internetowa pomoc dla firm i telepraca⁶⁷.

⁶⁶ Polityka Komisji dotycząca stref przybrzeżnych,
<http://ec.europa.eu/environment/iczm/home.htm#zone6>.

⁶⁷ Zob. też opinia Komitetu Regionów z 12.10.2005 w sprawie polityk morskich UE — problemu zrównoważonego rozwoju dla władz lokalnych i regionalnych.

Wpływ takiego rozwoju sytuacji na środowisko musi zostać rozpatrzony w procesie planowania, jeśli jego rezultat ma być zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju.

W jaki sposób można utrzymać jakość życia na europejskich wybrzeżach przy kontynuowaniu działań na rzecz dochodów i pracy w zgodzie z zasadami zrównoważonego rozwoju?

Jakie dane należy udostępnić w procesie planowania w strefach wybrzeża?

3.2. Przystosowanie się do zagrożeń występujących na wybrzeżach

Musimy zastanowić się, jak chronić oceany, ale musimy także chronić się przed oceanami. Z morzem wiążą się poważne zagrożenia dla ludzi i dobytku. Wiele z tych zagrożeń jest następstwem naturalnych zjawisk, takich jak erozja, zalewanie wybrzeży, sztormy i tsunami. Niektóre z tych zagrożeń są bezpośrednio związane z działalnością człowieka (np. zmiana klimatyczna) i wymagają pilnych działań, aby uniknąć poważnych skutków w nadchodzących dziesięcioleciach. Łagodzenie skutków zmian klimatycznych jest kluczem do ochrony naszej gospodarki. W sytuacji nieuniknionych już skutków, konieczne są wszechstronne strategie adaptacji, tak aby zarządzać ryzykiem dla infrastruktury na wybrzeżach i na morzu, organizować ochronę morza i morskich ekosystemów podtrzymujących działalność w środowisku morskim. Istnieją także zagrożenia spowodowane przez człowieka, zwłaszcza w związku z zanieczyszczeniami powodowanymi przez działalność człowieka, jak np. zanieczyszczenia przypadkowe lub związane z normalnym funkcjonowaniem statków oraz nielegalnymi działaniami, takimi jak przemyt, nielegalna imigracja, piractwo i terroryzm.

Ochrona wybrzeży i katastrofy naturalne

Wzrost częstości silnych sztormów i powodzi w Europie, tłumaczony na ogół jako skutek globalnych zmian klimatycznych, będzie mieć wpływ na infrastrukturę wybrzeży, transport morski, akwakulturę i projekty z zakresu inżynierii morskiej, takie jak urządzenia wykorzystujące energię fal morskich i pływów. Oczekuje się, że do 2020 r. połowa europejskich obszarów podmokłych zaniknie.

Wydatki publiczne w UE przeznaczone na ochronę brzegów przed erozją i zalaniem osiągnęły według szacunków 3,2 miliarda EUR w porównaniu z 2,5 miliarda EUR w 1986 r., a badania wskazują, że koszty erozji wybrzeży w okresie 1990-2020⁶⁸ wyniosą 5,4 miliarda EUR rocznie.

Zwiększone koszty są sygnałem, że należy zrobić więcej, aby w planowaniu i decyzjach inwestycyjnych uwzględnić zagrożenia. Pojawia się również pytanie, czy i w jaki sposób koszty finansowe powinny być przenoszone na podmioty prywatne, które powodują zwiększenie zagrożeń lub podejmują decyzję o zamieszkaniu lub inwestowaniu na terenach zagrożonych. Brak działań służących zmniejszeniu ryzyka prowadziłyby do wyższych składek ubezpieczeniowych i wyższych kosztów ogólnych.

⁶⁸ Europejska inicjatywa dla zrównoważonego zarządzania działaniami związanymi z erozją wybrzeży, www.euroosion.org.

W 2006 r. Komisja zaproponowała dyrektywę w sprawie oceny zagrożenia powodziowego i zarządzania nim. Ma ona na celu zredukowanie zagrożeń dla zdrowia człowieka, środowiska, infrastruktury i majątku, powodowanych przez powódzie, i zarządzanie tymi zagrożeniami⁶⁹. Europejskie know-how w zakresie postępowania z tymi zagrożeniami jest na wysokim poziomie. W czasach, kiedy to samo zagraża wielu różnym wybrzeżom na świecie, stanowi to rosnący rynek dla europejskich firm.

Tsunami w Azji Południowo-Wschodniej i na Oceanie Indyjskim w grudniu 2004 r. przypomniało o zagrożeniu terenów wybrzeża ze strony destrukcyjnej siły morza. Należy reaktywować międzynarodową współpracę w dziedzinie nauki i inżynierii mającą na celu łagodzenie skutków katastrof naturalnych i związaną z doskonaleniem systematycznego monitoringu parametrów sejsmicznych oraz poziomu morza w celu stworzenia systemu wczesnego ostrzegania i umożliwienia reakcji miejscowej ludności na tsunami i inne zagrożenia powodowane przez oceany. Nie powinniśmy zapominać, że Morze Śródziemne czy Ocean Atlantycki u wybrzeży Półwyspu Iberyjskiego są – podobnie jak Ocean Indyjski – narażone na trzęsienia ziemi. Utworzenie systemów wczesnego ostrzegania pomogłoby państwom członkowskim w zminimalizowaniu czasu reakcji i zwiększyłoby zdolność do szybkiej wspólnej reakcji UE.

Bezpieczeństwo

Zagrożenia związane z morzem obejmują także zanieczyszczenia powodowane przez statki lub działalność przestępczą, od nielegalnego przewozu ludzi i przemyt po terroryzm. Takie niebezpieczeństwa i zagrożenia interesów europejskich wymagają kontroli zgodności z morskimi zasadami bezpieczeństwa przeprowadzanych przez władze portowe, sprawne i niezawodne zarządzanie ruchem statków i ściślejszy nadzór. Wymaga to likwidacji rozbieżności między systemami prawnymi w poszczególnych państwach członkowskich oraz wdrożenia międzynarodowych instrumentów takich, jak kod ISPS⁷⁰. W monitoringu wód UE stosuje się wiele różnych metod: nadzór prowadzony z lądu, obserwacje lotnicze i satelitarne oraz systemy śledzenia statków. Dalsza integracja w tej dziedzinie przyniosłaby dodatkowe korzyści. Zapobieganie niebezpieczeństwom i zagrożeniom mogłoby być skuteczniejsze dzięki działaniom usprawniającym wymianę informacji między państwami członkowskimi, funkcjonowaniu wspólnych zespołów dochodzeniowo-śledczych⁷¹ oraz wzmocnienia ochrony najważniejszych elementów infrastruktury w UE.

Zapewnienie bezpieczeństwa na morzu wymaga międzynarodowej współpracy. UE współpracuje z USA w ramach inicjatywy dotyczącej bezpieczeństwa kontenerów (CSI)⁷², wprowadzonej po atakach terrorystycznych z dnia 11 września 2001 r. To

⁶⁹ Wniosek dotyczący Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie oceny zagrożenia powodziowego i zarządzania nim, COM (2006) 15 wersja ostateczna I/2.

⁷⁰ http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=897

⁷¹ Ramowa decyzja Komisji w sprawie wspólnych zespołów dochodzeniowo-śledczych, Dz.U. L 162 z 20.6.2002.

⁷² Umowa między UE a USA o intensyfikacji i rozszerzeniu Umowy o współpracy celnej i wzajemnej pomocy w sprawach celnych, w celu włączenia współpracy w zakresie bezpieczeństwa kontenerów i kwestii powiązanych (Dz.U. L 304 z 30.9.2004).

podejście powinno zostać rozszerzone na inne kraje, które intensywnie uczestniczą w ruchu statków w Unii Europejskiej.

Zapewnianie prawidłowych reakcji

Ponieważ tereny wybrzeży stały się bardziej atrakcyjne dla Europejczyków, należy zwrócić większą uwagę na związane z tym zagrożenia i sposoby ich unikania. Potrzebne jest prewencyjne podejście i innowacyjne planowanie. Prace prowadzone w ramach projektów „EUROSION”⁷³ stworzyły dobrą podstawę wiedzy o zasadach ochrony wybrzeża i jej planowaniu.

Koordinacja i propagowanie sprawdzonych wzorców w zarządzaniu ryzykiem wymaga inwentaryzacji prowadzonych działań politycznych w zakresie redukcji zagrożeń i reagowania na nie na szczeblu UE, wliczając w to mechanizmy i plany ochrony wybrzeża stosowane w poszczególnych państwach członkowskich i na szczeblu UE. Należy także rozważyć możliwość poprawy współpracy instytucji wojskowych i cywilnych w walce ze skutkami katastrof naturalnych. Wojskowa baza danych UE, obecnie wykorzystywana przy reagowaniu na ataki terrorystyczne przy zastosowaniu wspólnotowych mechanizmów cywilnych, może też być użyteczna w przypadku reakcji na zagrożenia innego typu. W celu poprawienia skuteczności reakcji na poważne zagrożenia przekraczające krajowe możliwości reagowania, Komisja przyjęła ostatnio dwa wnioski legislacyjne, mające wzmocnić wspólnotowy mechanizm ochrony ludności⁷⁴. W celu zapobiegania wypadkom na morzu i zagrożeniom wynikającym z zanieczyszczenia oraz reagowania na nie Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego pomaga państwom członkowskim w przypadku wypadków powodujących zanieczyszczenie środowiska⁷⁵. Komisja zaproponowała również ustanowienie ram prawnych potrzebnych do wyznaczania przez państwa członkowskie najodpowiedniejszych miejsc schronienia dla statków znajdujących się w niebezpieczeństwie. Ochrona przeciwpowodziowa będzie nadal jednym z elementów pomocy w ramach istniejących funduszy Wspólnoty.

Co trzeba zrobić, aby zmniejszyć wrażliwość rejonów wybrzeża na zagrożenia wynikające z powodzi i erozji?

Jaka jeszcze współpraca jest potrzebna w UE, aby zapewnić właściwe reagowanie na katastrofy naturalne?

Jak można lepiej pilnować naszych wybrzeży i wód przybrzeżnych, aby zapobiegać zagrożeniom ze strony człowieka?

3.3. Rozwijanie turystyki w strefie wybrzeża

Tereny wybrzeża i wyspy są ważnymi elementami decydującymi o atrakcyjności i prosperowaniu turystyki. Jeśli Europa ma pozostać numerem 1 wśród turystycznych regionów świata, konieczne jest udzielenie wsparcia zrównoważonemu rozwojowi turystyki na tych obszarach.

⁷³ Zob. przypis 67.

⁷⁴ COM (2005) 113 wersja ostateczna oraz COM (2006) 29 wersja ostateczna.

⁷⁵ Zob. przypis 20.

Zrównoważona turystyka może przyczyniać się do rozwoju terenów wybrzeża i wysp poprzez zwiększenie konkurencyjności firm, zaspokajanie potrzeb społecznych oraz działania na rzecz dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego oraz lokalnych ekosystemów. Potrzeba poprawy lub zachowania ich atrakcyjności stanowi dla coraz większej liczby regionów turystycznych motywację do przechodzenia na bardziej zrównoważone i przyjazne dla środowiska praktyki i polityki. Niektóre regiony turystyczne dokładają wielu starań, aby wprowadzić zintegrowane zarządzanie jakością. Ustalają strategie ze swoimi partnerami, wprowadzają sprawdzone wzorce oraz opracowują narzędzia monitoringu i oceny, aby modyfikować swoje podejście. Ich doświadczenia mogą stanowić podstawę zaleceń przekazywanym wszystkim nadmorskim regionom turystycznym.

Komisja pracuje nad przygotowaniem dla europejskiej Agendy 21 materiałów dotyczących zrównoważenia europejskiej turystyki. Agenda 21 przyczyni się do propagowania zrównoważonego rozwoju europejskich wybrzeży i wysp.

Dywersyfikacja produktów i usług turystycznych może przyczynić się do wzrostu konkurencyjności miejscowości położonych na wybrzeżach i wyspach, zwłaszcza, kiedy turystom stworzy się możliwości korzystania z kulturowych i przyrodniczych atrakcji na wybrzeżu, w okolicach wiejskich lub miejskich oraz zapewni różnorodne sposoby spędzania czasu, takie jak obserwacja morskich ssaków, nurkowanie czy podmorska archeologia lub rehabilitacja i talasoterapia. Dywersyfikacja ta daje wiele różnych korzyści, takich jak zmniejszenie liczby turystów przebywających na plażach, alternatywne źródła dochodów dla byłych rybaków w nadbrzeżnych społecznościach oraz powstawanie nowych inicjatyw, służących ochronie i rozwojowi dziedzictwa danego regionu.

Dywersyfikacja może umożliwić przedłużenie sezonu turystycznego, zapewnić rozwój rejonu i nowe miejsca pracy oraz zmniejszyć środowiskowe, gospodarcze i społeczne skutki koncentracji turystyki w kilku miesiącach w roku.

Stały wkład turystyki w rozwój regionów nadbrzeżnych zależy od infrastruktury rekreacyjnej. Według EURMIG, *„znalezienie wolnego miejsca do przycumowania staje się coraz trudniejsze. Istnieją jednak silne, obiektywne dowody wskazujące, że mariny i rampy do wodowania łodzi są ważnymi czynnikami stymulującymi ożywienie podupadających ośrodków na wybrzeżu”*⁷⁶.

Jedną z ważnych zależności między różnymi formami rekreacji jest zależność między wędkarstwem a rybołówstwem. Europejski Związek Wędkarski utrzymuje, że w Europie jest około 8-10 milionów wędkarzy łowiących rekreacyjnie w morzu, a związana z nimi branża oceniana jest na 8-10 miliardów EUR. Nie ulega wątpliwości, że ryba złowiona przez wędkarza jest więcej warta dla gospodarki wybrzeża niż ta sama ryba złowiona w celach komercyjnych przez łódź rybacką. Z drugiej strony zrozumiałe jest, że rybacy domagają się, aby ograniczenia co do połowu pewnych ryb w związku z ich ochroną stosowały się także do wędkarzy sportowych, zwłaszcza gdy używają oni podobnych narzędzi połowowych jak zawodowi rybacy. Kwestie te wymagają dalszych badań i analiz.

⁷⁶ EURMIG, wkład do zielonej księgi.

W jaki sposób można efektywnie wspomóc innowacje w usługach i produktach związanych z turystyką na wybrzeżach?

Jakie konkretne działania promujące zrównoważony rozwój turystyki w regionach nadbrzeżnych i na wyspach należy podjąć na szczeblu UE?

3.4. Zarządzanie strefą styku lądu z morzem

W celu skoordynowania rozmaitych sposobów wykorzystywania stref przybrzeżnych, ich oddziaływania i polityk ich rozwoju, wiele organów na terenach nadmorskich stosuje zintegrowane zarządzanie strefą przybrzeżną (ICZM). Jedną z zasad ICZM jest integracja morza, lądu i strefy ich styku w ramach jednego, zintegrowanego trybu zarządzania, a nie ograniczanie zarządzania do terenów lądowych. W maju 2002 r. Parlament Europejski i Rada przyjęły zalecenie⁷⁷, w myśl którego państwa członkowskie powinny wraz z władzami regionalnymi i lokalnymi, a także zainteresowanymi stronami, opracować strategię ICZM. W 2006 r. Komisja oceni dokonane postępy i zadecyduje, czy potrzebne są dalsze działania.

Spójność polityk UE wpływających na strefy przybrzeżne i integracja różnych poziomów zarządzania są koniecznym warunkiem skutecznego ICZM. Rzeczywiste rozwiązania w ramach planowania na terenach wybrzeży i zarządzania są najlepiej widoczne na poziomie regionalnym lub lokalnym. Z uwagi na interakcje między kwestiami związanymi z wybrzeżami i morzem na całym styku lądu z morzem, ogólna polityka morska UE ma duże znaczenie dla sukcesu ICZM. Należy wobec tego rozważyć zastosowanie wspólnotowego mechanizmu analizy porównawczej i wymiany sprawdzonych wzorców.

Ważnym łączem między ekosystemem lądowym a ekosystemem morskim jest stały napływ wody z rzek do morza. Jeśli ładunek zanieczyszczeń niesiony przez rzeki nie jest rozkładalny biologicznie, będzie się on odkładać w morzu. Niektóre morza, na przykład Morze Północne, radzą sobie z tym lepiej niż inne, na przykład Bałtyk, z powodu głębokości, wzburzenia i otwartości akwenu.

Ponieważ, zgodnie ze strategią tematyczną dla środowiska morskiego, zarządzanie wodami przybrzeżnymi opiera się na wiedzy o ekosystemach, osiągnięcie celów tej strategii wymaga zidentyfikowania działań, które trzeba podjąć na lądzie. Wiele zanieczyszczeń trafiających do środowiska morskiego pochodzi ze źródeł lądowych: składniki odżywcze stosowane w rolnictwie, ścieki komunalne i przemysłowe, pestycydy, węglowodory i substancje chemiczne.

Jednym z najbardziej oczywistych przykładów roli regionów przybrzeżnych w łączeniu działań na terenie lądu i obszarach morskich jest działalność portów. Są one zasadniczym elementem w światowym łańcuchu logistyki, miejscem działalności gospodarczej i potencjalnym miejscem przeznaczonym na budownictwo mieszkaniowe i obiekty turystyczne. Kiedyś porty pełniły przede wszystkim jedną funkcję, a dziś stały się wielofunkcyjnymi osiedlami.

Jak to ujmuje Europejska Organizacja Portów Morskich (ESPO), „*UE po prostu nie może funkcjonować bez swoich portów morskich. Prawie cały handel zagraniczny i*

⁷⁷ Zalecenie 2002/413/WE, Dz.U. L 148 z 6.6.2002.

*prawie połowa handlu wewnątrz Unii odbywa się dzięki ponad 1000 portom morskim w 20 państwach członkowskich mających dostęp do morza.*⁷⁸ Co więcej, UE prowadzi politykę przechodzenia z transportu lądowego na transport wodny. Jak podkreśla ECSA, „w tych sektorach, w których konkuruje bezpośrednio z innymi środkami transportu, transport morski jest zdecydowanie najbardziej energooszczędny”⁷⁹. Jest to jeden z powodów, dla których w zintegrowanym systemie transportu UE, żegluga przybrzeżna i autostrady morskie będą nadal promowane.

Rozwój transportu morskiego UE w kontekście zwiększającego się handlu światowego, który od 60 lat nie przestaje się rozwijać szybciej od światowej gospodarki, zależy od efektywnego wykorzystania przepustowości portów. W związku z rosnącą konkurencją o przestrzeń w portach i wokół nich, a także w nie mniejszym stopniu z powodów środowiskowych, kwestię wykorzystania portów należy uwzględnić w procesie planowania i w ogólnej polityce publicznej.

W tym kontekście ważną kwestią pozostaje pogodzenie rozwoju transportu morskiego z ochroną przyrody, z czym wiążą się ograniczenia nałożone przez przepisy UE dotyczące sieci Natura 2000 oraz dyrektywami ptasią i siedliskową⁸⁰, a zarazem konieczność rozbudowy portów w celu dalszego rozwoju usług w zakresie transportu mieszanego. Z problemem tym związane jest pytanie, czy działalność powinny prowadzić nieliczne, bardzo sprawne porty, połączone z Europejskimi Sieciami Transportowymi (TEN-T), czy większa liczba portów, co pozwoliłoby uniknąć nadmiernej koncentracji działań z towarzyszącymi im problemami zatorów komunikacyjnych i presji na środowisko oraz infrastrukturę zaplecza portów.

Ponieważ lokalizacji stoczni i portów nie można zmieniać tak, jak lokalizacji innych zakładów przemysłowych, powstała pewna liczba regionalnych klastrów. Poprzez łączenie ich i rozwijanie w prawdziwe ośrodki doskonałości morskiej, obejmujące pełen zakres sektorów morskich, można rozpowszechnić sprawdzone wzorce. W 2005 r. w Szlezwiku-Holsztynie utworzono regionalny klaster morski z koordynatorem morskim. W tym kontekście istotna jest także francuska koncepcja regionalnych biegunów konkurencyjności⁸¹.

W jaki sposób można skutecznie wdrażać ICZM?

W jaki sposób UE może najlepiej zapewnić stały rozwój zrównoważony portów?

Jaką rolę mogą odegrać regionalne ośrodki doskonałości morskiej?

⁷⁸ ESPO, wkład w zieloną księgę.

⁷⁹ Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA), wkład w zieloną księgę.

⁸⁰ Dyrektywa Rady w sprawie ochrony dzikiego ptactwa 79/409/EWG, Dz.U. 103 z 25.4.1979 oraz dyrektywa Rady w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory 92/43/EWG, Dz.U. L 206 z 22.7.1992.

⁸¹ Zob. przypis 4.

4. NARZĘDZIA ZARZĄDZANIA ZWIĄZKAMI Z MORZEM

4.1. Dane wykorzystywane w działalności wielofunkcyjnej

Dane o morzu

“Morze! Nikt nie zna skarbów twych skrytych mroków”, Baudelaire, „Kwiaty zła” (tłum. A. Lange).

Lepsza wiedza o konkurencyjnych sposobach wykorzystywania morza będzie wymagać lepszych danych i informacji o związanej z morzem działalności, czy to społecznej, czy to gospodarczej lub rekreacyjnej, a także jej wpływie na zasoby oceanów. Dobre dane są także ważne dla podmiotów prowadzących działalność gospodarczą związaną z morzem. Ciągłe jednak istnieją poważne problemy związane z harmonizacją i wiarygodnością danych, a także niedostatecznym i geograficznie nierównym monitoringiem w regionach morskich UE. Luki te muszą zostać wyeliminowane, jeśli mamy opracować dobrą i zrównoważoną politykę morską UE.

UE mogłaby rozważyć ustanowienie europejskiej sieci obserwacji i danych morskich, która skupiałaby się na doskonaleniu systematycznych obserwacji (in situ i z przestrzeni kosmicznej), interoperacyjności oraz zwiększaniu dostępu do danych, w oparciu o solidne, otwarte i generyczne rozwiązania informacyjno-komunikacyjne. Taka sieć pozwoliłaby na zintegrowaną w ramach UE analizę różnych typów danych i metadanych, pochodzących z różnych źródeł. Miałaby na celu dostarczanie podstawowych danych, wykorzystywanych w usługach w zakresie prognoz meteorologicznych i monitoringu na potrzeby organów publicznych, służb morskich oraz pokrewnych branży i instytucji badawczych, przy czym połączono by istniejące, ale rozproszone inicjatywy.

Udoskonalenie i upowszechnienie danych morskich stworzyłoby także możliwości dla komercyjnych firm high-tech w sektorze morskim i umożliwiłoby usprawnienie działań, takich jak obserwacje morza, zarządzanie zasobami morza i badania naukowe morza w europejskich laboratoriach. Sieć wniosłaby też istotny wkład w uzupełnianie wiedzy o systemie oceanów i zmianach klimatycznych, dzięki postępowi w opracowywaniu dokładniejszych sezonowych prognoz pogody.

Stworzenie takiej sieci wymagałoby od UE podjęcia działań legislacyjnych, instytucjonalnych i finansowych. Kroki prawodawcze mogą być potrzebne na przykład w celu ułatwienia dostępu do danych ze źródeł takich jak źródła związane z wspólną polityką rybołówstwa i programami ramowymi badań naukowych. Zmiany instytucjonalne mogłyby obejmować wzmocnienie obecnych instytucji na szczeblu narodowym, regionalnym i europejskim oraz utworzenie stałego sekretariatu, dysponującego wiedzą naukową i informatyczną. Wsparcie finansowe powinno być stałe i długoterminowe. Przedstawiciele instytucji, które potrzebują danych – w tym państw członkowskich, Komisji, Europejskiej Agencji Środowiska (EEA),⁸² Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego, Europejskiego Organu Nadzoru

⁸²

<http://www.eea.europa.eu>

Globalnego Systemu Nawigacji Satelitarnej (GNSS),⁸³ środowiska zajmującego się zmianami klimatycznymi, a także przemysł i sektor usług powinny dokonywać ciągłych przeglądów priorytetów i ustanawiać nowe cele.

W tej sytuacji inicjatywa globalnego monitoringu środowiska i bezpieczeństwa (GMES)⁸⁴ będzie świadczyć publiczne usługi dostarczania informacji pochodzących z obserwacji in situ i z przestrzeni kosmicznej. Dane te będą pomocne w prowadzeniu polityk europejskich. Za priorytetowe uznano usługi związane z morzem. GMES powinien więc stanowić najważniejszy element sieci danych.

GMES przyczyni się także do osiągnięcia celów inicjatywy na rzecz Infrastruktury Informacji Przestrzennej w Europie (INSPIRE)⁸⁵, systemu informacji geograficznej niezbędnego do prowadzenia polityki ochrony środowiska.

Należy także rozważyć ustanowienie europejskich programów opracowywania map europejskich wód przybrzeżnych do celów planowania przestrzennego i bezpieczeństwa. Nanoszenie na mapy istniejących i planowanych rodzajów działalności w akwenach i na dnie morskim ma podstawowe znaczenie. Mapowanie miejsc występowania flory i fauny morskiej jest konieczne do analizy ekosystemu. Dokładne mapy dna morskiego mają wiele różnych zastosowań. Uwzględniając zapotrzebowanie na nowe programy zbierania danych, należy dać przemysłowi możliwość zaproponowania lepszych, wydajniejszych czujników w urządzeniach do zbierania danych, aby zredukować jednostkowe koszty zbierania danych.

Kilka organizacji pozarządowych zadeklarowało poparcie dla akustycznego mapowania dna morskiego, ale wskazało, że dźwięki generowane w procesie mapowania mogą mieć niekorzystny wpływ na morskie ssaki. Organizacje te proponują, żeby proces podlegał ograniczeniom geograficznym i sezonowym w celu ochrony ssaków w okresach ich szczególnej wrażliwości⁸⁶. Na podstawie danych zebranych z tych źródeł, UE mogłaby także przygotować atlas wód przybrzeżnych UE, który służyłby jako narzędzie planowania przestrzennego. Byłby to wkład do podobnego projektu Organizacji Narodów Zjednoczonych⁸⁷ i cenne narzędzie edukacyjne, zwiększające wśród Europejczyków świadomość dziedzictwa morskiego.

Dane o ruchu statków

Lepsze dane są potrzebne także organom publicznym do monitorowania działań gospodarczych i innych działań na terenie wód przybrzeżnych. W szczególności potrzebne są lepsze informacje w czasie rzeczywistym na temat ruchu statków.

⁸³ Europejski Organ Nadzoru GNSS został ustanowiony na mocy rozporządzenia Rady (WE) nr 1321/2004 z dnia 12 lipca 2004 r. w sprawie ustanowienia struktur zarządzania europejskimi programami radionawigacyjnymi, Dz.U. L 246 z 20.7.2004.

⁸⁴ Komunikat Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego „Globalny monitoring środowiska i bezpieczeństwa (GMES): od koncepcji do realizacji”, COM (2005) 565. GMES jest europejskim wkładem do Globalnej Sieci Systemów Obserwacji Ziemi (GEOSS).

⁸⁵ Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ustanowienia infrastruktury informacji przestrzennej we Wspólnocie (INSPIRE), COM (2004) 516 wersja ostateczna.

⁸⁶ Międzynarodowy Fundusz na rzecz Zwierząt (IFAW) – Wstępne komentarze dla zespołu ekspertów do spraw procesu polityki morskiej.

⁸⁷ <http://www.oceansatlas.org>

Informacje takie są nie tylko ważne dla nawigacji, ale mogą być również wykorzystywane do wykrywania działalności przestępczej: przemytu, handlu żywym towarem, działań terrorystycznych czy nielegalnych zrzutów ze statków.

Istnieje wiele różnych systemów śledzenia ruchu statków, stosowanych w poszczególnych portach, regionach wybrzeża i sektorach takich jak rybołówstwo, bezpieczeństwo i ochrona. Wymiana informacji związanych z bezpieczeństwem/ochroną na szczeblu europejskim odbywa się między właściwymi organami poprzez system SafeSeaNet⁸⁸ (opracowany przez Komisję i obsługiwany przez EMSA). Krajowe ośrodki monitoringu rybołówstwa rutynowo wysyłają informacje o pozycjach własnych statków do ośrodka monitoringu w państwach, na których wodach statki te połowią. Koordynacja działań państw członkowskich w tym zakresie powinna poprawić się po ustanowieniu w 2006 r. Wspólnotowej Agencji Kontroli Rybołówstwa w Vigo.

Na niedawnym posiedzeniu Podkomitetu ds. Radiokomunikacji oraz Poszukiwań i Ratownictwa (COMSAR) IMO uzgodniono, że ustanowienie systemów identyfikacji i śledzenia dalekiego zasięgu (LRIT) statków i ich pozycji przy wykorzystaniu danych satelitarnych może być zarządzane przez regionalne ośrodki danych. Na szczeblu UE taki system regionalny zostanie utworzony na podstawie istniejącego systemu SafeSeaNet.

Systemy te w coraz większym stopniu będą wykorzystywane zarówno przez wojskowych, jak i cywilnych użytkowników. Koncepcja polega na dążeniu do integracji istniejących systemów, umożliwiającej dostarczanie dla określonego odcinka wybrzeża informacji z różnych źródeł in situ w połączeniu z informacjami z nowych źródeł, takich jak Galileo i systemy obserwacyjne Ziemi z przestrzeni kosmicznej⁸⁹.

W wodach UE dodatkowym wymogiem będzie pełna kompatybilność różnych systemów i sektorów w państwach członkowskich. Systemy takie będą musiały zostać utworzone we współpracy z państwami sąsiadującymi z UE. Szczególnie istotne w tym kontekście są Rosja i nasi partnerzy w Europejskiej Strefie Ekonomicznej (EEA), Norwegia i Islandia. Jeśli chodzi o rejon Morza Śródziemnego, Rada Europejska w grudniu 2005 r. zwróciła się już z prośbą o przeprowadzenie wstępnych prac w związku z wspólnym systemem nadzoru, mającym służyć zwalczaniu nielegalnej imigracji.

W jaki sposób należy opracować europejski atlas mórz?

W jaki sposób można ustanowić, utrzymywać i finansować w zgodzie z zasadami zrównoważonego rozwoju Europejską Sieć Obserwacji i Danych Morskich?

Czy dla wód przybrzeżnych UE należy stworzyć sieć istniejących i przyszłych systemów śledzenia ruchu statków? Jakie źródła danych powinna ona wykorzystywać, jak należałoby ją scalić i komu powinna świadczyć usługi?

⁸⁸ <http://ec.europa.eu/idabc/en/document/2282/5637>

⁸⁹ Zob. przypis 63.

4.2. Planowanie przestrzenne na potrzeby rozwijającej się gospodarki morskiej

Ponieważ różne rodzaje działalności związanej z morzem nie przestają się rozwijać, będą one coraz bardziej konkurować o korzystanie z europejskich wód przybrzeżnych. Bez pewnej formy wstępnego planowania decyzje inwestycyjne będą utrudnione wskutek niepewności co do otrzymania pozwolenia na określony rodzaj działalności w danym miejscu. Komisja jest przekonana, że należy stworzyć system planowania przestrzennego dla działalności na wodach podlegających jurysdykcji lub kontroli państw członkowskich. Powinien on opierać się na podejściu ekosystemowym, określonym w strategii tematycznej dla środowiska morskiego, ale powinien także obejmować udzielanie zezwoleń, wspieranie różnych rodzajów działalności morskiej lub nakładanie na nie ograniczeń.

Potrzebna jest szeroka dyskusja na temat zasad, które powinny leżeć u podstaw takiego planowania. Niektóre państwa członkowskie mają już pewne doświadczenie w tej dziedzinie, a Kanada i Australia wprowadzają takie systemy. Wprawdzie decyzje dotyczące danej działalności powinny być podejmowane na szczeblu krajowym lub lokalnym, ale różne systemy będą musiały zawierać pewne wspólne elementy, aby zagwarantować, że decyzje dotyczące tych samych ekosystemów lub działalności transgranicznej, na przykład rurociągów i tras statków, będą podejmowane w spójny sposób.

Doświadczenia kanadyjskie pokazały dwa istotne aspekty tego problemu. Po pierwsze, takie systemy planowania powinny być opracowywane z udziałem wszystkich zainteresowanych stron. Po drugie, proces planowania jest politycznie łatwiejszy i ekonomicznie sprawniejszy, jeśli zastosuje się odpowiednie instrumenty zarządzania. Należą do nich systemy dostarczania wielu różnych danych przestrzennych, jak przedstawiono powyżej w punkcie 4.1, oceny skumulowanego oddziaływania na środowisko (EIA) i morskie obszary chronione (MPA).

Przyszła polityka morska musi tworzyć instrumenty i metody zapewniające spójność systemów lądowych i morskich, aby uniknąć podwajania przepisów lub przenoszenia na morze nierozwiązanych problemów planowania na lądzie. Jedną z koncepcji byłoby jak najściślejsze powiązanie tych samych zainteresowanych stron w procesie planowania na morzu i lądzie. Wspólna wizja w formie ogólnego planu zagospodarowania przestrzennego wybrzeża i obszarów morskich mogłaby zapewnić spójny zbiór celów i zasad prowadzonej polityki.

W miarę jak działalność gospodarcza przesuwa się coraz dalej w morze, w coraz większym stopniu prowadzona będzie na wodach, które są objęte prawem nieszkodliwego przepływu. UE i jej państwa członkowskie będą musiały przejść inicjatywę w zakresie opracowania wielostronnych zasad, pozwalających na pogodzenie tego prawa z koniecznością planowania przestrzennego na obszarach morskich.

Jakie zasady i mechanizmy powinny stanowić podstawę systemów planowania przestrzennego na morzu?

W jaki sposób można zapewnić kompatybilność planowania na morzu i lądzie?

4.3. Optymalne wykorzystywanie pomocy finansowej dla regionów wybrzeża

Regiony wybrzeża otrzymują finansowe wsparcie z kilku programów UE. Głównym źródłem jest polityka spójności, a mianowicie fundusze strukturalne (ERDF, ESF)⁹⁰ oraz fundusz spójności, którego celem jest zmniejszenie regionalnych nierówności. Pomoc ta może także uczynić regiony wybrzeża atrakcyjniejszymi dla firm przez spełnienie podstawowych wymogów poprawy warunków życia i pracy oraz stworzenie środowiska sprzyjającego inwestycjom.

W celu wyrównywania szans mniej rozwiniętych regionów, a także zwiększania konkurencyjności i zatrudnienia, ERDF zapewnia pomoc w zakresie badań naukowych, innowacji, technologii informatycznych, inżynierii finansowej i klastrów, a także transportu, energetyki oraz infrastruktury ochrony środowiska i usług. Promuje on także współpracę międzyregionalną. TEN-T zapewnia pomoc finansową dla portów, autostrad morskich i połączeń transportowych z portami.

Pomoc ta powinna być kontynuowana i przeznaczana na dalszy rozwój działań związanych z morskim dziedzictwem i na upowszechnianie sprawdzonych wzorców w zakresie zarządzania morzem.

Powinna także odzwierciedlać szczególną rolę, jaką odgrywają w kwestiach związanych z morzem najbardziej oddalone nadmorskie regiony. W regionach tych należy tworzyć gospodarkę rybacką zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju, użytkować bogactwo różnorodności biologicznej i tworzyć oparte na niej produkty, organizować zrównoważoną turystykę, udoskonalać połączenia telekomunikacyjne i energetyczne oraz rozwijać systemy planowania, dzięki którym można będzie zharmonizować wszystkie te działania.

ERDF oraz fundusz spójności mają do odegrania ważną rolę na tych obszarach Unii, które mają najmniejsze finansowe możliwości tworzenia nowych strategii morskich, w tym na niektórych terenach w nowych państwach członkowskich. Nowy Europejski Fundusz Rybołówstwa⁹¹ będzie także wspierać dziedziny działalności gospodarczej, które stanowią alternatywę dla rybołówstwa, takie jak „zielona turystyka”, jako element wspierania zrównoważonego rozwoju przybrzeżnych łowisk. Współpraca transgraniczna w ramach europejskiego instrumentu partnerstwa i sąsiedztwa⁹² będzie ułatwiać rozwiązywanie problemów wspólnych dla krajów leżących na tych samych morzach (np. Morze Bałtyckie, Śródziemne, Czarne).

Należy także rozważyć, czy mogłyby zostać udostępnione inne instrumenty finansowe UE, takie jak np. finansowanie przez Europejski Bank Inwestycyjny (EIB). Mogłyby one służyć inwestycjom w infrastrukturę, ułatwiającą zarówno planowanie przestrzenne (np. budowa nowych statków służących do mapowania lub zestawów czujników do zbierania danych), jak i wdrażanie strategii rozwoju biegunów konkurencyjności w regionach wybrzeża lub doskonalenie połączeń sieci przesyłających energię ze źródeł odnawialnych na morzu. Należy korzystać także z

⁹⁰ ERDF = Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego / ESF = Europejski Fundusz Społeczny.

⁹¹ Zob. przypis 54.

⁹² http://ec.europa.eu/world/enp/funding_en.htm

innych instrumentów finansowych, takich jak ESF,⁹³ EAFRD,⁹⁴ Program Ramowy RTD⁹⁵ i LIFE⁹⁶. Najlepsze wykorzystanie i tworzenie współdziałania między tymi wszystkimi instrumentami finansowymi wymaga zintegrowanego podejścia na szczeblu regionalnym.

Dane na temat pomocy finansowej na szczeblu całej UE lub państw członkowskich i jej rozdzielaniu na poszczególne rodzaje związanej z morzem działalności na obszarach nadbrzeżnych mogłyby być lepsze. Miałyby to duże znaczenie dla tworzenia polityki morskiej. Należy zastanowić się, w jaki sposób najlepiej wypełnić istniejącą lukę. W zielonej księdze w sprawie europejskiej inicjatywy na rzecz przejrzystości kwestię tę szczególnie podkreślono.

Należy się również zastanowić, w jaki sposób za pomocą instrumentów finansowych UE można wspierać cele nowej polityki morskiej UE. W tym kontekście należy przedyskutować, w jaki sposób obciążenia niektórych regionów wybrzeża lub państw członkowskich mogłyby znaleźć odbicie w rozkładzie środków przyznawanych regionom. Do takich obciążeń należą koszty związane z walką z nielegalną imigracją⁹⁷ i przestępczością związaną z morzem, bezpieczeństwem i ochroną statków, reagowaniem na zanieczyszczenia powodowane przez statki, ochroną przeciwpowodziową oraz koszty infrastruktury obsługującej unijny eksport i import odbywający się przez porty.

W jaki sposób instrumenty finansowe UE mogą najlepiej przyczynić się do osiągnięcia celów polityki morskiej?

Czy są potrzebne lepsze informacje na temat regionów nadbrzeżnych i gospodarki morskiej?

W jaki sposób polityka morska powinna zostać uwzględniona w dyskusjach dotyczących kolejnych ram finansowych dla UE?

5. ZARZĄDZANIE OBSZARAMI MORSKIMI

5.1. Kształtowanie polityki w ramach UE

Niezależnie od formy zarządzania zasobami oceanicznymi, należy brać pod uwagę reguły określone w traktacie w odniesieniu do dziedzin polityki i rozdziału kompetencji pomiędzy instytucje UE, państwa członkowskie, regiony i władze lokalne. Na tej podstawie i zgodnie z zasadą pomocniczości należy uwzględniać specyfikę sektorów i regionów.

⁹³ Rozporządzenie (WE) nr 1784/1999 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 lipca 1999 r. w sprawie w sprawie Europejskiego Funduszu Społecznego, Dz.U. L 213 z 13.8.1999.

⁹⁴ Rozporządzenie Rady (WE) nr 1698/2005 z dnia 20 września 2005 r. w sprawie wsparcia rozwoju obszarów wiejskich przez Europejski Fundusz Rolny na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich.

⁹⁵ <http://cordis.europa.eu>

⁹⁶ <http://ec.europa.eu/environment/life>

⁹⁷ Zob. też wniosek Komisji dotyczący decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej Fundusz Granic Zewnętrznych na lata 2007-2013 jako część programu ogólnego „Solidarność i zarządzanie przepływami migracyjnymi”, 2005/0047/COD, COM (2005) 123 wersja ostateczna/2, 2.5.2005.

Uniwersalna polityka morska UE powinna mieć na celu wzrost gospodarczy, jak również większą liczbę lepszych miejsc pracy, powinna zatem przyczyniać się do kształtowania silnej, rozwijającej się, konkurencyjnej i zrównoważonej gospodarki morskiej, pozostającej w harmonii ze środowiskiem morskim. Powinna pomagać w unikaniu i minimalizowaniu konfliktów dotyczących kwestii wykorzystania przestrzeni morskiej, a tam gdzie konflikty takie się pojawiają, powinna określać jasne i zatwierdzone sposoby ich rozwiązywania. Powinna dawać większe poczucie stabilności przemysłowi i innym zainteresowanym stronom, jak również być gwarantem skuteczniejszego podejścia do ochrony zasobów morskich. Europejski dialog społeczny w sektorach morskich ma w tym kontekście coraz większą rolę do odegrania. Komisja zachęca partnerów społecznych do wspólnej pracy na rzecz osiągnięcia takich wyników jak lepsze warunki pracy i perspektywy kariery zawodowej.

Wszystkie te elementy wymagają koordynacji i integracji polityk sektorowych. Wsparcie stanowią tu zobowiązania podjęte w 2002 r. na Światowym Szczycie Zrównoważonego Rozwoju⁹⁸, jak również postanowienia UNCLOS⁹⁹ (Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza). Ponadto postęp nauki i technologii umożliwia obecnie lepsze zrozumienie interakcji i relacji odnoszących się do morza i jego wykorzystania.

Rozwój technologii, w tym monitorowania i obserwacji mórz, sprzyja zintegrowanej obsłudze danych w stopniu niewyobrażalnym w przeszłości. Ekonomia skali wynikająca z rozwoju technologii jest najlepiej realizowana poprzez zintegrowane strategie polityczne. Co do wprowadzania w życie prawa morskiego, istnieją usprawnienia, które będą osiągnane poprzez skoordynowane wykorzystanie niewielkich, ale kosztownych zasobów państw członkowskich.

Można ustalić pewne ogólne zasady dotyczące kształtowania polityki morskiej, w tym planowania przestrzennego:

- w obliczu złożoności relacji, procedury powinny zapewniać integrację najlepszych dostępnych opinii technicznych i naukowych;
- biorąc pod uwagę trudności związane z egzekwowaniem przepisów na morzu, jak również to, że zainteresowane strony powinny całkowicie akceptować nałożone na nie ograniczenia, a także w celu zrozumienia efektów ubocznych planowanych działań dotyczących zainteresowanych stron, należy konsultować się ze wszystkimi zainteresowanymi stronami;
- kształtowanie polityki dotyczącej mórz i oceanów powinno podlegać intensywnej koordynacji w celu zapewnienia spójności sektorów, celów politycznych, geografii i polityki zewnętrznej UE. Należy określić instytucjonalne kompetencje i środki współdziałania, współpracy, koordynacji i integracji;
- uwzględnianie kwestii dotyczących morza, w odpowiednich przypadkach, powinno być promowane w politykach UE, przy zwróceniu szczególnej uwagi na spójność celów politycznych;

⁹⁸ http://www.un.org/esa/sustdev/documents/WSSD_POI_PD/English/POIToc.htm, para 30f

⁹⁹ Zob. przypis 29.

- kształtowanie polityki powinno obejmować wyznaczenie celów na podstawie których będą dokonywane oceny wyników i ciągłe doskonalenie polityki i jej wdrażania stosownie do wyników tych ocen.

W UE określone powyżej zasady mogą być wdrażane częściowo przez istniejące instytucje, w tym Komitet Ekonomiczno-Społeczny i Komitet Regionów. Jednak sektorowe organy doradcze ustanowione przez Radę (tzn. regionalne komitety doradcze w sektorze rybołówstwa¹⁰⁰) lub Komisję (komitety doradcze ds. przemysłu, sektorów i społeczeństwa obywatelskiego, naukowe komitety doradcze dla różnych sektorów¹⁰¹) będą musiały być uzupełnione o odpowiednie organy międzysektorowe.

Komisja podjęła już kroki w kierunku zwiększenia wewnętrznej koordynacji w kwestiach dotyczących mórz i oceanów, co powinno znaleźć odzwierciedlenie w przyszłości w jej wnioskach dotyczących polityki. Przykład struktury służącej integracji polityk można znaleźć na szczeblu ONZ, gdzie utworzono Biuro ONZ ds. Morza¹⁰² mające na celu sprawniejszą koordynację polityki dotyczącej morza w dwunastu różnych organizacjach Narodów Zjednoczonych.

W Komitecie Wojskowym UE trwają prace nad morskim wymiarem europejskiej polityki bezpieczeństwa i obrony (ESDP). Rada może również rozważyć możliwość utworzenia horyzontalnej grupy roboczej przy COMAR (Grupa Robocza ds. Prawa Morza), która zajmuje się problemami prawa międzynarodowego, aby wesprzeć pracę COREPER (Komitet Stałych Przedstawicieli państw członkowskich) w zakresie przygotowywania decyzji Rady dotyczących tematyki morskiej, które wymagają międzysektorowej dyskusji. Rada może także rozważyć, w jaki sposób najlepiej uwzględniać decyzje polityczne na wysokim szczeblu przy podejmowaniu decyzji dotyczących spraw morskich, biorąc pod uwagę sposób zorganizowania pracy siedmiu rad sektorowych nad przeglądem strategii zrównoważonego rozwoju¹⁰³. Parlament może chcieć rozważyć, w jaki sposób uwzględnić w swojej organizacji pracy konieczność bardziej zintegrowanego podejścia do decyzji w sprawach morskich.

Komisja zamierza przeprowadzić przegląd istniejącego prawodawstwa WE dotyczącego sektorów morskich i regionów nadmorskich¹⁰⁴ w celu zidentyfikowania możliwych sprzeczności politycznych lub potencjalnych współoddziaływań. Zachęca się zainteresowane podmioty, w tym partnerów społecznych, do określenia i przedstawienia swoich obaw i sugestii dotyczących ulepszeń w tej kwestii.

W swojej strategii tematycznej dla środowiska morskiego Komisja wskazała, że morskie planowanie przestrzenne powinno być wprowadzone do ekosystemów regionalnych. Komisja wezwała państwa członkowskie do opracowania odpowiednich procesów planistycznych. W tym celu, w odpowiednich przypadkach, państwa członkowskie powinny wykorzystywać organizacje regionalne, których

¹⁰⁰ Decyzja Rady z dnia 19 lipca 2004 r. ustanawiająca regionalne komitety doradcze w ramach wspólnej polityki rybołówstwa, WE i inne decyzje
http://ec.europa.eu/fisheries/doc_et_publ/factsheets/legal_texts/regl_en.htm#governance.

¹⁰¹ http://ec.europa.eu/secretariat_general/regexp/index.cfm?lang=EN.

¹⁰² <http://www.oceansatlas.org>

¹⁰³ Zob. przypis 1.

¹⁰⁴ „Tabela istniejącego prawodawstwa”.

działalność ma wpływ na działania związane z morzem, takie jak HELCOM¹⁰⁵ (Komisja Helsińska) dla Bałtyku, OSPAR¹⁰⁶ (Konwencja Oslo-Paryż) dla Północno-Wschodniego Atlantyku, UN-MAP¹⁰⁷ (Program Narodów Zjednoczonych ds. Ochrony Środowiska – Śródziemnomorski Plan Działań), i proces barceloński¹⁰⁸ dla Morza Śródziemnego, jak również regionalne i międzynarodowe organizacje rybołówstwa.

Jedną z możliwości byłoby określenie procedur z zastosowaniem planowania wstępnego, zdefiniowanie działań, które następnie musiałyby być przełożone na formę prawną przez właściwe władze na szczeblu UE, krajowym czy też lokalnym. Tak więc wpływ wstępnego planowania zależałby od jego podstaw prawnych, w szczególności od stopnia, w jakim oparte byłoby ono na konsensie uczestniczących państw, stopnia zaangażowania zainteresowanych stron, jakości jego naukowego wkładu i przejrzystości procedur.

Rolą UE w takim procesie planowania byłoby opracowanie parametrów, określenie geograficznego zakresu uczestniczących regionów (tak jak to już zrobiono w strategii tematycznej), jak też elementów planowania, które leżą we wspólnym interesie. Przykładem tego są sieci transeuropejskie, definicja stref zamkniętych dla niektórych rodzajów działalności w ramach wspólnej polityki rybołówstwa i przepisów UE w zakresie ochrony środowiska. Najważniejsze jest chyba to, że UE dostarczyłaby narzędzi zapewniających działanie tych procedur. Szczegółowe planowanie pozostawałoby całkowicie w gestii władz państw członkowskich, gdyż Komisja ograniczyłaby się tylko do monitorowania zgodności z zasadami ustalonymi we wspólnym interesie. W procesie tym państwa członkowskie powinny również współpracować z zainteresowanymi krajami trzecimi.

W zarządzaniu obszarami morskimi należy wykorzystywać doświadczenie nabyte w polityce regionalnej przy koordynowaniu polityki sektorowej, współpracy, wymianie sprawdzonych wzorców i partnerstwie obejmującym wszystkie zainteresowane strony.

Coroczna konferencja na temat sprawdzonych wzorców w zarządzaniu obszarami morskimi może służyć integracji przedstawicieli władz różnego szczebla i zainteresowanych podmiotów.

***W jaki sposób można wdrożyć w UE zintegrowane podejście do kwestii morskich?
Jakie zasady powinny stanowić jego podstawę?***

Czy powinny być organizowane coroczne konferencje na temat sprawdzonych wzorców w zarządzaniu obszarami morskimi?

5.2. Działania władz na obszarach morskich

Stopień integracji funkcji rządowych dotyczących wód terytorialnych i wyłącznych stref ekonomicznych (EEZ) różni się pomiędzy państwami członkowskimi. W

¹⁰⁵ <http://www.helcom.fi/>

¹⁰⁶ <http://www.ospar.org/>

¹⁰⁷ <http://www.unepmap.org>

¹⁰⁸ http://ec.europa.eu/external_relations/euromed/

niektórych przypadkach, indywidualny organ władzy (straż przybrzeżna, policja lub siły zbrojne) jest odpowiedzialny za prawie wszystkie funkcje. W innych państwach akcje poszukiwawczo-ratownicze, kontrola celna, kontrola graniczna, inspekcja rybołówstwa i kontrole w zakresie ochrony środowiska powierzane są różnym organom władzy, posługującym się różnymi instrumentami.

Zwiększenie koordynacji tych działań, jak również działań państw członkowskich, mogłoby pomóc w dalszej integracji i sprzyjać większej skuteczności.

W UE istnieją już przykłady bardziej zintegrowanego geograficznie podejścia. Agencje UE powstały w takich obszarach jak bezpieczeństwo morskie (EMSA – Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego), kontrola granic zewnętrznych (FRONTEX – Europejska Agencja Zarządzania Współpracą Operacyjną na Zewnętrznych Granicach Państw Członkowskich Unii Europejskiej)¹⁰⁹ i kontrola rybołówstwa. Prawodawstwo przyjęte w tych sektorach zachęca państwa członkowskie do współpracy w niektórych działaniach kontrolnych i egzekucyjnych. Pomiedzy państwami członkowskimi oraz agencjami UE istnieje współpraca. W sprawach celnych propozycje stworzenia elektronicznego środowiska celnego i zmodernizowanego kodeksu celnego zachęca do dalszej integracji. Istnieją oznaki coraz większej użyteczności współpracy i integracji działań UE i państw członkowskich ponad granicami i sektorami, w tym również w zarządzaniu wodami terytorialnymi i wyłącznymi strefami ekonomicznymi. Można również rozważyć rozszerzenie tego podejścia na inne obszary (kontrola celna i bezpieczeństwo towarów sprowadzanych do UE).

Jeśli chodzi o zapobieganie zanieczyszczeniom morskim, Parlament Europejski i Rada powołały się na stworzenie współdziałania pomiędzy organami egzekucyjnymi. Zwrócono się do Komisji o przedłożenie do końca 2006 roku studium wykonalności dotyczącego europejskiej straży przybrzeżnej¹¹⁰.

Sytuacja na morzach wydaje się zmierzać w kierunku „wspólnej przestrzeni morskiej UE”, rządzonej tymi samymi regułami dotyczącymi bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Mogłoby to doprowadzić do zwiększonej efektywności w zarządzaniu wodami terytorialnymi i wyłącznymi strefami ekonomicznymi przez państwa członkowskie i sprawić, że żegluga przybrzeżna znalazłaby się w tej samej sytuacji, co transport lądowy między państwami członkowskimi. Miałoby to konsekwencje dla kabotażu w ramach międzynarodowych negocjacji handlowych.

Państwa członkowskie nie mają już innej możliwości - przy realizacji niektórych unijnych i ponadgranicznych celów muszą ze sobą współpracować. Znacząca jest ekonomia skali, która staje się możliwa poprzez powierzanie przedstawicielom władz zróżnicowanych obowiązków i wykorzystanie aktywów do zróżnicowanych celów. Niektóre państwa członkowskie wyznaczyły wspólne ośrodki koordynacyjne lub przydzieliły obowiązki jednemu organowi władzy, umożliwiając korzystanie z aktywów podlegającym różnym organom władzy. Na przykład we francuskim

¹⁰⁹ http://europa.eu.int/agencies/community_agencies/frontex/index_en.htm

¹¹⁰ Artykuł 11 dyrektywy 2005/35/EC Parlamentu i Rady Europejskiej w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa, Dz.U. L 255/11 z 30.9.2005. Zobacz również rezolucję Komitetu Tymczasowego dotyczącą poprawy bezpieczeństwa na morzu, P5_TA-PROV (2004)0350, 2004

systemie prefektów morskich pojedynczy organ władzy podlegający premierowi ponosi całkowitą odpowiedzialność za wszystkie działania władz na określonym obszarze wód przybrzeżnych.

Holenderska Straż Przybrzeżna jest przykładem innego rodzaju integracji, w której jeden organ władzy dysponuje drogiem wyposażeniem koniecznym do zarządzania wodami przybrzeżnymi, takim jak okręty lub statki powietrzne, i udostępnia te aktywa lub świadczy usługi innym organom na życzenie. Wskazuje to, że może istnieć pożyteczna ekonomia skali, osiągnięta dzięki wspólnemu działaniu i wspólnemu dysponowaniu środkami.

Potencjalna ekonomia skali na poziomie UE jest znacznie większa. Państwa członkowskie już to uznały, tworząc całą grupę agencji UE. Rosnąca konieczność identyfikowania, zatrzymywania i osądzania osób zaangażowanych w przemyt, handel ludźmi, nielegalne rybołówstwo, nielegalną imigrację i terroryzm wskazują na pilną konieczność koordynacji istniejących krajowych zasobów i wspólne nabycie nowych. Ocena Agencji FRONTEX pozwoli ustalić, czy agencja ta powinna ściślej współpracować ze służbami celnymi i innymi organami władzy w sprawach bezpieczeństwa dotyczących towarów.

Konwergencja technologii cywilnych i wojskowych, w szczególności przy prowadzeniu obserwacji morza, powinna również pomóc zredukować podwajanie zasobów.

Warto również ponownie zbadać możliwość udostępnienia funduszy na działania kontrolne w tych państwach członkowskich, które stanowią najważniejsze „furtki” dla rynku wewnętrznego. Obecny system nie odzwierciedla niewspółmiernego obciążenia niektórych państw członkowskich w zakresie kontroli granicznych, np. w rejonie Morza Śródziemnego¹¹¹.

W jaki sposób UE może pomóc w rozwoju większej spójności, efektywności kosztów i koordynacji działań rządowych na wodach przybrzeżnych UE?

Czy powinna powstać straż przybrzeżna UE? Jaki mogłaby mieć cel i funkcje?

Dla jakich innych działań należy stworzyć „wspólną europejską przestrzeń morską”?

5.3. Międzynarodowe zasady działań globalnych

W znacznej części polityka morska, szczególnie w odniesieniu do działań transgranicznych, jest najlepiej regulowana międzynarodowymi zasadami. Zatem jeśli UE wprowadzi nowe koncepcje w polityce morskiej, będzie chciała podzielić się nimi ze społecznością międzynarodową. Tam, gdzie UE widzi konieczność nowych międzynarodowych zasad, będzie się przyczyniać do ich wprowadzenia. W przypadku niektórych krajów trzecich, które nie dysponują możliwościami i skuteczną administracją, aby stosować zasady uzgodnione na arenie międzynarodowej, UE spróbuje wykorzystać swoje polityczne wpływy do

¹¹¹ Zob. przypis 96.

propagowania norm międzynarodowych, w tym poprzez polityczny dialog z tymi państwami.

WE może zapewnić szybką ratyfikację międzynarodowych konwencji¹¹², do których przystąpiła. W sprawach podlegających jej kompetencjom, a w szczególności w kontekście umów mieszanych, WE może regulować przygotowania do przystąpienia państw członkowskich.

Skoro UE może przyczyniać się do skuteczniejszego wdrażania międzynarodowych instrumentów, powinna kłaść szczególny nacisk na wykorzystywanie swojej polityki zewnętrznej w celu wyrównania szans i zapewnienia uczciwej konkurencji podmiotom gospodarczym. Komisja zamierza przeanalizować, w jaki sposób wykorzystać do tego celu różne narzędzia polityki zewnętrznej.

Europejskie stocznie, podlegające dyscyplinie nałożonej przez WE w zakresie przyznawania pomocy państwa¹¹³, stawały w obliczu nieuczciwej konkurencji ze strony wielu krajów Azji, gdyż przepisy Światowej Organizacji Handlu (WTO) lub Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD) nie zostały wdrożone. Z tego względu ważne jest wykorzystanie antydumpingowych zasad Światowej Organizacji Handlu w możliwie jak największym stopniu¹¹⁴.

Obecne negocjacje Światowej Organizacji Handlu, podlegające dauhańskiej rundzie rozwoju (DDA), a dotyczące usług (GATS – Układ Ogólny w Sprawie Handlu Usługami) stanowią główny instrument osiągnięcia niedyskryminacyjnego dostępu do rynku przez unijnych operatorów usług morskich. Negocjacje te powinny opierać się na tym, co już osiągnięto w tym sektorze w trakcie rundy urugwajskiej w sprawie modelowego harmonogramu dla usług w transporcie morskim, włączając w to niedyskryminacyjny dostęp rynkowy w dziedzinie międzynarodowego transportu morskiego oraz dostęp i świadczenie pomocniczych usług morskich, a także niedyskryminacyjne korzystanie z serwisów portowych. Jest to szczególnie ważne, ponieważ negocjacje w sprawie transportu morskiego zostały zawieszono po rundzie urugwajskiej i że w tamtym czasie nie znaleziono jeszcze dla tego sektora odpowiedniego rozwiązania w ramach Światowej Organizacji Handlu.

Instrumenty rozwoju i współpracy mogłyby ułatwić przejmowanie przez kraje trzecie wszelkich sprawdzonych wzorców w zarządzaniu morzem, które opracowano w UE. Dobrym przykładem jest postępowanie w systemach państwowych inspekcji bander i portów, które muszą być jak najsprawniejsze¹¹⁵, jeśli międzynarodowe zasady transportu morskiego i rybołówstwa mają być skuteczne. Zintegrowane zarządzanie strefą przybrzeżną i zrównoważone zarządzanie wodami przybrzeżnymi stają się coraz istotniejsze dla likwidowania ubóstwa w krajach trzecich, a w ramach tego zarządzania można wykorzystywać europejską wiedzę specjalistyczną i pomoc.

¹¹² Zob. dokument roboczy – tabela umów międzynarodowych.

¹¹³ http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/aid3.html#G.

¹¹⁴ CESA (Komitet Związkowy Stoczniovców UE), wkład do zielonej księgi.

¹¹⁵ Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącej kontroli statków przez państwo portu, część trzecia pakietu środków prawnych na rzecz bezpieczeństwa na morzu w Unii Europejskiej (patrz przypis 20).

Stosowanie i egzekwowanie zasad ustalonych w związku z UNCLOS (Konwencja ONZ o prawie morza) może być skuteczniejsze dzięki systematycznemu wprowadzaniu w umowach odesłań do Międzynarodowego Trybunału Prawa Morza, lub, w odpowiednich przypadkach, do innych form arbitrażu w przypadku wszelkich sporów, które nie mogą być rozstrzygnięte na drodze dyplomatycznych konsultacji.

W przypadku tworzenia zasad w kontekście wielostronnym UE powinna dążyć do spójności, przejrzystości, skuteczności i prostoty zasad odnoszących się do mórz i oceanów. Wspólnota Europejska i jej państwa członkowskie są stronami Konwencji ONZ o prawie morza UNCLOS. UE ma więc dobrą pozycję, aby wspierać budowanie konsensu w wielu ważnych kwestiach. Stopniowy wzrost roli UE sprawia, że międzynarodowe umowy i organizacje są skuteczniejsze i muszą opierać się na solidnym wsparciu ze strony państw członkowskich. WE i jej państwa członkowskie już wnoszą istotny wkład we wdrażanie, zarówno w skali globalnej, jak i UE, środków uzgodnionych w ramach 12 podorganizacji ONZ i innych międzynarodowych for zajmujących się sprawami mórz i oceanów. Status WE na tych forach powinien odzwierciedlać tę rolę, co obecnie nie zawsze ma miejsce. Rola i status UE w międzynarodowych organizacjach zajmujących się gospodarką morską wymaga zmiany, bowiem w wielu przypadkach rozpatrywane kwestie podlegają wyłącznym kompetencjom Wspólnoty. Sprawa członkostwa Wspólnoty w IMO (Międzynarodowa Organizacja Morska) musi zostać rozpatrzona na podstawie odpowiedniego zalecenia Komisji z 2002 r¹¹⁶.

Rozdział ról między Komisją, Prezydencją i państwami członkowskimi musi być dostosowany do danej sytuacji. Tam, gdzie jest to możliwe, należy przyjąć sprawdzone wzorce opracowane w odniesieniu do for, na których status WE jest w dużym stopniu spójny z jej kompetencjami (np. Światowa Organizacja Handlu, FAO, regionalne organizacje rybołówstwa). Aby zapewnić podstawy dalszych działań w tym kierunku, Komisja zamierza przeprowadzić analizę obecnej sytuacji i możliwości na przyszłość w odniesieniu do międzynarodowych umów i organizacji w dziedzinie polityki morskiej.

Należy opracować system prawny dotyczący morza oparty na Konwencji ONZ o prawie morza (UNCLOS) tak, aby odpowiadał nowym wyzwaniom. Wymogi UNCLOS dotyczące wyłącznych stref ekonomicznych (EEZ) i międzynarodowych cieśnin utrudniają krajom nadmorskim jurysdykcję nad okrętami tranzytowymi, mimo że jakikolwiek wypadek, w wyniku którego następuje zanieczyszczenie w tych strefach, powoduje natychmiastowe zagrożenie dla tych krajów. Kraje nadmorskie mają przez to trudności w spełnianiu ogólnych zobowiązań (ustanowionych przez UNCLOS) w zakresie ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami.

Ochrona środowiska morskiego i różnorodności biologicznej w wodach poza jurysdykcją krajową stała się priorytetem dla wspólnoty międzynarodowej. W tym kontekście relacje pomiędzy UNCLOS a Konwencją w sprawie różnorodności biologicznej wymagają wyjaśnienia. WE i jej państwa członkowskie powinny aktywnie uczestniczyć w przygotowywaniu globalnej oceny środowiska morskiego w ramach ONZ¹¹⁷.

¹¹⁶ SEC (2002) 381 wersja ostateczna z 9.4.2002.

¹¹⁷ http://www.un.org/Depts/los/global_reporting/global_reporting.htm.

W odniesieniu do eksploatacji głębinowych zasobów genetycznych, UE będzie musiała zająć stanowisko dotyczące wsparcia dla międzynarodowego systemu nadzoru opartego o podział zysków¹¹⁸.

W kontekście istniejącego zakazu eksportu niebezpiecznych odpadów do krajów nie należących do OECD, transfer okrętów pod banderą UE do Azji Południowej w celu ich demontażu budzi poważne obawy i może naruszać obowiązujący zakaz eksportu niebezpiecznych odpadów. W związku z tym należy zająć się kwestią demontażu okrętów. Obecnie demontaż ten odbywa się w złych warunkach, powodując zanieczyszczenie gleby i wody, jak również stwarzając zagrożenie dla życia i zdrowia pracowników. Przyszła unijna polityka morska powinna wspierać inicjatywy na szczeblu międzynarodowym służące osiągnięciu wiążących minimalnych norm w recyklingu statków i promować utworzenie zaplecza do czystego recyklingu.

Transport morski nadal zajmuje ważne miejsce w programie tworzenia wielostronnego prawodawstwa, a w szczególności środki zachęcające państwa bandery do wywiązywania się z obowiązków. W Konwencji ONZ o prawie morza istnieje wyraźne odniesienie do obowiązków państwa bandery, mówiące o skutecznej jurysdykcji i kontroli w sprawach administracyjnych, technicznych jak i społecznych nad statkami pływającymi pod ich banderą. Konwencja ONZ z 1986 r. w sprawie wymagań dotyczących rejestracji okrętów, zawierająca definicję „prawdziwego związku” pomiędzy państwem bandery a statkiem, nigdy jednak nie weszła w życie. Zgromadzenie Ogólne ONZ zwróciło się do IMO o zbadanie tej kwestii, obejmujące potencjalne konsekwencje niestosowania się do zobowiązań państw bandery, zawartych w adekwatnych instrumentach międzynarodowych¹¹⁹. Komisja oczekuje wyników tych badań i będzie dążyć do szybkiego ich zakończenia.

Wyjątki od zasady wyłącznej jurysdykcji państwa bandery nad swoimi okrętami lub metody łagodzenia lub uzupełnienia tej zasady powinny być w dalszym ciągu analizowane. Na przykład wzajemne oddelegowanie lub pełnomocnictwo do przeprowadzania inspekcji jest jednym ze sposobów skuteczniejszego zwalczania handlu narkotykami, ludźmi, bronią masowego rażenia lub działań powodujących zanieczyszczenie środowiska. Różne państwa członkowskie UE zawarły z krajami trzecimi dwustronne umowy dotyczące prawa wchodzenia na pokład. Skoordynowane podejście państw członkowskich UE do takich inicjatyw wydaje się bardzo pożądane. Z uwagi na wysokie koszty operacji na morzu, ważny jest też podział pracy pomiędzy państwami członkowskimi, w tym ich flotami, w zakresie egzekwowania takich zasad.

Delikatność kwestii związanych z „prawdziwym związkiem” w kontekście żeglugi nie powinien uniemożliwiać postępu w rybołówstwie. Wspólnota międzynarodowa uznała, że zajęcie się tym problemem jest bardzo ważnym elementem walki z szeroko rozpowszechnionymi praktykami nielegalnych, nieudokumentowanych i nieuregulowanych połowów (IUU)¹²⁰. Wspólnota udziela państwom i regionom rozwijającym się pomocy w zwalczaniu połowów IUU poprzez finansowanie, objęte

¹¹⁸ Patrz dokument roboczy – Refleksje nad zarządzaniem zasobami genetycznymi na obszarach poza krajową jurysdykcją

¹¹⁹ UNGA, rezolucja 58/240, 2003.

¹²⁰ Raport z 26. sesji Komitetu FAO ds. Rybołówstwa, Rzym, 7/11.3.2005.

umowami o rybołówstwie i umowie z Cotonou¹²¹. Pomoc ta powinna być kontynuowana.

Znaczący wkład do rozwiązania tych problemów wniósł Zespół ds. Operacji na Otwartym Morzu w Paryżu¹²². Komisja będzie kontynuować wspieranie tych działań i zaoferuje pomoc przy tworzeniu sieci monitorowania, kontroli i nadzoru działań związanych z rybołówstwem w ramach nowej Wspólnotowej Agencji Kontroli Rybołówstwa¹²³. W takim kontekście systemy śledzenia działań i identyfikacji statków zostałyby wzmocnione w skali globalnej. Zakres działalności regionalnych organizacji ds. zarządzania rybołówstwem może być rozszerzony zarówno geograficznie, jak i o gatunki ryb w celu wyeliminowania nieuregulowanych połowów.

Należy zająć się również innymi formami nielegalnej działalności, takimi jak piractwo. W 2004 r. prawie 20 % wszystkich statków zaatakowanych przez piratów i uzbrojonych złodziei pływało pod banderą UE. Podjęto starania, aby zwalczyć piractwo, zarówno na szczeblu międzynarodowym (IMO) jak i regionalnym (w szczególności przez państwa przybrzeżne Cieśniny Malakka). Mając na uwadze wzrastającą zależność Europy od importu i eksportu drogą morską, jak również to, że Europa zdominowała żeglugę światową, rozważania dotyczące przyszłej strategii dla europejskich marynarek wojennych powinny uwzględniać ich rolę w zapobieganiu i zwalczaniu piractwa. Inne instrumenty, np. określone środki pomocowe dla państw przybrzeżnych przeznaczone na walkę z tym problemem, powinny być rozpatrywane w zgodzie z krajowymi strategiami rozwoju uzgodnionymi z UE.

W jaki najlepszy sposób UE może wzmocnić swoją pozycję na międzynarodowych forach?

Czy Wspólnota Europejska powinna zostać członkiem większej liczby wielostronnych organizacji morskich?

Jakie działania powinna podjąć UE, aby zwiększyć międzynarodowe wysiłki w celu wyeliminowania nielegalnych, nieudokumentowanych i nieuregulowanych połowów (IUU)?

W jaki sposób zewnętrzna polityka UE może być wykorzystywana do promowania wyrównywania szans w globalnej gospodarce morskiej oraz przyjmowania zrównoważonych strategii morskich i procedur przez kraje trzecie?

5.4. Uwzględnianie realiów geograficznych

Europejska polityka morska wymaga ogólnych ram, które przedstawiono w niniejszym dokumencie, ale jej wdrożenie będzie musiało uwzględniać realia geograficznego położenia Europy. Na przykład zamorskie terytoria państw członkowskich UE nadają europejskiej polityce morskiej światowy wymiar.

¹²¹ http://ec.europa.eu/development/body/cotonou/index_en.htm.

¹²² <http://www.high-seas.org/>

¹²³ http://ec.europa.eu/fisheries/agency/index_en.htm

Europejska polityka sąsiedztwa¹²⁴ obejmuje regularny dialog z krajami partnerskimi, także na temat problemów związanych z morzem.

Ekologiczna charakterystyka europejskich wód przybrzeżnych oraz struktura i intensywność działań związanych z morzem prowadzonych na ich terytorium różnią się znacząco między Morzem Bałtyckim, Śródziemnym, Atlantykiem i Morzem Północnym a Morzem Czarnym. To ostatnie stanie się częścią unijnych wód przybrzeżnych wraz z przystąpieniem Rumunii i Bułgarii do UE. Bałtyk jest płytki i ma wąskie połączenie z Atlantykiem oraz minimalne pływy. Morze Śródziemne jest znacznie głębsze, ale wymiana wody z Atlantykiem również jest minimalna. Wody Morza Czarnego, które jest głębokie, są jednakże w znacznym stopniu pozbawione tlenu, który jest konieczny dla dynamicznie funkcjonującego ekosystemu. Linia brzegowa Morza Północnego i Atlantyku charakteryzuje się silnymi prądami oraz dużymi zmianami pływowymi.

Turystyka przybrzeżna w tych obszarach jest bardzo zróżnicowana, podobnie jak klimat. W Morzu Śródziemnym żyje tuńczyk, natomiast w Morzu Północnym - śledź. Płytki Bałtyk sprzyja pozyskiwaniu energii wiatru na morzu, ogromny i niespokojny Atlantyk odznacza się dużą różnorodnością biologiczną, także na rafach koralowych zimnych wód oraz przy ujściach hydrotermalnych; ma również większy potencjał pod względem energii fal. Morze Śródziemne jest częścią wielkiej drogi morskiej między Azją Południowo-Wschodnią a Europą poprzez Kanał Sueski. Bałtyk stanowi drogę morską dla tankowców rosyjskich transportujących ropę i gaz do Europy oraz Ameryki Północnej. Kanał La Manche jest główną drogą morską na świecie oraz strategiczną europejską strefą ekonomiczną.

Z tych oraz innych powodów w strategii tematycznej dla środowiska morskiego zaproponowano, aby zarządzanie oparte na ekosystemach opierało się na planowaniu regionalnym. Z przyczyn ekologicznych i ekonomicznych rodzaj planowania przestrzennego opisany w rozdziale IV musi być wdrożony dla każdego z tych regionów osobno.

Wdrażanie polityki musi również uwzględniać realia polityczne. Obserwacja zewnętrznych granic morskich pod kątem napływu nielegalnych imigrantów jest bardziej potrzebna i bardziej kosztowna na Morzu Śródziemnym niż gdzie indziej.

Dostęp do Morza Śródziemnego ma wiele krajów trzecich, a do Bałtyku – jeden duży kraj, w którym zachodzą zmiany – Rosja. Należy szczególnie podkreślić znaczenie rosyjskich działań oraz interesów związanych z morzem.

Wielostronna współpraca między krajami nadbałtyckimi odbywa się w ramach Konferencji Współpracy Służb Granicznych Morza Bałtyckiego. Stworzenie konferencji Morza Śródziemnego, według modelu dla regionu Morza Bałtyckiego, można by uznać za wskazane na podstawie analizy wykonalności w zakresie kontroli unijnych granic morskich¹²⁵.

Współpraca z Norwegią i Islandią, członkami Schengen, powinna obejmować działania morskie mające wpływ na północno-wschodnią część Atlantyku. Zarówno

¹²⁴

http://ec.europa.eu/world/enp/index_en.htm

¹²⁵

Dokument Rady 11490/1/03 REV 1, 2003 r.

Norwegia, jak UE mają interesy w takich rejonach, jak Morze Barentsa oraz wody wokół Svalbardu.

Na Morzu Śródziemnym sytuacja w związku z deklaracjami o wyłącznych strefach ekonomicznych (EEZ) lub strefach ochronnych łowisk (FPZ) jest niespójna. W zakresie rybołówstwa uzgodniono jednak, że lepsze zarządzanie morskie wymaga efektywnej jurysdykcji krajów przybrzeżnych nad ich wodami, przy jednoczesnej koordynacji działań¹²⁶. UE mogłaby zainicjować wysiłki dyplomatyczne w zakresie promocji takiego skoordynowanego podejścia do obszarów morskich w rejonie Morza Śródziemnego. W ramach procesu barcelońskiego oraz polityki sąsiedztwa dla krajów śródziemnomorskich, należy rozważyć organizację konferencji międzysektorowej poświęconej tym problemom.

Instrumenty polityki rozwoju UE będą nadal stosowane do wspierania zrównoważonego rozwoju sektorów morskich w nadmorskich i wyspiarskich krajach rozwijających się. Szczególną uwagę poświęca się i będzie się poświęcać działaniom promującym prawidłowe zarządzanie rybołówstwem oraz innymi zasobami morskimi, ochronę wrażliwych siedlisk morskich oraz zarządzanie strefami przybrzeżnymi (np. wspieranie zrównoważonej turystyki).

Wraz z rozwojem polityki morskiej UE, zaistnieje konieczność przeprowadzenia analiz regionalnych, identyfikujących inicjatywy, które należy podjąć wobec sąsiadów Europy, czy to zbiorowo, czy to indywidualnie. Powinno się przy tym należycie uwzględnić prace istniejących organizacji.

Które specyficzne dla regionów elementy należy uwzględnić w polityce morskiej UE?

Jak należy zintegrować gospodarkę morską z polityką rozwoju i sąsiedztwa UE?

6. PRZYWRACANIE EUROPEJSKIEGO DZIEDZICTWA MORSKIEGO I KULTYWOWANIE MORSKIEJ TOŻSAMOŚCI EUROPY

Mieszkańcy Europy dorastali na opowieściach o wielkich odkrywcach, którzy jako pierwsi pomogli zrozumieć nam, że kula ziemską jest okrągła i poprawnie umiejscowić na niej poszczególne kontynenty. Wiele osób lubi spędzać wakacje na wybrzeżu, w gwarych portach rybackich, spożywać owoce morza w portowych restauracjach i spacerować brzegiem morza obserwując spienione fale. Niektórzy spędzają czas odwiedzając kolonie ptaków morskich lub obserwując wieloryby, albo czekając, aż ryba połknie przynętę. Inni spędzają wolny czas restaurując stare drewniane łodzie i żeglując na nich. Jeszcze inni oglądają w telewizji lub w kinie filmy dokumentalne o delfinach lub pingwinach. Niektórzy pracują w morskich agencjach ubezpieczeniowych, jako rybacy, kapitanowie portów, w biurach turystycznych nadmorskich miast.

¹²⁶ Konferencja ministerialna w sprawie zrównoważonego rozwoju rybołówstwa na Morzu Śródziemnym, Wenecja, 25-26/11.2003, http://ec.europa.eu/fisheries/news_corner/autres/conf_med03_en.htm.

Ale ilu z nich zdaje sobie sprawę, że ich działania są ze sobą powiązane? Ilu z nich uświadamia sobie, że są obywatelami morskiej Europy? Dyskusje przeprowadzone z myślą o niniejszej zielonej księdze dowodzą, że takich osób jest zbyt mało.

Nie jest to zaskoczeniem. Oceanaria pozwalają dostrzec piękno i wspaniałość podwodnego życia, ale niewielu udaje się skutecznie wyjaśnić, jak delikatne są morza, jakie działania mogą im zagrażać oraz jakie wysiłki są podejmowane dla ich ochrony. Muzea morskie mogą pomóc zrozumieć przeszłe dokonania, ale trudniej przekazać w nich sens zaawansowanej technologii, która jest charakterystyczna dla dzisiejszych działań związanych z morzem. Stowarzyszenia, których celem jest utrzymanie tradycji, nie zawsze łączą ją z komercyjną teraźniejszością i nie zwracają uwagi na ekscytujący potencjał oceanów. Komisja sądzi, że można wiele zyskać rozwijając poczucie wspólnej tożsamości u wszystkich, którzy żyją z morza, lub których jakość życia jest w znacznym stopniu od niego uzależniona. Może to sprzyjać zrozumieniu zachodzących tu zależności oraz znaczenia mórz dla ludzkiego życia.

Może to również prowadzić do lepszego zrozumienia znaczenia oceanów oraz wpływu działań związanych z morzem na naszą gospodarkę i dobrobyt. Skutkiem tego może być przychylniejsze postrzeganie działań związanych z morzem, docenienie ich potencjału oraz większe zainteresowanie wyborem kariery z nimi związanej. Nie jest to błahy problem. Wszystkie sektory morskie muszą przyciągać najlepszych kandydatów. Dowody nie poparte naukowymi obserwacjami pokazują, że wizerunek środowiska zawodowego związanego z morzem jest niejasny i często negatywny. Warunki na pokładach statków rybackich i statkach towarowych są postrzegane jako ciężkie.

Na ogólny wizerunek transportu morskiego ogromny wpływ miała opinia publiczna negatywnie nastawiona w związku z wypadkami, podczas których dochodziło do wycieku ropy naftowej. Znacząca poprawa bezpieczeństwa ledwie została zauważona. Istnieje zatem konieczność lepszego informowania opinii publicznej o kwestiach morskich.

Poczucie wspólnej tożsamości może stać się ważnym skutkiem ubocznym wspólnego udziału zainteresowanych stron w procesach planowania działań związanych z morzem. Wykształceniu tego poczucia może również sprzyjać sektor prywatny i rząd. Stowarzyszenia w poszczególnych sektorach, które organizują coroczne ceremonie wręczania nagród za tworzenie sprawdzonych wzorców, mogą zapraszać na nie przedstawicieli innych sektorów. Firmy zajmujące się przewozami morskimi mogą sponsorować takie działania jak Jubilee Sailing Trust¹²⁷. Producenci sprzętu morskiego mogą pomagać muzeom nawiązywać w swoich wystawach do współczesnej technologii. Tradycyjną kulturę rybołówstwa można połączyć z rozwojem turystyki. Komisja pragnęłaby zobaczyć więcej takich powiązań, które jej zdaniem leżą w interesie wszystkich sektorów morskich.

UE mogłaby ustanowić nagrody za sprawdzone wzorce w urzeczywistnieniu koncepcji zintegrowanej wizji działań związanych z morzem, z oddzielnymi kategoriami dla firm, organizacji pozarządowych, władz lokalnych oraz instytucji

¹²⁷

<http://www.jst.org.uk/>

edukacyjnych. Jak uważa organizacja European Maritime Heritage, UE powinna, podczas analizy legislacyjnych przeszkód na drodze do osiągnięcia celów związanych z działaniami morskimi, zwracać uwagę na te przeszkody, które utrudniają propagowanie różnych aspektów dziedzictwa morskiego i tożsamości¹²⁸. Może ona wykorzystać fundusze unijne dla wsparcia regionów nadmorskich w budowie instytucji koniecznych dla zachowania ich morskiego dziedzictwa.

Częścią banku danych „Atlasu mórz UE” powinien być wykaz podwodnych terenów wykopaliskowych. Sam atlas stanowiłby ważne narzędzie edukacyjne dla szkół i uniwersytetów, jak również prywatnych inicjatyw edukacyjnych, takich jak ProSea, która edukuje studentów wydziałów morskich i fachowców w zakresie środowiska morskiego. W szerszym kontekście działania edukacyjne mogą służyć wielu celom, objaśniając złożoność działań związanych z morzami i oceanami, przypominając o wiodącej roli Europy w gospodarce morskiej, uświadamiając znaczenie gospodarki morskiej i podkreślając ekscytujące i profesjonalne aspekty pracy w tej dziedzinie, oraz wykształcając poczucie udziału w ochronie ogromnych zasobów oceanów.

Należy opracować program działania UE wspierający współdziałanie działań państw członkowskich, regionalnych i prywatnych w tym zakresie, jak również współdziałanie z szeroko zakrojonymi działaniami Rady Europy. Należy zachęcać państwa członkowskie do podpisania Konwencji UNESCO o ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego, Europejskiej konwencji o ochronie dziedzictwa archeologicznego,¹²⁹ oraz do przeglądu programów edukacyjnych w celu sprawdzenia, w jaki sposób można by w nich lepiej odzwierciedlić morski wymiar Europy. Zwiększenie się wśród Europejczyków świadomości związków i zależności między oceanami i morzami a wieloma różnymi działaniami związanymi z morzem nie tylko doprowadzi do lepszych posunięć politycznych oraz do identyfikacji i wykorzystywania nowych możliwości zgodnych ze zrównoważonym rozwojem, lecz również do rozwoju wspólnej wizji roli morza w naszym życiu, na którego bogatym dziedzictwie możemy budować obiecującą morską przyszłość.

Jak to ujmuje *Europa Nostra*: „Ciągłość między przeszłością, teraźniejszością i przyszłością musi być przewodnikiem i źródłem inspiracji dla europejskich, krajowych i regionalnych strategii, polityk i działań związanych z dziedzictwem kulturowym”¹³⁰.

Jakie działania powinna podjąć UE, aby wesprzeć edukację i dziedzictwo morskie oraz aby rozwijać poczucie tożsamości morskiej?

7. DALSZE DZIAŁANIA – PROCES KONSULTACJI

Komisja zdaje sobie sprawę, że niniejsza zielona księga odnosi się do bardzo szerokiego zakresu tematów tradycyjnie uważanych za odrębne działania i obszary polityki. Pomysł przeprowadzenia zintegrowanej analizy działań w sferze morza, prowadzącej do skoordynowanych działań, jest czymś nowym.

¹²⁸ European Maritime Heritage (EMH) (Europejskie Dziedzictwo Morskie), wkład do zielonej księgi.

¹²⁹ Europejska konwencja o ochronie dziedzictwa archeologicznego (ze zmianami), Valletta, 16.1.1992.

¹³⁰ Europa Nostra, wkład do zielonej księgi.

Błędem byłoby zlekceważenie wagi czasu potrzebnego na zrozumienie i zaakceptowanie ważnych i nowych koncepcji. Podczas pracy nad niniejszą zieloną księgą Komisja uświadomiła sobie, iloma nowymi sprawami należy się zająć oraz jak bardzo należy rozwinąć nowe specjalistyczne dziedziny wiedzy.

Komisja wyraża nadzieję, że niniejsza zielona księga zapoczątkuje szeroką debatę publiczną nad zasadą przyjęcia przez UE ogólnego podejścia do polityki morskiej oraz nad koncepcjami dotyczącymi działań. Komisja pragnie oprzeć swoją dalszą pracę związaną z tymi problemami na opiniach zainteresowanych stron i zamierza w przyszłym roku zebrać te opinie.

Proces konsultacji zakończy się dnia 30 czerwca 2007 r. Do końca 2007 r. Komisja skieruje do Rady i Parlamentu Europejskiego komunikat podsumowujący wyniki procesu konsultacji oraz zaproponuje kierunek dalszych działań.

*Trafia się morski prąd, który żeglarza
Niesie ku wielkim zyskom;
prąd przegapić - To utkwic dziobem na resztę żywota
W mieliznach nędzy.*

William Shakespeare: „Juliusz Cezar”, akt IV, scena 3 (tłum. S. Barańczak)

Zielona księga w sprawie przyszłej polityki morskiej UE

Okres konsultacji: 7 czerwiec 2006 r. – 30 czerwiec 2007 r.

Uwagi można przysyłać na adres Komisji Europejskiej:

European Commission – Maritime Policy Task Force

“Maritime Policy Green Paper”

J-99 7/12

B-1049 Bruksela

ec-maritime-green-paper@ec.europa.eu

Strona internetowa: <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs>