

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów — Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej

COM(2007) 575 wersja ostateczna

(2008/C 211/07)

Dnia 10 października 2007 r. Komisja Europejska, działając na podstawie art. 262 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego oraz Komitetu Regionów — Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, która była odpowiedzialna za przygotowanie prac Komitetu w tym zakresie, przyjęła swoją opinię w dniu 4 kwietnia 2008 r. Sprawozdawcą była Anna BREDIMA-SAVOPULU, a współsprawozdawcą był Eduardo MANUEL CHAGAS.

Na 444. sesji plenarnej w dniach 22 i 23 kwietnia 2008 r. (posiedzenie z 22 kwietnia), Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny 152 głosami — 4 osoby wstrzymały się od głosu — przyjęła następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 Komitet docenia wyjątkowy proces konsultacji w sprawie zielonej księgi „W kierunku przyszłej unijnej polityki morskiej: europejska wizja oceanów i mórz”. Komitet brał w nim aktywny udział, wydając odpowiednią opinię oraz uczestnicząc w dwóch konferencjach⁽¹⁾.

1.2 W komunikacie podkreśla się znaczenie czynnika ludzkiego w gospodarce morskiej. Komitet z zadowoleniem przyjmuje osiągnięte przez partnerów społecznych (ETF i ESCA⁽²⁾) porozumienie co do uwzględnienia w prawie wspólnotowym zapisów konwencji MOP⁽³⁾ o pracy na morzu (2006 r.). Komitet postuluje, aby normy pracy na morzu zapewniające, zgodnie z konwencją, jednakowe warunki dla wszystkich marynarzy były jak najszybciej stosowane na całym świecie. Równie istotne jest, aby państwa członkowskie ratyfikowały odpowiednie instrumenty międzynarodowe dotyczące sektora rybołówstwa, łącznie z konwencją MOP o pracy w sektorze rybołówstwa z 2007 r.

1.3 Komitet popiera przeprowadzenie przeglądu wyłączeń marynarzy i rybaków ze wspólnotowych przepisów prawa pracy w ścisłej współpracy z partnerami społecznymi oraz domaga się wyjaśnień dotyczących certyfikatu doskonałości morskiej. Należy rozważyć możliwości wprowadzenia certyfikatu doskonałości morskiej dla marynarzy, który byłby obowiązkowy dla przewozów promowych w ramach UE i nieobowiązkowy dla innych rodzajów przewozów.

1.4 Pływający uniwersytet zapewnia doświadczenie na morzu studentom uczestniczącym w jego rejsie. Koncepcja pływającego po oceanach kampusu wpisuje się w szersze trendy i powinna być dalej zbadana przez Komisję w kontekście zachęcania uzdolnionych studentów do rozpoczęcia kariery morskiej⁽⁴⁾. Kwestie dotyczące stylu życia marynarzy powinny być pilnie rozważone i zbadane przez partnerów społecznych UE.

1.5 W kwestii wypadków morskich przyszła polityka UE powinna kierować się następującymi względami:

— Kraje nadmorskie powinny ponosić swoją część odpowiedzialności za bezpieczeństwo morskie oraz ochronę środowiska. Będzie to wymagało zaostrzenia przepisów dotyczących rejestrowania statków, a także funkcjonalnej sieci nadzoru i wsparcia, wspomaganego monitorowaniem satelitarnym oraz przez dobrze wyposażone patrole morskie i lotnicze.

— Zapobieganie poważnym wypadkom na morzu nie powinno odbywać się kosztem czynnika ludzkiego przez obciążanie marynarzy nadmierną odpowiedzialnością. Powinno opierać się na zintegrowanym systemie ograniczającym możliwości wystąpienia błędu człowieka (kapitana lub załogi) dzięki stosowaniu nowoczesnych elektronicznych urządzeń bezpieczeństwa oraz poszukiwaniu ulepszonych rozwiązań w konstrukcji statków oraz ich wyposażeniu. Ponadto system prawny regulujący ruch na morzu powinien jasno i sprawiedliwie określać podział odpowiedzialności pomiędzy marynarzami, ochroną wybrzeża, armatorami, rejestrantami statków oraz władzami morskimi.

1.6 Komitet przypomina, że branża transportu morskiego wykorzystuje jako paliwo ropę najniższej jakości, ponieważ rafinerie nie zapewniają paliw żeglugowych wyższej jakości. Komitet popiera inicjatywy zmierzające do zajęcia się kwestią jakości paliw żeglugowych na szczeblu światowym, tak by dokonać przełomu w zakresie emisji zanieczyszczeń powietrza przez statki.

1.7 Komunikat i plan działania nie uwzględniają znaczącego udziału jednostek rekreacyjnych w zanieczyszczeniu mórz ropą, zwłaszcza biorąc pod uwagę szczególne narażenie na nie państw nadbrzeżnych, na których wodach takie jednostki najczęściej się poruszają⁽⁵⁾. Ponadto problem zanieczyszczenia środowiska morskiego zaostrzają działania okrętów wojskowych, których nie dotyczą przepisy UE.

⁽¹⁾ Dz.U. C 168 z 20.7.2007, s. 50–56.

⁽²⁾ ETF — Europejska Federacja Pracowników Transportu (*European Transport Workers Federation*); ESCA — Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (*European Community Shipowners' Associations*).

⁽³⁾ MOP — Międzynarodowa Organizacja Pracy.

⁽⁴⁾ *The Economist*, 1 września 2007 r.

⁽⁵⁾ IMO/FAO/UNESCO-IOC/WMO/WHO/IAEA/UN/UNEP Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection (Wspólna grupa ekspertów ds. naukowych aspektów ochrony środowiska morskiego) — GESAMP.

1.8 Zanieczyszczenie rzek i mórz (Morza Bałtyckiego i Morza Czarnego) pochodzące ze źródeł lądowych stanowi kwestię, w przypadku której UE powinna zwiększyć swe starania. Ze względów politycznych problemy powinny być omówione na poziomie wielostronnym, a nie dwustronnym.

1.9 UE powinna odgrywać główną rolę na forum międzynarodowym w zakresie kwestii środowiskowych. Istnieje możliwość wzmocnionej współpracy państw członkowskich UE i koordynacji ich stanowisk w ramach organizacji międzynarodowych, niekolidujących z ich indywidualnym uczestnictwem. Wkład specjalistycznej wiedzy tych państw w prace organizacji międzynarodowych jest wysoko oceniany i nie należy go być podważać, lecz wzmacniać.

1.10 Jeśli chodzi o „europejską przestrzeń transportu morskiego bez barier”, Komitet uznaje za korzystny fakt, iż została ona określona jako wirtualna przestrzeń morska. Zgodnie z opinią Komitetu w komunikacie podkreślono, że koncepcja ma na celu jedynie uproszczenie formalności administracyjnych i celnych oraz ułatwienie wymiany handlowej w kontekście jednolitego rynku UE.

1.11 Komitet popiera symboliczne przesłanie komunikatu mówiące, że Europa jest i była kontynentem żeglarzy. Niemniej jednak Komitet wciąż oczekuje na przełożenie tych słów na konkretne działania.

1.12 Komitet podkreśla rolę, jaką może odegrać we wdrażaniu polityki morskiej, łącznie z planowaniem przestrzennym. Może on także przyczynić się do promowania morskiej tożsamości i morskiego dziedzictwa kulturowego UE oraz do uwrażliwienia opinii publicznej na problem globalnego ocieplenia.

1.13 Komitet popiera propozycje dotyczące europejskiej sieci nadzoru morskiego oraz usprawnienia współpracy między służbami straży przybrzeżnej państw członkowskich. Środki te będą służyły promowaniu bezpieczeństwa i ochrony na morzu, kontroli rybołówstwa oraz granic zewnętrznych, a także ochrony środowiska morskiego.

Komitet przypomina, że obliczu zwiększonych obaw dotyczących bezpieczeństwa pożądane jest skoordynowane podejście do zawierania z krajami trzecimi dwustronnych umów dotyczących prawa wchodzenia na pokład. Wzywa także UE do podjęcia działań w związku z rosnącą liczbą incydentów zbrojnej napaści i piractwa na morzu, których ofiarą padają statki handlowe na wodach Azji Południowo-Wschodniej i Afryki.

2. Wstęp

2.1 Opublikowany komunikat w sprawie zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej oraz dołączony do niego plan działania, który przewiduje opracowanie 29 szczegółowych

działań, uwzględniają opinie wyrażone przez instytucje UE oraz zainteresowane strony na temat zielonej księgi.

2.2 Bezprecedensowa runda konsultacji rozpoczętych w związku z wydaniem zielonej księgi zakończyła się osiągnięciem szerokiego porozumienia co do potrzeby przyjęcia holistycznego, zintegrowanego, międzysektorowego i strategicznego podejścia do kwestii oceanów. Na poparcie zasługują przesłanki przemawiające za potrzebą zastąpienia szeroką wizją fragmentarycznego podejścia prowadzącego niekiedy do niezamierzonych skutków.

2.3 Komitet popiera symboliczne przesłanie komunikatu mówiące, że Europa jest i była kontynentem żeglarzy. Komitet w całości popiera (z pewnymi zastrzeżeniami) 29 pozycji planu działania, lecz uważa, że nie są one wystarczające.

3. Uwagi ogólne

3.1 Aspekty środowiskowe

3.1.1 Komitetowi bardzo zależy na utrzymaniu integralności środowiska morskiego oraz na zadbaniu, aby różnorodne działania człowieka mające negatywny wpływ na środowisko morskie nie powodowały jego postępującej degradacji.

3.1.2 Komitet z zadowoleniem przyjmuje plan Komisji, aby skupić się na działaniach na rzecz skuteczniejszej współpracy międzynarodowej, większej integracji polityk, wdrażania istniejących przepisów prawnych oraz promowania technologii środowiskowych (szósty wspólnotowy program działań w zakresie środowiska naturalnego — 6EAP). Szczególny nacisk należy położyć na wdrażanie konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu mórz ze źródeł lądowych⁽⁶⁾.

3.1.3 Akumulacja dwutlenku węgla i innych gazów cieplarnianych w atmosferze wskutek ich nadmiernej emisji już teraz prowadzi do zwiększenia absorpcji CO₂ przez oceany i przewiduje się, że zjawisko to będzie się utrzymywać. Wynikające stąd zakwaszenie wód prawdopodobnie będzie stanowić rosnące obciążenie dla środowiska morskiego. Należy rozwijać badania nad tym rodzajem wpływu na środowisko morskie, a także nad przyjaznymi dla środowiska metodami reabsorpcji dwutlenku węgla. Co więcej, zasoby energii morskiej będą odgrywały ważną rolę w dywersyfikacji źródeł energii w Europie.

3.1.4 Komunikat nie uwzględnia znaczącego udziału jednostek rekreacyjnych w zanieczyszczeniu mórz ropą, zwłaszcza biorąc pod uwagę szczególne narażenie na nie państw nadbrzeżnych, na których wodach jednostki te najczęściej się poruszają⁽⁷⁾. Ponadto problem zanieczyszczenia środowiska morskiego zaostrzają działania okrętów wojskowych, których nie dotyczą przepisy UE, a które powodują coraz większe szkody w środowisku naturalnym i w sektorze turystyki.

⁽⁶⁾ Paryż, 4 czerwca 1974 r., zmieniona protokołem z 26 marca 1986 r. Konwencję tę zastąpiła Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru północno-wschodniego Atlantyku (OSPAR), która została przyjęta we wrześniu 1992 r. w Paryżu, a weszła w życie w marcu 1998 r.

⁽⁷⁾ IMO/FAO/UNESCO-IOC/WMO/WHO/IAEA/UN/UNEP Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection (Wspólna grupa ekspertów ds. naukowych aspektów ochrony środowiska morskiego) — GESAMP.

3.1.5 Komitet przypomina, że branża transportu morskiego wykorzystuje jako paliwo ropę najniższej jakości, ponieważ rafinerie nie zapewniają paliw żeglugowych wyższej jakości. Popiera inicjatywy zmierzające do zajęcia się kwestią jakości paliw żeglugowych⁽⁸⁾ na szczeblu światowym, tak by dokonać przełomu w zakresie emisji zanieczyszczeń powietrza przez statki.

3.1.6 Pochodzące z różnych źródeł zanieczyszczenie mórz i powietrza powoduje zniszczenie środowiska morskiego, pociągając za sobą skutki zdrowotne, społeczne i gospodarcze. Dostępne są wystarczające środki służące kontroli i łagodzeniu efektów zanieczyszczenia środowiska morskiego przez statki, łącznie z karami dla zanieczyszczających, i powinno się ich rygorystycznie przestrzegać. Brak jest jednak podobnych ram prawnych, które pozwalałyby na zajęcie się problemem zanieczyszczenia mórz i rzek z innych źródeł (np. działalność przemysłowa, miejska, rolnicza, pestycydy). Komitet jest zaniepokojony faktem, że jeśli nie podejmie się wszechstronnych i skutecznych działań, zagrożona zostanie dobra kondycja turystyki morskiej i nadmorskiej, będącej największym europejskim przemysłem związanym z morzem. Działania takie przyczyniłyby się również do zachowania rozmiarów i różnorodności form życia w środowisku morskim, w tym zasobów rybnych.

3.1.7 Komitet podkreśla potrzebę negocjacji umowy dwustronnej między UE a krajami śródziemnomorskimi w ramach rocznych planów działania polityki sąsiedztwa. Umowa taka będzie gwarantowała, że zaangażowane kraje trzecie będą wspólnie z państwami członkowskimi UE odpowiedzialne za czystość wód mórz poprzez kontrolę emisji zanieczyszczeń do atmosfery oraz zrzucania odpadów do rzek na ich terenie (np. w delcie Nilu). Nadrzędnym celem byłoby przy tym ocalenie dziedzictwa śródziemnomorskiego.

3.2 Aspekty społeczne

3.2.1 W komunikacie podkreśla się wagę czynnika ludzkiego w gospodarce morskiej. Poszukując równowagi między wymiarami gospodarczym, społecznym i środowiskowym w zrównoważonej polityce morskiej, w planie działania odpowiednią uwagę należy poświęcić wymiarowi społecznemu.

3.2.2 Komitet z zadowoleniem przyjmuje porozumienie między partnerami społecznymi (ETF i ECSA) co do uwzględnienia w prawie wspólnotowym pewnych postanowień konwencji MOP o pracy na morzu (2006 r.). Postuluje, aby normy pracy na morzu zapewniające, zgodnie z konwencją, jednakowe warunki dla wszystkich marynarzy, były jak najszybciej stosowane na całym świecie. Równie istotne jest, aby państwa członkowskie ratyfikowały odpowiednie instrumenty międzynarodowe dotyczące sektora rybołówstwa, łącznie z konwencją MOP o pracy w sektorze rybołówstwa z 2007 r.

3.2.3 W odniesieniu do części planu działania dotyczącej kwalifikacji marynarzy z UE, Komitet zwraca uwagę na przegląd wydanej przez IMO konwencji STCW⁽⁹⁾ o ogólnych normach

szkolenia marynarzy i wydawania świadectw. Wszelkie wnioski UE powinny być zgodne z zasadami IMO i MOP.

3.2.4 Komitet popiera przeprowadzenie przeglądu wyłączeń marynarzy i rybaków ze wspólnotowych przepisów prawa pracy w ścisłej współpracy z partnerami społecznymi oraz domaga się wyjaśnień dotyczących certyfikatu doskonałości morskiej. Należy rozważyć możliwości wprowadzenia certyfikatu doskonałości morskiej dla marynarzy, który byłby obowiązkowy dla przewoźców promowych w ramach UE i nieobowiązkowy dla innych rodzajów przewoźców.

3.2.5 Promowanie karier w sektorze gospodarki morskiej UE może być skuteczne jedynie jeśli zasoby osiągną wyższe standardy jakości, co wzmocni przewagę konkurencyjną pod względem jakości, a nie kosztów.

3.2.6 Rosnący w skali światowej niedobór wykwalifikowanych marynarzy może mieć niepokojące konsekwencje dla unijnej infrastruktury bezpieczeństwa morskiego i zjawisko to będzie narastać, jeżeli UE i państwa członkowskie nie podejmą wspólnych wysiłków, aby temu zaradzić. W innym przypadku w Europie brakować będzie wiedzy i doświadczenia niezbędnych dla kluczowych działań morskich koniecznych do zapewnienia bezpieczeństwa (inspekcje i przeglądy statków, prawo, ubezpieczenia, usługi nadzoru ruchu statków, działania ratunkowe, straż przybrzeżna i pilotaż). Ponadto klastry morskie mogą przenieść się do innych regionów. Prowadzone w tym zakresie działania okazały się niewystarczające i Komitet wyraża ubolewanie, że Komisja nie zamierza zająć się tym problemem przed końcem 2009 r.

3.2.7 Komitet jest zaniepokojony dużą liczbą osób porzucających naukę w szkołach morskich w niektórych państwach członkowskich oraz wczesnym odchodzeniem z zawodów marynarskich. Jeżeli natychmiast nie poświęci się uwagi obecnemu kryzysowi, może on poważnie zagrozić żeglarskim tradycjom UE. Należy opracować rozwiązania tworzące holistyczną strategię mającą na celu podniesienie atrakcyjności zawodów marynarskich. Należy dalej rozwijać projekt ścieżek i możliwości rozwoju kariery prowadzony przez partnerów społecznych (ECSA i ETF). Zachęcanie do podejmowania zawodu marynarza powinno być połączone z działaniami na rzecz zatrzymania w tym zawodzie.

3.2.8 Pływający uniwersytet zapewnia doświadczenie na morzu studentom biorącym udział w jego rejsie. Koncepcja pływającego po oceanach kampusu zasługuje na dalsze rozważenie przez Komisję w kontekście zachęcania uzdolnionych studentów do rozpoczęcia kariery morskiej. Według tych samych zasad można byłoby tworzyć w dużych portach europejskich — na lądzie, gdyż jest to wygodniejsze, lecz w pobliżu morza — szkoły typu Harbour School⁽¹⁰⁾ zapewniające kształcenie na poziomie podstawowym, a ewentualnie także średnim, we wszystkich przedmiotach z elementami wiedzy na temat środowiska morskiego i statków oraz podstaw żeglugi.

⁽⁸⁾ Opinia EKES-u w sprawie koszyka energetycznego w sektorze transportu, (TEN 305) CESE 269/2008, 13 lutego 2008 r.

⁽⁹⁾ IMO: Międzynarodowa Organizacja Morska; konwencja STCW: międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht.

⁽¹⁰⁾ Patrz: New York Harbor School, <http://www.newyorkharborschool.org>.

3.2.9 Komitet wzywa Komisję, by zbadała istniejące dobre praktyki szkolnictwa ponadpodstawowego w państwach członkowskich w zakresie zachęcania do zatrudnienia w sektorze morskim.

3.2.10 W kwestii wypadków morskich przyszła polityka powinna kierować się następującymi względami:

- Kraje nadmorskie powinny ponosić swoją część odpowiedzialności za bezpieczeństwo morskie oraz ochronę środowiska. Będzie to wymagało zaostrzenia przepisów dotyczących rejestrowania statków, a także funkcjonalnej sieci nadzoru i wsparcia, wspomaganej monitorowaniem satelitarnym oraz przez dobrze wyposażone patroly morskie i lotnicze.
- Zapobieganie poważnym wypadkom na morzu nie powinno odbywać się kosztem czynnika ludzkiego przez obciążanie marynarzy nadmierną odpowiedzialnością. Powinno opierać się na zintegrowanym systemie ograniczającym możliwości wystąpienia błędu człowieka (kapitana lub załogi) dzięki stosowaniu nowoczesnych elektronicznych urządzeń bezpieczeństwa oraz poszukiwaniu ulepszonych rozwiązań w konstrukcji statków oraz ich wyposażeniu. System prawny regulujący ruch na morzu powinien jasno i sprawiedliwie określać podział odpowiedzialności pomiędzy marynarzami, ochroną wybrzeża, armatorami, rejestrami statków oraz władzami morskimi.

3.2.11 Marynarze mogą być zmuszeni do podejmowania działań daleko wykraczających poza zakres ich normalnych obowiązków w wysoce niebezpiecznych warunkach pogodowych. Jak powiedział Sekretarz Generalny IMO: „Żywiolowy charakter środowiska pracy co jakiś czas stawia zawodowych marynarzy w sytuacjach, do których odpowiednie przygotowanie albo nie jest możliwe, albo możliwe jest jedynie w niewielkim zakresie. To, w jaki sposób na nie reagują jest prawdziwym sprawdzianem odwagi, która zasługuje na uznanie”⁽¹⁾. Zachęca się Komisję do uwzględnienia powyższych kwestii podczas pracy nad przyszłymi środkami dotyczącymi wypadków na morzu.

3.3 Kwestie gospodarcze

3.3.1 Planowany komunikat w sprawie unijnej polityki transportu morskiego (2008-2018) powinien stworzyć odpowiednie ramy zachęcające do inwestycji w sektorze żegluga morskiej oraz przyczyniające się do wzmocnienia pozycji Europy jako światowego lidera w sektorze żegluga morskiej, a także umacniania jej roli katalizatora w odniesieniu do gospodarki morskiej.

3.3.2 Komitet z zadowoleniem przyjmuje fakt, że Komisja uznała potrzebę stworzenia globalnych zasad dla globalnego przemysłu, a także znaczenie międzynarodowych uregulowań w zakresie polityki morskiej oraz poparła poszukiwanie rozwiązań dla problemów regulacyjnych na szczeblu organów międzynarodowych (takich jak IMO). Globalny charakter żegluga

morskiej, globalny rynek pracy, w ramach którego funkcjonuje żegluga morska, jak również konkurencyjna pozycja europejskiej żegluga morskiej w rynku światowym są bowiem zagadnieniami, które należy wziąć pod uwagę.

3.3.3 Należy przypominać o potrzebie poprawy obecnej wydajności portów i usług, a także o potrzebie zwiększania przepustowości portów i usprawniania połączeń lądowych.

3.3.4 Komitet zauważa, że zostały uwzględnione jego propozycje dotyczące poparcia dla ratyfikacji konwencji IMO przez państwa członkowskie UE oraz na szczeblu międzynarodowym, a także rozwoju portów, obniżenia poziomu zanieczyszczenia powietrza przez statki, utworzenia klastrów wielosektorowych oraz europejskiej sieci klastrów morskich. Uznano także kluczowe znaczenie europejskiej żegluga morskiej w handlu europejskim i międzynarodowym oraz w codziennym życiu obywateli Europy.

3.3.5 Jeśli chodzi o „europejską przestrzeń transportu morskiego bez barier”, Komisja podkreśla zgodnie z poglądami Komitetu⁽¹²⁾, że koncepcja ta ma jedynie dotyczyć utworzenia wirtualnej przestrzeni morskiej, w obrębie której nastąpi uproszczenie formalności administracyjnych i celnych oraz ułatwienie wymiany handlowej w kontekście jednolitego rynku UE. Komitet odnotowuje, że Komisja zapoczątkowała konsultacje w celu określenia dalszych możliwych propozycji skutecznej realizacji zagadnienia.

3.3.6 Komitet jest przekonany, że istnieje możliwość wzmocnionej współpracy państw członkowskich UE i koordynacji ich stanowisk w ramach organizacji międzynarodowych, niekolidujących z ich indywidualnym uczestnictwem. Wkład specjalistycznej wiedzy tych państw w prace organizacji międzynarodowych jest wysoko oceniany i nie należy go podważać, lecz wzmocniać.

3.3.7 EKES popiera cel wywierania przez UE nacisku na kraje trzecie, aby zachęcić je do wdrożenia i ratyfikowania kluczowych międzynarodowych konwencji morskich. Europejskie kontrole w państwie portu powinny obejmować zarówno statki unijne, jak i statki państw trzecich pod względem zgodności z międzynarodowymi normami społecznymi i w zakresie ochrony środowiska.

4. Uwagi szczegółowe

4.1 Regiony przybrzeżne i wyspy

4.1.1 Komitet z satysfakcją odnotowuje, że uwzględnił się jego wnioski dotyczące popularyzacji turystyki nadmorskiej oraz bazy danych na temat finansowania regionów przybrzeżnych środkami UE. Wyspy powinny znaleźć się w centrum zainteresowania UE przez podjęcie następujących działań:

- ulepszenie infrastruktury na wyspach w celu zachęcania do turystyki morskiej;

⁽¹⁾ Podczas wręczenia nagrody IMO za szczególną odwagę na morzu, 19 listopada 2007 r.

⁽¹²⁾ Opinia w sprawie przyszłej unijnej polityki morskiej (COM (2006) 275), Dz.U. C 168 z 20.7.2007, s. 50–56; Opinia w sprawie wspólnej polityki portowej, Dz.U. C 168 z 20.7.2007, s. 57–62; Opinia w sprawie autostrad morskich w łańcuchu logistycznym, TEN 297, CESE 1204/2007, 18 listopada 2007 r.

- wydłużenie sezonu turystycznego na wyspach poprzez zaoferowanie atrakcji kulturalnych, religijnych, sportowych;
- usprawnienie komunikacji między wyspami a lądem stałym za pomocą nowych technologii wspieranych ze środków unijnych;
- utworzenie zakładów odsalania wody zachowujących równowagę środowiska naturalnego w celu zaradzenia problemowi niedoboru wody słodkiej, który na obszarze śródziemnomorskim będzie jednym z najważniejszych wyzwań wynikających ze zmian klimatu.

4.2 Ocean Arktyczny i stosunki z krajami trzecimi

4.2.1 Komitet z zadowoleniem przyjmuje propozycje dotyczące zwiększonej współpracy w zakresie zarządzania Morzem Śródziemnym i Morzem Czarnym, rozszerzenia europejskiej polityki sąsiedztwa, a także wymiaru północnego.

4.2.2 Około 20-30 % nieodkrytych zasobów ropy naftowej znajduje się w dnie Oceanu Arktycznego. Do roku 2015 arktyczne trasy żeglugi w wyniku zmian klimatycznych mogą być dostępne przez znaczną część roku. Otwarcie trasy arktycznej byłoby korzystne zarówno ze względu na odległość, jak i na bezpieczeństwo — np. trasa z Szanghaju do Rotterdamu przez Arktykę jest o 1 000 mil krótsza niż przez Kanał Sueski. Krótsze trasy żeglugi mogłyby znacząco obniżyć zużycie paliwa oraz emisje. Komitet zauważa, że w związku z problemami prawnymi i związanymi z ochroną środowiska, które dotyczą szeregu państw członkowskich, niezbędne będzie jasne określenie międzynarodowego prawa odnoszącego się do lodu morskiego. W tym kontekście z zainteresowaniem oczekuje zapowiedzianego sprawozdania na temat Oceanu Arktycznego, w którym omówione zostaną geopolityczne skutki zmian klimatu. Należy także zawczasu zbadać skutki otwarcia nowych tras żeglugi przez Arktykę dla środowiska.

4.3 Nadzór morski

4.3.1 Komitet popiera propozycje dotyczące europejskiej sieci nadzoru morskiego oraz usprawnienia współpracy między służbami straży przybrzeżnej państw członkowskich. Środki te będą służyły promowaniu bezpieczeństwa i ochrony na morzu, kontroli rybołówstwa oraz granic zewnętrznych, a także ochrony środowiska morskiego.

4.4 Zanieczyszczenie mórz i rzek

4.4.1 Zanieczyszczenie rzek i mórz (Morza Bałtyckiego i Morza Czarnego) pochodzące ze źródeł lądowych stanowi kwestię, w przypadku której UE powinna zwiększyć swe wysiłki w ramach planu działania. Z powodów politycznych problemy powinny być rozwiązywane raczej w relacjach wielostronnych niż dwustronnych.

4.5 Rybactwo

4.5.1 W obliczu dramatycznego zmniejszenia się populacji lub całkowitego wyginięcia gatunków morskich, Komitet podkreśla konieczność racjonalnego gospodarowania zasobami rybnymi. Propozycje w zakresie zarządzania polityką rybacką są właściwie ukierunkowane. Rybołówstwo jest jednym z najbardziej niebezpiecznych zawodów, dlatego też powinno się podejmować więcej działań w kierunku zwiększenia kultury bezpieczeństwa wśród osób go wykonujących. W szczególności istnieje potrzeba zajęcia się kwestią bezpieczeństwa w odniesieniu do statków o długości poniżej 24 metrów (jest to

luka prawna w obecnych konwencjach międzynarodowych oraz dyrektywach unijnych). EKES przypomina, że konieczna ochrona gatunków ma konsekwencje społeczne, którymi należy zająć się jako odrębną kwestią; poświęcenie się morzu przez rybaków jest często związane z brakiem środków, a więc narażają oni w ten sposób życie.

4.5.2 Zagrożenia fizyczne i finansowe dla rybaków są poważne, co tłumaczy, dlaczego tak wiele osób rezygnuje z tego zawodu. Pilnie potrzebne są projekty i programy unijne mające na celu rozwój technologiczny statków rybackich. W kontekście wymiany lepszych praktyk w zakresie atrakcyjności zawodu rybaka, Komitet pochwała szerokie upowszechnienie „Podręcznika zapobiegania wypadkom na morzu i zapewnienia bezpieczeństwa rybaków” niedawno opublikowanego wspólnie przez europejskich partnerów społecznych Europêche oraz ETF. Równie ważne jest, aby państwa członkowskie przyspieszyły proces ratyfikacji konwencji MOP o pracy w sektorze rybołówstwa, przyjętej w czerwcu 2007 r. Ostatecznym celem jest, aby działania połowowe stały się bardziej zrównoważone, a przez to bardziej atrakcyjne.

4.6 Recykling statków

4.6.1 W swojej niedawnej opinii dotyczącej zielonej księgi w sprawie lepszych warunków demontażu statków (COM(2007) 269), Komitet wyraził obawę co do „poważnego niedoboru na świecie zakładów demontażu spełniających wymogi w zakresie zrównoważonego rozwoju środowiska naturalnego i zrównoważonego rozwoju społecznego”. „Sytuacja ta pogarsza się jeszcze w wyniku gwałtownego wzrostu liczby statków wycofywanych z eksploatacji w nadchodzących latach w związku z wycofywaniem zbiornikowców jednokadłubowych”⁽¹³⁾. Infrastruktura oraz warunki pracy w Azji Południowej, gdzie w ogromnej większości odbywa się recykling statków, winny zostać ulepszone, tak aby osiągnęły standardy akceptowane na poziomie międzynarodowym.

4.6.2 Komitet popiera postępy na szczeblu międzynarodowym w zakresie demontażu przestarzałych statków w sposób wydajny, bezpieczny i zrównoważony dla środowiska. Priorytetem jest zawarcie do roku 2008/09 obowiązkowej konwencji, a do tego czasu popularyzacja wytycznych IMO. Taki przyjęty na szczeblu międzynarodowym wzorzec precyzowałby jasno obowiązki armatorów w zakresie dostarczania informacji na temat obecności materiałów potencjalnie niebezpiecznych na pokładach ich statków oraz wyznaczyłby minimalne normy dla zakładów recyklingu w zakresie przepisów ochrony zdrowia i bezpieczeństwa oraz zarządzania materiałami niebezpiecznymi.

4.7 Umowy dotyczące prawa wchodzenia na pokład i bezpieczeństwa

4.7.1 Zwiększone obawy dotyczące bezpieczeństwa skłoniły kilka państw członkowskich UE do zawarcia z krajami trzecimi dwustronnych umów dotyczących prawa wchodzenia na pokład. Komitet przypomina, że pożądanym jest skoordynowane podejście państw członkowskich UE do takich inicjatyw, a także skoordynowany podział pracy między państwami członkowskimi, w tym między ich flotami, w zakresie stosowania takich zasad. Alternatywnym rozwiązaniem mogłaby być wcześniejsza ratyfikacja przez państwa członkowskie UE protokołów o zwalczaniu bezprawnych czynów, które obejmują także zabezpieczenia chroniące uzasadnione interesy handlowe przedsiębiorstw transportu morskiego oraz prawa człowieka w odniesieniu do marynarzy.

⁽¹³⁾ Opinia EKES-u w sprawie zielonej księgi w sprawie lepszych warunków demontażu statków COM(2007) 269, CESE 1701/2007 fin z 13 grudnia 2007 r.

4.7.2 Komitet wyraża zaniepokojenie rosnącą liczbą ataków na statki handlowe oraz incydentów zbrojnej napaści i piractwa na morzu, zwłaszcza na wodach Azji Południowo-Wschodniej i Afryki. Wzywa UE do podjęcia działań w kierunku zapewnienia statkom handlowym poruszającym się po niebezpiecznych wodach eskorty marynarki wojennej.

4.8 Zasilanie statków energią elektryczną z nadbrzeża

4.8.1 Jako sposób redukcji emisji gazów cieplarnianych przez statki cumujące Komisja proponuje zasilanie tych statków energią elektryczną pochodzącą z nadbrzeża (plan działania). Pobierając energię elektryczną z nadbrzeża, statki nie będą

spalały paliwa, a zatem nie będą emitowały substancji zanieczyszczających (tlenki siarki, tlenki azotu, cząstki stałe) ani dwutlenku węgla.

4.8.2 Komitet popiera powyższą propozycję, zwraca jednak uwagę na następujące kwestie: jedno rozwiązanie może nie być odpowiednie dla wszystkich typów statków; energia elektryczna wytwarzana na brzegu może pochodzić z elektrowni spalających paliwo i węgiel i emitujących w związku z tym dodatkowe ilości dwutlenku węgla, co może zniwelować korzyści. Dlatego Komitet zachęca Komisję do uwzględnienia tych kwestii i przedstawienia rozsądnej polityki na skalę globalną.

Bruksela, 22 kwietnia 2008 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Dimitris DIMITRIADIS

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1172/98 w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy w zakresie uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji

COM(2007) 778 wersja ostateczna — 2007/0269 (COD)

(2008/C 211/08)

Dnia 27 lutego 2008 r. Rada, działając na podstawie art. 285 ust. 1 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1172/98 w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy w zakresie uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji

Uznawszy, że treść wniosku jest w zupełności zadowalająca i nie wymaga żadnego komentarza ze strony EKES-u, na 444. sesji plenarnej w dniach 22 i 23 kwietnia 2008 r. (posiedzenie z dnia 22 kwietnia) Komitet 145 głosami za — 2 osoby wstrzymały się od głosu — postanowił wydać pozytywną opinię ⁽¹⁾ na temat proponowanego tekstu.

Bruksela, 22 kwietnia 2008 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁾ Opinia Komitetu w sprawie procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą znajduje się obecnie w opracowaniu [COM(2007) 741 wersja ostateczna, COM(2007) 822 wersja ostateczna, COM(2007) 824 wersja ostateczna i COM(2008) 71 wersja ostateczna].