Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „W kierunku integracji nadzoru morskiego: Wspólny mechanizm wymiany informacji dla obszarów morskich UE"

COM(2009) 538 wersja ostateczna

(2011/C 44/32)

Sprawozdawca: **Nikolaos LIOLIOS**

Dnia 15 października 2009 r. Komisja, działając na podstawie art. 262 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

komunikatu Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „W kierunku integracji nadzoru morskiego: Wspólny mechanizm wymiany informacji dla obszarów morskich UE"

COM(2009) 538 wersja ostateczna.

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 1 czerwca 2010 r.

Na 464. sesji plenarnej w dniach 14–15 lipca 2010 r. (posiedzenie z dnia 14 lipca) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 164 do 1 – 6 osób wstrzymało się od głosu – przyjął następującą opinię:

1. **Wnioski i zalecenia**

1.1 EKES z zadowoleniem przyjmuje komunikat i popiera szereg potencjalnych środków na rzecz zintegrowanego nadzoru morskiego (IMS), służących lepszemu zrozumieniu wszelkiej działalności prowadzonej na morzu, która może wpływać na bezpieczeństwo, gospodarkę lub środowisko Unii Europejskiej (UE) i jej państw członkowskich.

1.2 Komitet zasadniczo zgadza się z zaleceniami wspomnianego komunikatu i uważa, że włączenie zasad dotyczących udostępniania i przetwarzania danych oraz wprowadzenie mechanizmów kontrolnych obowiązujących wszystkie uczestniczące organizacje poprawi znajomość sytuacji na obszarach morskich.

1.3 Komitet zauważa, że komunikat w sprawie nadzoru stanowi cenny wkład w rozwiązywanie coraz większych problemów z bezpieczeństwem, z którymi boryka się UE, a które obejmują nielegalną imigrację, handel ludźmi i narkotykami, a ponadto umożliwia skuteczną, rzeczywistą ochronę środowiska, życia i dobrobytu obywateli UE.

1.4 EKES uznaje, że trwałość zintegrowanej polityki morskiej UE zależy od jej zrównoważonych działań strategicznych, a zintegrowany nadzór morski nie stanowi pod tym względem wyjątku. Dlatego też proponowany zintegrowany system nadzoru morskiego powinien zostać tak skonstruowany, by w odpowiednim czasie i po przystępnych kosztach zapewniał trwały dostęp do dokładnych, aktualnych danych wysokiej jakości, ilekroć jest to potrzebne i dokładnie uzasadnione. Z tego względu należy również rozważyć możliwości rozszerzenia systemu IMS.

1.5 Komitet popiera wspólny unijny mechanizm nadzoru oparty na zharmonizowanych ramach prawnych, który umożliwi dzielenie się informacjami szczególnie chronionymi i niechronionymi między organami, agencjami i użytkownikami pochodzącymi z państw członkowskich UE.

1.6 Komitet uznaje znaczenie międzynarodowego wymiaru gospodarki morskiej i wzywa do uwzględnienia potrzeby opracowania norm prawnych i technicznych oraz zbadania możliwości współpracy z krajami trzecimi.

1.7 Zdaniem Komitetu połączenie systemów nadzoru morskiego zakłada przeprowadzenie dogłębnej analizy rozmaitych kwestii prawnych związanych z wymianą informacji zbieranych w różnych celach i pochodzących z różnych źródeł. Państwa członkowskie mają różne zobowiązania, a niejawność danych i ochrona danych osobowych stanowią kluczowe zagadnienia. Wciąż pozostają do określenia: charakter uwzględnianych danych, cele (i sposoby) wymiany, potencjalni odbiorcy danych, konieczne środki dotyczące zachowania niejawności i bezpieczeństwa danych oraz ochrony danych osobowych, w stosownych przypadkach.

1.8 EKES sugeruje, że dystrybucja danych powinna odbywać się na zasadzie definiowania potrzeb, aby zapewnić ochronę danych i zabezpieczyć się przed ich niepotrzebnym upowszechnianiem. Koniecznie należy jasno ustalić poziomy niejawności oraz autorytarne poziomy wykorzystania danych poprzez opracowanie konkretnego i przejrzystego systemu przyznawania praw dostępu.

1.9 Komitet rozumie, że zatwierdzanie zebranych danych stanowi trudne i niezmiernie ważne zadanie i w związku z tym proponuje, aby opracować ramy zbierania i weryfikacji danych, zapewniające również bezpieczeństwo informacji w procesie ich udostępniania.

1.10 EKES opowiada się za tym, aby realizować harmonogram wdrażania zintegrowanego nadzoru morskiego, a w rozwiązywaniu prawnych i technicznych aspektów integrowania informacji korzystać z doświadczeń grup ekspertów, doświadczeń zebranych podczas projektów pilotażowych oraz analiz oddziaływania.

1.11 Komitet zaleca utworzenie jednolitych krajowych mechanizmów koordynacji i jednego ośrodka informacji na krajową grupę użytkowników (środowisko) po to, aby ułatwić opracowanie i operacyjność zintegrowanego nadzoru morskiego.

1.12 Zważywszy na liczbę istniejących systemów, EKES proponuje unikać ich nakładania się, tak aby zintegrowany system nadzoru morskiego nie zmieniał sposobu gromadzenia informacji, lecz sposób, w jaki są one rozpowszechniane.

1.13 EKES zachęca UE do przyjęcia podejścia opartego na sieci zarządzanej w sposób bardziej scentralizowany, gdzie koordynacja zostanie osiągnięta poprzez formalną strukturę sieci oraz komunikację centralną.

1.14 W celu zapewnienia wzajemnych powiązań między środowiskami użytkowników, EKES proponuje, by UE utworzyła wyraźną i solidną platformę w zakresie programu przyznawania dostępu, opartą na wspólnym unijnym rozumieniu różnych poglądów politycznych i na efektywności operacyjnej. Podmioty korzystające z prawa dostępu muszą podlegać rozporządzeniu UE dotyczącemu przejrzystości.

1.15 Przyjęta struktura systemu powinna mieć pętle informacyjne umożliwiające dostosowania i aktualizacje wykorzystujące m.in. zmieniające się ramy prawne.

1.16 EKES zaleca, by zaawansowane zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa pozostało głównym priorytetem europejskiej polityki morskiej. W tym celu wskazana byłaby wielowarstwowa struktura zapewniająca aktualność i bezpieczeństwo danych.

2. **Wprowadzenie**

2.1 15 października 2009 r. Komisja opublikowała komunikat „W kierunku integracji nadzoru morskiego: Wspólny mechanizm wymiany informacji dla obszarów morskich UE" (COM(2009) 538 wersja ostateczna) i na podstawie art. 262 traktatu WE zwróciła się do Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego o opinię w tej sprawie.

2.2 Komisja Europejska w komunikacie „Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej" zamierza przed 2013 r. podjąć działania „w celu stworzenia bardziej interoperacyjnego systemu nadzorowania, aby połączyć istniejące systemy monitorowania i śledzenia statków, stosowane do zapewniania bezpieczeństwa na morzu, ochrony środowiska morskiego, zapobiegania zanieczyszczeniom mórz, kontroli rybołówstwa, kontroli granic zewnętrznych i innych działań związanych z egzekwowaniem przepisów".

2.3 UE podjęła już szereg inicjatyw w zakresie nadzoru, integrujących różne działania sektorowe: system monitorowania ruchu statków, obejmujący zbieranie i wymienianie przez państwa członkowskie danych o ruchu statków i ładunków, oraz SafeSeaNet (dyrektywa 2002/59/WE) [1] – wymiana danych morskich między organami nadzoru morskiego państw członkowskich w celu zapobiegania wypadkom i zanieczyszczeniu morza, a także poprawy skuteczności reakcji na wypadki i incydenty na morzu.

2.4 W tym celu uruchomiony został europejski serwer indeksowy (EIS) i tworzony jest system STIRES (SafeSeaNet Traffic Information Relay and Exchange System – system wymiany i przekazywania informacji o ruchu SeaSafeNet). Ponadto gromadzi się obecnie informacje o ruchu statków w żegludze krótkiego zasięgu, a w przyszłości udostępniane będą na żądanie informacje o ruchu w żegludze długiego zasięgu z ośrodka danych EU LRIT DC (EU Long Range Identification and Tracking Data Centre, tj. europejski bank danych pochodzących z systemu dalekiego zasięgu do identyfikacji i śledzenia statków – rezolucje MSC 202 (81) i MSC 211 (81) Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego IMO zmieniające Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (SOLAS)) we współpracy z państwami członkowskimi. Ponadto w powstającym europejskim systemie nadzoru granic (Eurosur) przewidziano zintegrowany system nadzoru dla UE.

2.5 Oprócz wymienionych wyżej elementów w komunikacie Komisji uwzględniono wszystkie dodatkowe działania podjęte w tym zakresie przez UE, łącznie z utworzeniem Europejskiej Agencji ds. Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA), Europejskiej Agencji Zarządzania Współpracą Operacyjną na Zewnętrznych Granicach (Frontex) i Europejskiej Agencji Obrony (EAO) oraz Błękitną księgą w sprawie transportu. Równolegle uruchamiane są dwa projekty pilotażowe, których celem jest zbadanie, jak zintegrowany nadzór morski sprawdza się w praktyce w obszarze działań. Jednym z takich obszarów jest basen Morza Śródziemnego, innym – baseny morskie Europy Północnej.

2.6 Celem proponowanej strategii IMS nie jest utworzenie dodatkowego systemu nadzoru, lecz utworzenie interfejsów i w konsekwencji międzysektorowa i transgraniczna integracja istniejących systemów w celu poprawy skuteczności działań krajowych organów odpowiedzialnych za wdrażanie nadzoru oraz poprawy efektywności kosztowej działań prowadzonych na morzu. Praca nad utworzeniem bezpiecznej międzysektorowej sieci, która może sprostać wciąż rosnącym wymaganiom w zakresie zapewnienia wspólnego i jednolitego obrazu sytuacji na morzu, wymagać będzie starannego zaplanowania praw dostępu i przepisów bezpieczeństwa dotyczących użytkowników.

2.7 EKES przyznaje, że realizacja systemu IMS obejmuje kompleksowe, wieloaspektowe i liczne działania, które często nakładają się na siebie, lecz leżą w interesie UE jako całości.

[1] Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10–27.

2.8 EKES z zadowoleniem przyjmuje komunikat jako podstawę integracji istniejących odrębnych systemów we wspólny mechanizm wymiany informacji, który będzie w stanie wspierać przyszłą politykę transportu morskiego UE, chronić środowisko i europejskie usługi żeglugowe zarówno w globalnym, jak i europejskim handlu, oraz poprawiać jakość życia obywateli UE, zwłaszcza tych, którzy zamieszkują obszary nadmorskie położone przy granicach zewnętrznych.

2.9 EKES wskazuje na to, że komunikat pojawia się w decydującym momencie, kiedy przed transportem morskim stają liczne wyzwania: światowy kryzys gospodarczy i finansowy pogarszający strukturalny i cykliczny kryzys żeglugi, nielegalna imigracja, zwłaszcza na południowych i wschodnich granicach UE, nielegalna działalność obejmująca handel bronią, ludźmi i narkotykami oraz materiały istotne dla instalacji wojskowych i jądrowych. Wszystkie te zjawiska należy śledzić i zmierzyć się z nimi.

2.10 EKES podkreśla również, że problemy z bezpieczeństwem i piractwem dotykające unijnych usług żeglugowych pojawiają się poza wodami UE (tj. we wschodniej Afryce, Indonezji itp.) i należy się nimi zająć.

3. **Komunikat w sprawie integracji nadzoru morskiego za pomocą wspólnego mechanizmu wymiany informacji dla obszarów morskich UE**

3.1 Jak stwierdzono w jednej z wcześniejszych opinii [2], 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 w 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 przypadków zbrojnej napaści i piractwa na morzu, których ofiarą padają statki handlowe na wodach Azji Południowo-Wschodniej i Afryki".

3.2 Komitet z zadowoleniem przyjmuje komunikat i popiera szereg potencjalnych środków, dzięki którym UE mogłaby przyczynić się do bezpieczniejszego i bardziej niezawodnego świadczenia usług morskich. EKES zasadniczo zgadza się z treścią komunikatu i z zadowoleniem przyjmuje dalsze doprecyzowania, które wpłyną na szybką realizację IMS.

3.3 W komunikacie w sprawie strategii UE na rzecz lepszej integracji systemów nadzoru proponuje się cztery zasady przewodnie rozwoju wspólnego mechanizmu wymiany informacji dla obszarów morskich, a mianowicie: podejście polegające na bezpośrednim połączeniu wszystkich środowisk użytkowników, budowę ram technicznych umożliwiających interoperacyjność i przyszłą integrację, wymianę informacji między organami cywilnymi i wojskowymi oraz szczegółowe przepisy prawa umożliwiające realizację wspólnego mechanizmu wymiany informacji. Jako że komunikat dotyczy zasad, opinia będzie się ograniczać do przedstawionego zestawu zasad. Dalsze uszczegółowienie byłoby naturalnie konieczne w celu przekształcenia tych zasad w działania legislacyjne.

3.4 EKES uznaje, że ze względu na globalny charakter żeglugi europejskiej, duże znaczenie ma znajomość sytuacji, jako że przemieszczanie się statku jest zmienną w systemie czasoprzestrzeni, bezpieczeństwo, ochrona i aspekty środowiskowe nie kończą się na granicach, a decyzje danej jednostki mogą wpływać na inne systemy.

3.5 Należy zauważyć, że trzeba rozwiązać dwie sprawy: ramy strategii publicznej i możliwość praktycznej realizacji systemu. Wdrożenie systemu IMS może zostać utrudnione z powodu kwestii związanych z niejawnością lub innych problemów na poziomie państw członkowskich. Dlatego też należy uszczegółowić system, tak aby można było zastosować go w praktyce.

3.6 EKES uważa, że wyróżnić można trzy główne grupy zagadnień związane z realizacją systemu IMS: kwestie prawne, kwestie techniczne/technologiczne i kwestie związane z zarządzaniem. Najważniejsze kwestie prawne wiążą się z niejawnością w odniesieniu do mieszaniny danych osobowych, gospodarczych i wojskowych. Ponadto strategie (bezpieczeństwa) danych mogą zabraniać dzielenia się pewnymi danymi (lub ich dalszego wykorzystania) bądź je ograniczać.

3.7 Co się tyczy niejawności, przepisy dotyczące głównych instrumentów monitorowania i nadzoru kwalifikują znaczną liczbę danych z zakresu sprawozdawczości i nadzoru morskiego jako niejawne (objęte tajemnicą handlową). Co za tym idzie, przetwarzanie tych danych będzie obciążone obowiązkiem zachowania niejawności i tajemnicy zawodowej ze strony osób upoważnionych do dostępu do tych danych.

3.8 Obecne systemy natury jednosektorowej są ograniczone ze względu na kwestie związane z niejawnością. Wykraczanie poza sektor w udostępnianiu danych może rodzić kolejne problemy i wątpliwości związane z niejawnością, zważywszy na zakres dodatkowo zaangażowanych podmiotów.

4. **Uwagi szczegółowe**

4.1 EKES zgadza się z zasadami przedstawionymi w komunikacie dotyczącym integracji nadzoru morskiego i popiera je.

4.2 EKES uznaje potrzebę dalszej analizy z punktu widzenia polityki, prawa, rynku i technologii, która doprowadziłaby do opracowania konkretnego planu działania na rzecz wdrażania IMS, kładącego nacisk na wyzwania prawne i technologiczne. Dzięki tej analizie powstanie konkretny plan wdrażania z dokładnymi ramami czasowymi, zaś analiza może opierać się na odpowiednich doświadczeniach zebranych podczas realizacji takich projektów, jak SafeSeaNet, Freightwise, e-Freight i AIS, a także wszelkich podobnych inicjatyw.

[2] Opinia EKES-u w sprawie zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej, Dz.U. C 211 z 19.8.2008, s. 31–36.

4.3 EKES podkreśla, jak ważne jest przeanalizowanie wyników realizowanych obecnie projektów pilotażowych przed podjęciem pewnych decyzji. Projekty pilotażowe muszą być ukierunkowane zarówno na przedsiębiorstwa, jak i na administracje, które działają w reprezentatywnych sektorach morskich UE. Ponadto powinny także mieć na celu informowanie o długofalowej trwałości IMS. W związku z tym uruchomienie dodatkowych projektów pilotażowych wniesie wkład w nasze zrozumienie kwestii dotyczących rozwoju IMS. Ponadto w celu terminowego zakończenia tych projektów należy ustalić i monitorować konkretne harmonogramy ich realizacji.

4.4 EKES pragnie wskazać, że w dziedzinie wymiany informacji strategia IMS może korzystać z innych praktyk w sektorze transportu, w tym takiej jak jednolity dokument przewozowy, który jest uważany za równorzędny program wymiany informacji z punktu widzenia przedsiębiorstw (dokument przewozowy jest obecnie wymagany w celu śledzenia przewozu towarów (rozporządzenie 11/1960 i dyrektywa 92/106/WE); według planu działań na rzecz logistyki transportu towarowego wprowadzony zostanie jednolity europejski dokument przewozowy, który można wykorzystać we wszystkich rodzajach transportu, co wzmocni ramy stworzone przez multimodalne listy przewozowe lub multimodalne manifesty). Poza tym wymiana informacji powinna odbywać się w języku najbardziej rozpowszechnionym w sektorze morskim.

4.5 Trwałość IMS należy zapewnić, przewidując możliwość rozszerzenia pozwalającą włączyć przyszłe samodzielne systemy nadzoru.

4.6 W odniesieniu do wymiany informacji EKES opowiada się za zasadą „tylko tyle informacji, ile jest potrzebne do zapoznania się z kwestiami podstawowymi zgodnie z warunkami użytkowania […]" zamiast „[…] jak najwięcej informacji […]". Informacje muszą być przekazywane wszystkim środowiskom użytkowników na podstawie wyraźnych ram zapewniających ochronę danych osobowych i innych szczególnie chronionych danych. Ponadto konieczna jest kontrola ujawniania informacji poza organizacją, której przyznano to prawo, tzn. stosowanie się do ram prawnych UE.

4.7 W odniesieniu do aspektów technicznych EKES zaleca utworzenie platform typu *open source* wspierających opracowywanie, rozwój, rozpowszechnianie i utrzymanie odpowiednich rozwiązań. System ten powinien zapewniać: a) strukturę pojęciową w sektorze morskim w celu automatycznej wymiany danych; b) narzędzia opracowywania, symulacji, analizy wyników i optymalizacji rozwiązań w zakresie kontroli; c) rejestr usług; d) narzędzia wspomagające rozwiązywanie konfliktów w zakresie interoperacyjności; e) mechanizmy automatycznego wyszukiwania i integracji odpowiednich usług; f) poprawę interoperacyjności; oraz g) mechanizmy kontroli i audytu.

4.8 EKES zgadza się na proponowaną warstwową strukturę systemu. To podejście umożliwi nowoczesną strukturę typu „chmury", stosowaną obecnie przez wszystkich twórców oprogramowania. Niemniej należy pamiętać, że takie struktury są bardziej narażone na naruszenie bezpieczeństwa, należy więc zastosować systemy wzmocnionego bezpieczeństwa. Hierarchiczne podejmowanie decyzji oraz ramy dostępu do danych wewnątrz organizacji mogą jednak poprawić poufność danych.

4.9 EKES zwraca uwagę, że narzędzia technologiczne do gromadzenia, ujednolicania i rozpowszechniania ważnych informacji są dostępne wszystkim zainteresowanym stronom, i wzywa UE do utworzenia wspólnych platform, które byłyby skutecznie wykorzystywane przez wszystkie zainteresowane strony we wszystkich państwach członkowskich. Ponadto w celu zapobiegania powielaniu gromadzenia i przechowywania danych należy opracować mechanizmy pozwalające uniknąć problemów.

4.10 Jeżeli chodzi o pierwszą zasadę przedstawioną w komunikacie, EKES proponuje aktywne działania na rzecz ustanowienia wspólnych norm i przepisów dotyczących danych na poziomie zarówno sektorowym, jak i funkcjonalnym w celu poprawy jakości danych.

4.11 Zważywszy na szeroki zakres polityki morskiej, swobodne dzielenie się informacjami i potencjalne zagrożenia z tym związane mogłyby naruszyć bezpieczeństwo danych.

4.12 Zdaniem EKES-u duże znaczenie ma interoperacyjność techniczna, która powinna ułatwiać wymianę danych między wszystkimi zainteresowanymi podmiotami branżowymi i rządowymi (w tym komunikację między administracjami – A2A, między administracją a przedsiębiorstwami – A2B, a także między przedsiębiorstwami – B2B).

4.13 Jeżeli chodzi o trzecią zasadę przedstawioną w komunikacie, EKES przyznaje, że konieczna jest dalsza analiza dotycząca integracji powiązań między aspektami cywilnymi i wojskowymi, aby lepiej uwzględnić dane i ułatwić korzystanie z informacji. EKES zgadza się, że kontrola informacji musi być sprawowana wspólnie przez władze cywilne i wojskowe. Komitet przypomina o konieczności opracowania odpowiednich wytycznych. Należy wprowadzić wspólne standardy i procedury w zakresie dostępu do informacji i korzystania z nich, aby umożliwić legalną dwukierunkową wymianę informacji, przy czym wykorzystywanie danych podlegałoby przepisom wspólnotowym.

4.14 Jeżeli chodzi o czwartą zasadę przedstawioną w komunikacie, EKES pragnie podkreślić potrzebę dalszej analizy ochrony danych osobowych objętych tym dokumentem i wzywa UE do ponownego rozważenia oraz podjęcia wszystkich koniecznych działań, aby zapewnić bezpieczeństwo danych szczególnie chronionych. Mimo że oznacza to dodatkowe obciążenia dla tego procesu, tzn. dla utworzenia takiego systemu, zasada ta jest uważana za bardzo istotną.

4.15 EKES zgadza się z zaproponowanym w dyrektywie podejściem sektorowym do wymiany informacji. W każdym razie należy przedstawić konkretne wytyczne dotyczące praw dostępu dla właściwych władz i uprawnionego personelu.

4.16 EKES wzywa Komisję, by nadal badała, czy istnieją dwustronne umowy pomiędzy państwami członkowskimi UE a krajami trzecimi dotyczące wymiany informacji, i w razie potrzeby zapewniła egzekwowanie prawa wspólnotowego (rozporządzenia nr 4055/86 i 4058/86).

4.17 Jeśli chodzi o dane generowane z przestrzeni kosmicznej, wymieniony jest konkretnie globalny monitoring środowiska i bezpieczeństwa (GMES). EKES chciałby, aby w komunikacie wspomniano także o stosowaniu systemu nawigacji satelitarnej Galileo.

4.18 EKES rozumie, że przetwarzanie danych osobowych do celów wojskowych, do celów bezpieczeństwa państwa i egzekwowania prawa karnego znajduje się obecnie poza ogólnymi ramami prawnymi ochrony danych. Komitet zgadza się z wnioskami z badań zleconych przez Komisję (Komisja Europejska, „Prawne aspekty danych dotyczących monitoringu i nadzoru morskiego" – sprawozdanie ostateczne, umowa ramowa na usługi nr FISH/2006/09 – pakiet 2) na temat prawnych aspektów danych dotyczących nadzoru morskiego, w których wyraźnie stwierdza się, że ochrona danych jest nadrzędnym obowiązkiem UE i należy się nią zająć zarówno na poziomie Wspólnoty, jak i na poziomie państw członkowskich. Oczekuje się, że potrzebne będą zaawansowane środki zapobiegawcze, o ile powstanie zamiar udostępniania danych osobowych między organami, które są objęte obowiązującymi przepisami o ochronie danych (np. organy nadzoru rybołówstwa), a organami, które (obecnie) nie są objęte tymi przepisami (np. władze wojskowe, organy bezpieczeństwa państwowego lub organy ścigania).

4.19 EKES uważa, że niezwykle ważne jest opracowanie ram prawnych dotyczących takich zagadnień, jak m.in. jakość danych, dalsze wykorzystanie danych, bezpieczeństwo danych, mechanizmy uzyskiwania dostępu, rodzaj odpowiednich danych, cele (i metody) wymiany, potencjalni odbiorcy danych, środki bezpieczeństwa konieczne do zachowania niejawności i bezpieczeństwa pewnych danych, ochrona danych osobowych i odpowiednie procedury.

4.20 Komitet uważa, że dane należy wymieniać w ramach systemu określającego, jakie dane się wymienia, dlaczego, na jak długo i z kim dokonuje się wymiany. Zwłaszcza jeśli chodzi o to ostatnie kryterium, kluczowego znaczenia nabiera określenie organów, które będą upoważnione do nadzoru nad danymi, ich ujawniania i otrzymywania, zarówno w ramach UE, jak i – z zachowaniem większej ostrożności – w stosunku do organów spoza UE.

4.21 EKES wzywa Komisję Europejską do opublikowania rocznego sprawozdania na temat wdrażania nadzoru morskiego i jego efektów.

Bruksela, 14 lipca 2010 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Mario SEPI